



**Cuestión 8**

**del Orden del Día: Otros Asuntos**

**HACIA EL MULTILATERALISMO DE LAS MEDIDAS DE ACCESIBILIDAD**

(Presentado por la Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

**RESUMEN**

Las personas con discapacidad constituyen un segmento esencial de la demanda de viajes aéreos y contribuyen a la diversificación de los productos de viaje ofrecidos para satisfacer las necesidades de este grupo. Con una población estimada de más de 1.300 millones de personas, la proporción de personas con discapacidad sigue creciendo a medida que la población envejece. Se espera que el marco reglamentario de la accesibilidad se amplíe significativamente a medida que más países adopten la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) en sus reglamentaciones nacionales. Uno de los principales resultados del Simposio OACI/IATA/ACI celebrado en Montreal (Canadá) los días 2 y 3 de diciembre de 2024 fue un esquema de estrategia de alto nivel que incluye principios definidos para proporcionar una orientación coherente a los Estados miembros en el desarrollo de políticas de transporte aéreo accesible y a las partes interesadas de la industria de la aviación en el desarrollo e implementación de procesos y procedimientos de transporte aéreo accesible.

Acción: Se invita al RAAC/18 a:  
Apoyar este documento y la estrategia descrita

**Referencias :**

- Ninguno

**Objetivos estratégicos de la OACI :**

**1. INTRODUCCIÓN**

1.1 Las personas con discapacidad constituyen un segmento esencial de la demanda de viajes aéreos, lo que contribuye a la diversificación de los productos de viaje ofrecidos para satisfacer las necesidades de este grupo. Con una población estimada de más de 1.300 millones de personas, la proporción de personas con discapacidad sigue creciendo a medida que la población envejece. En Canadá, por ejemplo, el 27% de los canadienses tiene al menos una discapacidad (frente al 22% en 2017) y, en 2023, se estima que los pasajeros con discapacidad generarán casi el 15% de los ingresos de las compañías aéreas.

1.2 La Convención de las Naciones Unidas (ONU) sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) exige a sus partes que adopten medidas apropiadas para que las personas con discapacidad tengan igualdad de acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, incluidas las tecnologías y los sistemas de información, y otras instalaciones y servicios en las zonas urbanas y rurales.

1.3 La CDPD también ha identificado la necesidad de cooperación internacional para crear un marco legislativo con parámetros concretos, exigibles y sujetos a plazos para monitorear la implementación gradual de la accesibilidad para todos.

1.4 Con la intención de adherirse a la Convención y aplicar de manera coherente políticas, normas, productos y procesos, la Asamblea General de la OACI, en su Resolución A41-15, encomendó al Consejo de la OACI que elaborara una estrategia y un programa de trabajo eficaces sobre accesibilidad para pasajeros con discapacidad. Este marco estratégico debería estar en consonancia con otras iniciativas de la OACI y de las Naciones Unidas en materia de accesibilidad, como la Convención, para proteger y garantizar el disfrute pleno e igualitario de todos los derechos humanos y las libertades fundamentales de todas las personas con discapacidad, incluida la libertad de movimiento y de elección.

## 2. DISCUSIÓN

2.1 Se espera que el marco regulatorio de la accesibilidad se amplíe significativamente a medida que más países adopten la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad en sus regulaciones nacionales. La IATA ha estado trabajando con la OACI para promover un enfoque global durante varios años, que podría tener un impacto sustancial en el futuro de las regulaciones de accesibilidad en la aviación.

2.2 El Consejo de la OACI designó el 2024 como el Año de la Facilitación en reconocimiento del 75.º aniversario del Anexo 9 – Facilitación. Actualmente, el Anexo 9 contiene 440 normas y métodos recomendados, de los cuales 20 están dedicados a la accesibilidad en la aviación para las personas con discapacidad.

2.3 La IATA, junto con el Consejo Internacional de Aeropuertos (ACI) y la OACI, realizó un Simposio sobre Accesibilidad en la Sede de la OACI en Montreal, Canadá, del 2 al 3 de diciembre de 2024.

2.4 La facilitación del transporte aéreo se refiere al despacho de aeronaves, personas y mercancías mediante los trámites exigidos en las fronteras internacionales. Una gestión eficaz de la facilitación mejora la calidad y la rentabilidad de los servicios de aviación y mejora la experiencia de los pasajeros.

2.5 Bajo el tema propuesto “*Transporte aéreo inclusivo y universalmente accesible para personas con discapacidad y movilidad reducida*”, el Simposio abordó la facilitación del transporte aéreo de personas con discapacidad y movilidad reducida y mejorar su experiencia de viaje aéreo, en consonancia con la Resolución A41-15 de la Asamblea de la OACI: *Accesibilidad en la aviación civil internacional*.

2.6 El Simposio sirvió de base para un documento de estrategia de alto nivel preparado por el Grupo de Trabajo de la OACI sobre Aviación Accesible (Anexo 1) para proporcionar orientación coherente a los Estados miembros en el desarrollo de políticas de transporte aéreo accesible y a las partes interesadas de la industria de la aviación en la implementación de procesos y procedimientos de transporte aéreo accesible.

## 3. CONCLUSIÓN

3.1 Se invita a la Asamblea a:

- a. Apoye este documento y la estrategia presentada .

## **Anexo 1**

### **Proyecto de propuesta de estrategia de accesibilidad de la OACI**

#### **1. Fondo**

Este documento se refiere a la estructura y el contenido del Plan Estratégico de la OACI sobre Accesibilidad de la Aviación, actualmente en elaboración.

#### **2. Proceso y cronograma**

Se propone que la OACI, bajo la dirección del Grupo de Trabajo sobre Aviación Accesible (WGAA), programe su trabajo sobre el desarrollo de la Estrategia sobre Accesibilidad considerando los siguientes plazos:

- a) Septiembre – diciembre de 2024: debate en el WGAA para determinar:
  - a. Objetivos de la Estrategia de la OACI,
  - b. Propuesta de visión de la OACI sobre accesibilidad de la aviación y
  - c. Estructura y resultados de la Estrategia (que se presentará en el Simposio de la OACI en diciembre de 2024).
- b) Enero-abril de 2025: finalizar la Estrategia tras consultar con las partes interesadas, incluyendo:
  - a. Industria
  - b. Organizaciones que representan a personas con discapacidad
  - c. Grupo de Facilitación de la OACI, y
  - d. Consejo y Comité de Transporte Aéreo de la OACI.
- c) Mayo – agosto de 2025: Proyecto de documento de trabajo sobre estrategia de accesibilidad para su presentación a la 42.<sup>a</sup> Asamblea de la OACI.
- d) Septiembre de 2025: Presentación de la Estrategia de Accesibilidad a la 42.<sup>a</sup> Asamblea de la OACI.

#### **3. Contenido sugerido de una estrategia de la OACI sobre accesibilidad de la aviación**

##### **a) Fondo**

Las personas con discapacidad constituyen un segmento esencial de la demanda de viajes aéreos, lo que contribuye a la diversificación de los productos de viajes que se están desarrollando y ofreciendo para satisfacer las necesidades de este grupo. Con una población estimada de más de 1.300 millones de personas, la proporción de personas con discapacidad sigue creciendo a medida que la población envejece. En Canadá, por ejemplo, el 27% de los canadienses tiene al menos una discapacidad (frente al 22% en 2017) y, en 2023, se estima que los pasajeros con discapacidad generarán casi el 15% de los ingresos de las compañías aéreas.

La Convención de las Naciones Unidas (ONU) sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (CDPD) exige a sus partes que adopten medidas apropiadas para que las personas con discapacidad tengan igualdad de acceso al entorno físico, el transporte, la información y la comunicación, incluidas las tecnologías y los sistemas de información, y otras instalaciones y servicios abiertos o proporcionados al público en las zonas urbanas y rurales.

La CDPD también ha identificado la necesidad de cooperación internacional para crear un marco legislativo con un parámetro concreto, ejecutable y sujeto a plazos para monitorear la implementación gradual de la accesibilidad para todos.

Con el objetivo de cumplir con la CDPD y crear coherencia en la aplicación de políticas, normas, productos y procesos, la Resolución A41-15 de la Asamblea General de la OACI ha encomendado al Consejo de la OACI que elabore una estrategia y un programa de trabajo eficaces sobre accesibilidad para pasajeros con discapacidad. Este marco estratégico debería estar en consonancia con otras iniciativas de accesibilidad de la OACI y de las Naciones Unidas, como la CDPD, para proteger y garantizar el disfrute pleno e igualitario de

todos los derechos humanos y las libertades fundamentales para todas las personas con discapacidad, incluida la libertad de movimiento y la libertad de elección.

Las categorías de barreras que enfrentan las personas con discapacidad en la industria de los viajes aéreos, que a menudo se ven exacerbadas para quienes viven en zonas remotas debido a la falta de conectividad y movilidad, incluyen las siguientes:

1. Las barreras institucionales incluyen políticas, prácticas o procesos que activamente no facilitan el acceso de las personas con discapacidad.
2. Barreras físicas, que impiden el acceso de las personas con discapacidad a entornos físicos como aeropuertos, aviones y diversas instalaciones de transporte relacionadas con el transporte aéreo (por ejemplo, en lugares remotos serían los medios de transporte público accesibles).
3. Barreras informativas, que impiden el acceso, especialmente de aquellos pasajeros con discapacidad visual o intelectual, tanto a la forma como al contenido de la información que pueda proporcionarse en sitios web y aplicaciones móviles, entre muchas otras formas en que se presenta la información en la aviación.
4. Barreras de comunicación como la interpretación en lengua de señas internacional para personas sordas, tecnología inaccesible como sitios web y/o vídeos sin subtítulos, o sitios web que son inaccesibles para los lectores de pantalla utilizados por personas ciegas.
5. Las barreras actitudinales, incluida la falta de comprensión de las cuestiones de discapacidad de las personas en la sociedad (por ejemplo, las personas que padecen demencia u otras discapacidades invisibles), presentan algunas de las barreras más generalizadas para el acceso igualitario de las personas con discapacidad.
6. Barreras culturales que pueden impedir que las personas con discapacidad viajen y tengan acceso al transporte aéreo. Las barreras culturales pueden incluir estereotipos sobre la discapacidad que tienen su origen en la cultura y que generan malentendidos y problemas de asistencia, en particular en lo que respecta a las discapacidades psicosociales.

Desafíos actuales y cuestiones emergentes (para debate y posible inclusión en un documento de implementación).

1. Aplicación de las leyes de accesibilidad
2. Capacitación: el personal que interactúa con personas con discapacidad requiere capacitación en sensibilidad para ayudar a las personas con discapacidad de manera segura y digna, y capacitación técnica para brindar asistencia adecuada durante sus viajes.
3. Infraestructura

4. Ayudas para la movilidad: manipulación y sujeción adecuadas de las ayudas para la movilidad para protegerlas de daños y garantizar que viajen en el mismo vuelo que la persona y estén disponibles inmediatamente a su llegada.
5. Perros de servicio: desarrollo y armonización de normas para el entrenamiento de perros de servicio que garanticen un buen comportamiento en la cabina de un avión.
6. Aplicación consistente de las leyes y regulaciones de accesibilidad: para brindar una experiencia fluida a las personas con discapacidad que viajan internacionalmente.

## **b) Visión**

Lograr un sistema de aviación mundial seguro, protegido e inclusivo que empodere y conecte a las personas en todo el mundo, donde todas las personas, incluidas las personas con discapacidad, puedan acceder y utilizar el transporte aéreo sin barreras.

## **c) Misión**

La OACI facilita la adopción e implementación de normas internacionales, prácticas recomendadas, políticas, herramientas y servicios que garantizan la accesibilidad en la aviación, promueven los derechos de los pasajeros con discapacidad y fomentan una cultura de inclusión en toda la industria de la aviación mundial.

Esto también podría resaltar el papel fundamental que desempeña la asociación con personas con discapacidad, la industria y otras organizaciones para llevar a cabo esta misión.

## **d) Principios**

En esta sección se establecen los principios de alto nivel que sustentan la Estrategia, tales como:

- i) La accesibilidad de los viajes aéreos es una prioridad para la OACI y sus Estados miembros, así como para todos los interesados en la aviación civil. La OACI y el sector del transporte aéreo deberían seguir promoviendo la inclusión y la accesibilidad universal para las personas con discapacidad, y garantizar la coordinación entre todas las partes interesadas, es decir, la seguridad y la protección.
- ii) Los viajes aéreos dignos deben permitir a las personas con discapacidad ejercer su elección y autonomía, con acceso a infraestructura y apoyo cuando sea necesario, sin costos incrementales indebidos.
- iii) La accesibilidad debe lograrse mediante consultas con la industria de la aviación y las organizaciones que representan a las personas con discapacidad antes de adoptar leyes, políticas, procedimientos o prácticas. Estos procesos de consulta deben ser transparentes y significativos.
- iv) Las leyes y reglamentos nacionales destinados a mejorar la accesibilidad para las personas con discapacidad deberían armonizarse en la mayor medida posible. El principio de armonización debería aplicarse por igual a las políticas, procedimientos y prácticas aplicados de conformidad con las leyes y reglamentos nacionales.
- v) Las partes interesadas del sector del transporte aéreo y los gobiernos deberían coordinar su enfoque para brindar un servicio consistente de extremo a extremo a los pasajeros con discapacidad, independientemente de la ubicación y las fronteras nacionales.

### **e) Accesibilidad: áreas de interés**

Esta sección debe explicar cómo la OACI cumplirá la misión, por ejemplo:

#### Área de enfoque 1: Mejorar el marco regulatorio

5.1.1: Finalizar el compendio de normativas y mejores prácticas de accesibilidad.

5.1.2: Revisar y actualizar las SARPS del Anexo 9 de la OACI para reflejar las mejores prácticas actuales en accesibilidad.

5.1.3: Revisar y actualizar el Manual de la OACI sobre acceso al transporte aéreo para personas con discapacidad (DOC9984) y cualquier otro material de orientación que pueda afectar la accesibilidad.

5.1.5: Promover la adopción de las SARPS de la OACI sobre accesibilidad.

#### Área de enfoque 2: Fomentar la colaboración y las asociaciones

5.2.1: Fortalecer la colaboración con organizaciones internacionales, ONG y partes interesadas de la industria para promover la accesibilidad.

5.2.2: Establecer alianzas con organizaciones que representan a personas con discapacidad para garantizar que sus perspectivas se incluyan en la formulación de políticas.

5.2.3: Fomentar el intercambio de mejores prácticas y tecnologías innovadoras entre los Estados miembros y los socios industriales.

5.2.4: Colaborar con los organismos reguladores de la aviación para fomentar la armonización de las normas de accesibilidad a nivel mundial.

5.2.5: Explorar el desarrollo de tecnologías de asistencia para mejorar la accesibilidad en los viajes aéreos.

#### Área de enfoque 3: Mejorar la concienciación y la formación

5.3.1: Desarrollar e implementar programas de capacitación para el personal de aviación sobre las necesidades de accesibilidad y las mejores prácticas.

5.3.2: Lanzar campañas de concientización para educar al público y a las partes interesadas de la industria sobre la importancia de la accesibilidad en la aviación.

5.3.3: Promover la inclusión de módulos de accesibilidad en los programas de formación en aviación en todo el mundo.

#### Área de enfoque 4: Monitorear y evaluar el progreso

5.4.1: Desarrollar métricas e indicadores para evaluar el progreso de las iniciativas de accesibilidad.

5.4.2: Establecer un mecanismo de presentación de informes para que los Estados miembros compartan sus progresos y desafíos en la implementación de normas y medidas de accesibilidad.

5.4.3: Realizar revisiones y actualizaciones periódicas de las políticas de accesibilidad de la OACI en función de los comentarios de los pasajeros y las necesidades emergentes.

### **f) Plan de Implementación (incluir fechas posibles)**

La implementación de esta Estrategia se llevará a cabo en fases, con miras a incorporar gradualmente al sistema de aviación internacional cambios iterativos que promuevan la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Se elaborará un plan de implementación que incluirá las siguientes prioridades:

1. Revisar y actualizar las SARPS del Anexo 9 de la OACI relacionadas con la accesibilidad y revisar cómo están estructuradas, garantizando un enfoque de extremo a extremo centrado en los usuarios.
2. Lanzar una campaña mundial de concientización sobre la accesibilidad de la aviación.
3. WGAA completará el compendio de regulaciones y mejores prácticas de accesibilidad en 2024.

4. Herramientas que pueden utilizar los Estados miembros de la OACI, las aerolíneas y las autoridades aeroportuarias para abordar los desafíos:

- Desarrollar y hacer cumplir regulaciones, campañas de concientización, programas de capacitación, etc., para cumplir con las SARPS y los materiales de orientación de la OACI.
- Realizar campañas de concientización para que las personas con discapacidad entiendan cómo obtener servicios para satisfacer sus necesidades relacionadas con su discapacidad;
- Desarrollar e implementar programas de capacitación para que los empleados de las agencias gubernamentales y los proveedores de servicios de transporte puedan utilizar los recursos existentes para brindar mejores servicios a las personas con discapacidad;
- Realizar auditorías de las instalaciones existentes (por ejemplo, aeropuertos, aeronaves) para identificar barreras y priorizar las modificaciones (por ejemplo, baños, rampas de embarque, señalización) y la inclusión para instalaciones nuevas o ampliadas;
- Optimizar la accesibilidad de los equipos para que las aerolíneas utilicen todas las funciones de accesibilidad disponibles que se han desarrollado para las aeronaves;
- Explorar y adoptar tecnologías de asistencia (por ejemplo, aplicaciones móviles para navegación, dispositivos de comunicación) para mejorar la accesibilidad en los aeropuertos y durante los vuelos;
- Desarrollar protocolos estandarizados para ayudar a los pasajeros con discapacidades, incluida la asistencia previa al embarque, la disposición de los asientos y el apoyo durante el vuelo; y
- Garantizar métodos de comunicación accesibles para que los pasajeros con discapacidad puedan solicitar asistencia y proporcionar retroalimentación.

#### **g) Roles y responsabilidades para la implementación**

Accesibilidad El sistema de aviación mundial es una responsabilidad compartida. A continuación se destacan las áreas pertinentes de responsabilidad y compromiso de los diferentes participantes en el sistema.

1. OACI: Como organización internacional reconocida de Estados para la aviación civil internacional, la OACI desarrolla políticas y normas relacionadas con la facilitación y la accesibilidad, realiza auditorías de cumplimiento, realiza estudios y análisis, desarrolla prácticas recomendadas, brinda asistencia y crea capacidad de aviación a través de muchas otras actividades y la cooperación de sus Estados miembros y partes interesadas.
2. Los Estados miembros se comprometen a priorizar la accesibilidad y a reconocer sus obligaciones en virtud del Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Convenio de Chicago) para garantizar la provisión de un sistema de transporte aéreo accesible. Participan en la toma de decisiones de la OACI sobre accesibilidad, aplican las normas y prácticas recomendadas de la OACI, hacen cumplir los marcos regulatorios en sus jurisdicciones y apoyan a la OACI y a otros Estados miembros en sus esfuerzos por mejorar la accesibilidad.
3. Industria: Las asociaciones internacionales del sector aéreo proporcionan liderazgo y coordinación a nivel internacional de los esfuerzos de la industria para mejorar la accesibilidad y aportar la experiencia de la industria en materia de operaciones aéreas a la labor de la OACI. Los proveedores de servicios de transporte priorizarán la accesibilidad universal y el diseño sin barreras, e implementarán la accesibilidad al desarrollar e implementar soluciones de viaje desde el principio, en lugar de adaptarlas y modificarlas más adelante.

4. El papel de los fabricantes de aeronaves y de las empresas de diseño y arquitectura de aeropuertos
  
5. Los grupos internacionales que representan a las personas con discapacidad aportan la voz y la experiencia vivida de las personas con discapacidad a la labor de la OACI sobre accesibilidad. Las organizaciones que representan a las personas con discapacidad participarán en todas las etapas y proporcionarán información sobre las prioridades, las medidas y el impacto.

**h) Asistencia para la implementación**

La OACI establecerá un mecanismo para brindar asesoramiento y apoyo a aquellos Estados miembros que busquen asistencia en lo mencionado anteriormente.

-FIN-