



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

NOTA DE ESTUDIO

NACC/DCA/10 — NE/36
16/06/22

**Décima Reunión de Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe
(NACC/DCA/10)**

Fort-de-France, Martinica, Francia, 21 al 23 de junio de 2022

**Cuestión 6 del
Orden del Día:**

Implementación regional NAM/CAR de seguridad de la aviación/facilitación

AVANCES HACIA EL TRANSPORTE AÉREO ACCESIBLE

(Presentada por la IATA-Asociación de Transporte Aéreo Internacional)

Garantizar los derechos de las personas con necesidades de accesibilidad es un componente clave de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas.

Reconociendo esto, la Declaración consolidada de políticas continuas relacionadas con la facilitación (A40-16) de la OACI de 2019, adoptada en la 40.ª Asamblea, solicitó al Consejo que elabore un programa de trabajo destinado a satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas cuando viajan por aire.

A medida que la industria de la aviación comienza a salir de la crisis de la COVID-19, este documento propone dar los siguientes pasos hacia el programa de trabajo sobre accesibilidad solicitado por la 40.ª Asamblea, que en última instancia debería formar parte de los objetivos estratégicos y los programas de trabajo de la OACI.¹

Acción:	Solicitar a la OACI que proporcione a la Secretaría de la OACI un mandato para coordinar el desarrollo de un programa de trabajo de accesibilidad. El programa debería incluir un conjunto de objetivos claramente definidos, basados en el establecimiento de principios que podrían proporcionar una orientación coherente a [1] los Estados miembros en el desarrollo de una política de transporte aéreo accesible, y [2] a las partes interesadas de la industria de la aviación en el desarrollo e implementación de procesos y procedimientos de transporte aéreo accesibles.
Objetivos Estratégicos:	<ul style="list-style-type: none">• Seguridad Operacional• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea• Seguridad de la aviación y facilitación• Desarrollo económico del transporte aéreo• Protección del medio ambiente

¹ Resolución A-40: Instruye al Secretario General a continuar monitoreando y revisando, cuando corresponda, las contribuciones realizadas para el logro de los ODS a través de la implementación de los Objetivos estratégicos y programas de trabajo de la OACI;

<i>Referencias:</i>	<ul style="list-style-type: none"> • • Convención de la ONU sobre los derechos de las personas con discapacidad • • Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la ONU • • Declaración consolidada de políticas permanentes de la OACI relacionadas con la facilitación (A40-16) • • Resolución A40-21 de la Asamblea de la OACI: Contribución de la aviación a la Agenda 2030 para el desarrollo sostenible de las Naciones Unidas • • Resolución de la Junta General de Accionistas de la IATA sobre Pasajeros con discapacidades y sus Principios Básicos • • Guía de IATA sobre viajes aéreos accesibles en respuesta a COVID-19 • • FALP 12/ IATA- ACI WP24 Llevando la accesibilidad al siguiente nivel
---------------------	--

1. INTRODUCCIÓN

- 1.1 Según la Organización Mundial de la Salud, aproximadamente una de cada cinco personas tiene una discapacidad en todo el mundo, algunas permanentes, algunas temporales, algunas visibles y algunas invisibles. Y a medida que la población envejece, esa proporción aumentará.
- 1.2 Como asociación comercial de la industria aérea mundial, la IATA reafirma su compromiso de brindar un transporte seguro, digno y accesible a los pasajeros con discapacidades y de apoyar a los reguladores estatales en la aplicación de las disposiciones de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidades (UNCRPD) en la regulación nacional, incluida “la identificación y eliminación de obstáculos y barreras” .²
- 1.3 IATA también reitera su compromiso con el compromiso continuo con los reguladores estatales para apoyar el desarrollo de regulaciones de accesibilidad armonizadas que establezcan objetivos de política medibles y claramente definidos que conduzcan a una experiencia de viaje segura y positiva para los pasajeros con discapacidades. Desde marzo de 2020, la industria de la aviación vive su mayor crisis desde el primer vuelo comercial internacional hace un siglo. El colapso de los viajes aéreos como resultado de la pandemia de COVID-19 vació efectivamente los cielos.
- 1.4 A medida que los viajes comienzan a reanudarse, existe la necesidad de que la industria de la aviación se reconstruya mejor y cree una industria que sea verdaderamente accesible, sostenible e inclusiva, para que ningún pasajero ni ningún país se quede atrás.
- 1.5 Esto solo es posible a través de un enfoque colaborativo para eliminar las barreras que limitan la accesibilidad a través de la identificación, eliminación y prevención proactivas de estas barreras por parte de todas las partes interesadas en la cadena de viajes.

² Naciones Unidas, Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, artículo 9.

2. LA RESPUESTA DE LA INDUSTRIA DE LA AVIACIÓN A LOS VIAJES ACCESIBLES

- 2.1 A pesar de los efectos devastadores de la pandemia en el transporte aéreo, la industria de la aviación no ha dejado de esforzarse por garantizar y mejorar la accesibilidad del transporte aéreo durante la pandemia de COVID-19 y continúa considerando oportunidades de mejora de la accesibilidad, identificando barreras e implementando soluciones innovadoras.
- 2.1.1 IATA se ha asociado con asociaciones de accesibilidad para desarrollar la 'Guía de IATA sobre viajes aéreos accesibles en respuesta a COVID-19', que describe las consideraciones de accesibilidad para las medidas y políticas de COVID-19, durante la pandemia y más allá. La guía aboga por un enfoque coordinado, predecible y no discriminatorio de la política de accesibilidad a medida que las aerolíneas dan la bienvenida a los pasajeros con discapacidades de regreso a los cielos.
- 2.1.2 Orientación sobre máscaras para viajeros con discapacidades: la industria de la aviación también trabajó con reguladores estatales y asociaciones de personas con discapacidad para desarrollar nuevas políticas y estándares sobre el uso de cubiertas faciales, máscaras y equipo de protección personal. Esto incluyó orientación para las aerolíneas con respecto a los pasajeros que no pueden ponerse o quitarse una máscara facial, niños pequeños y personas con afecciones médicas que pueden no tolerar el uso de máscaras durante períodos prolongados. En particular, se han desarrollado nuevos estándares para permitir que las aerolíneas capturen información sobre controles de documentación adicionales y exenciones de máscaras y se comuniquen con los operadores de tierra de terceros, la tripulación de cabina, las aerolíneas asociadas o los equipos internos del aeropuerto.
- 2.1.3 Reuniendo a la industria y la comunidad: La segunda edición del Simposio de Accesibilidad de la IATA reunió a unas 400 personas de todo el mundo. El objetivo era continuar construyendo una mejor comprensión entre las comunidades de accesibilidad y aviación compartiendo experiencias, perspectivas y conocimientos reales. Los paneles de discusión analizaron cómo las aerolíneas pueden brindar el mejor servicio a los viajeros con discapacidades, incluidos temas como la asistencia en silla de ruedas y la carga de ayudas para la movilidad. El Simposio también contó con sesiones con partes interesadas en viajes y turismo, y diálogo con reguladores con visión de futuro sobre sus próximas regulaciones. Esto resaltó la importancia de que la industria y los reguladores trabajen juntos para asegurarse de que las futuras políticas y regulaciones relacionadas con la accesibilidad sean consistentes para todos, asegurando que nadie se quede atrás.
- 2.1.4 Compartir mejores prácticas globales: La primera edición del Manual de operaciones de accesibilidad para pasajeros (IPAOM) de la IATA se publicó en febrero de 2021. El manual de orientación es el resultado de una consulta intensiva de un año con la industria y aportes de organizaciones de discapacidad. Su objetivo es proporcionar una referencia para ayudar a las aerolíneas a ayudar a los viajeros con discapacidades, con el objetivo de brindar una experiencia de viaje tranquila y digna durante todo el viaje del pasajero. El manual está diseñado principalmente para promover una comprensión mucho más amplia de los procesos industriales establecidos en consonancia con las principales normas y reglamentos existentes.

3. MIRANDO HACIA ADELANTE: UN PLAN ESTRATÉGICO A LARGO PLAZO

- 3.1 Desde la adopción de la histórica Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (UNPDR) en 2006, ha habido un aumento positivo en el nivel de conciencia y las acciones políticas en torno a la discapacidad en el transporte aéreo. Muchos reguladores han implementado, o están implementando, normas nacionales sobre viajes aéreos accesibles.
- 3.2 Sin embargo, la falta de un enfoque coordinado a nivel mundial para la política de transporte aéreo accesible y la implementación práctica de dicha política está creando cada vez más un panorama de diferentes regulaciones nacionales en todo el mundo que, a veces, conducen a problemas financieros y operativos para las aerolíneas, pero lo que es más importante, confusión e incomodidad para los pasajeros con necesidades de accesibilidad.
- 3.3 La IATA aplaude el trabajo que la OACI ya ha realizado para abordar este problema, especialmente a través del conjunto de disposiciones contenidas en el Anexo 9 del Convenio de Chicago. Ha llegado el momento de construir sobre esa sólida plataforma mediante el desarrollo de un enfoque holístico, estratégico y a más largo plazo para hacer que el transporte aéreo sea accesible para todos.
- 3.4 Reconociendo esto, la Declaración consolidada de políticas continuas relacionadas con la facilitación (A40-16) de la OACI de 2019, adoptada en la 40.^a Asamblea, solicitó al Consejo que elabore un programa de trabajo integral destinado a satisfacer las necesidades de accesibilidad de las personas cuando viajan por aire.
- 3.5 La IATA cree que es el momento adecuado y que la OACI está en mejores condiciones para asumir una función de liderazgo al dar el siguiente paso lógico, es decir, desarrollar ese programa de trabajo, que debe basarse en prioridades clave y debe centrarse en los resultados, ser alcanzable y económico. -eficaz. IATA prevé que este plan se desarrolle a través de los aportes de los Estados miembros, las organizaciones internacionales y regionales relevantes, la comunidad de accesibilidad y las partes interesadas de la industria de la aviación, con la Secretaría de la OACI desempeñando un papel de coordinación/secretaría.
- 3.6 Se debe utilizar una consulta transparente entre todas las partes interesadas relevantes para definir con mayor precisión los resultados deseados del programa de trabajo. Sin embargo, intuitivamente esto podría comenzar con el establecimiento de principios que podrían proporcionar una guía coherente a [1] los Estados miembros en el desarrollo de una política de transporte aéreo accesible, y [2] a las partes interesadas de la industria de la aviación en el desarrollo e implementación de procesos y procedimientos de transporte aéreo accesible.
- 3.7 La OACI tiene un historial excelente al adoptar un enfoque similar en otras áreas con el desarrollo de enfoques de marcos estratégicos y planes globales. Dichos programas sientan las bases para que los Estados, las partes interesadas de la industria de la aviación y la OACI trabajen juntos con el objetivo común de lograr resultados tangibles y positivos para los pasajeros, los Estados y la

industria de la aviación. Se podría considerar un enfoque similar en relación con la accesibilidad del transporte aéreo.

- 3.8 El desarrollo de un compendio de reglamentos, estatutos y políticas relacionadas con la accesibilidad en la aviación, basado en los resultados de la Encuesta sobre el avance de la accesibilidad en la aviación (OACI Carta a los Estados EC 6/3 - 21/25, 1 de junio de 2021) podría constituir el punto de partida.

4. CONCLUSIÓN

- 4.1 IATA apoya plenamente el objetivo de la OACI de no dejar atrás a ningún país ni a ninguna persona. En este sentido, están totalmente comprometidos con hacer que el transporte aéreo sea accesible para todos.
- 4.2 La OACI ya ha logrado muchos avances positivos en ciertas áreas y los estados individuales o grupos de estados en este tema crítico. Ahora es el momento de reunir todos esos esfuerzos en un enfoque holístico, estratégico y a largo plazo para la accesibilidad del transporte aéreo, lo que ayudará a abordar el creciente peligro de un mosaico de políticas de accesibilidad inconsistentes que podrían actuar como una barrera para hacer de los viajes aéreos un experiencia cómoda y positiva para todos.