



COMISIÓN LATINOAMERICANA DE AVIACIÓN CIVIL • COMISSÃO LATINO-AMERICANA DE AVIAÇÃO CIVIL • LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION

CLAC/GEPEJTA/53-NE/12  
21/04/23

**QUINGUAGÉSIMA TERCERA REUNIÓN DEL GRUPO DE EXPERTOS EN ASUNTOS POLÍTICOS,  
ECONÓMICOS Y JURÍDICOS DEL TRANSPORTE AÉREO  
(GEPEJTA/53)**

(San Salvador, El Salvador, 27 y 28 de abril de 2023)

**Cuestión 4 del**

**Orden del Día:** Gestión aeroportuaria

**Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI**  
(Nota de estudio presentada por Uruguay)

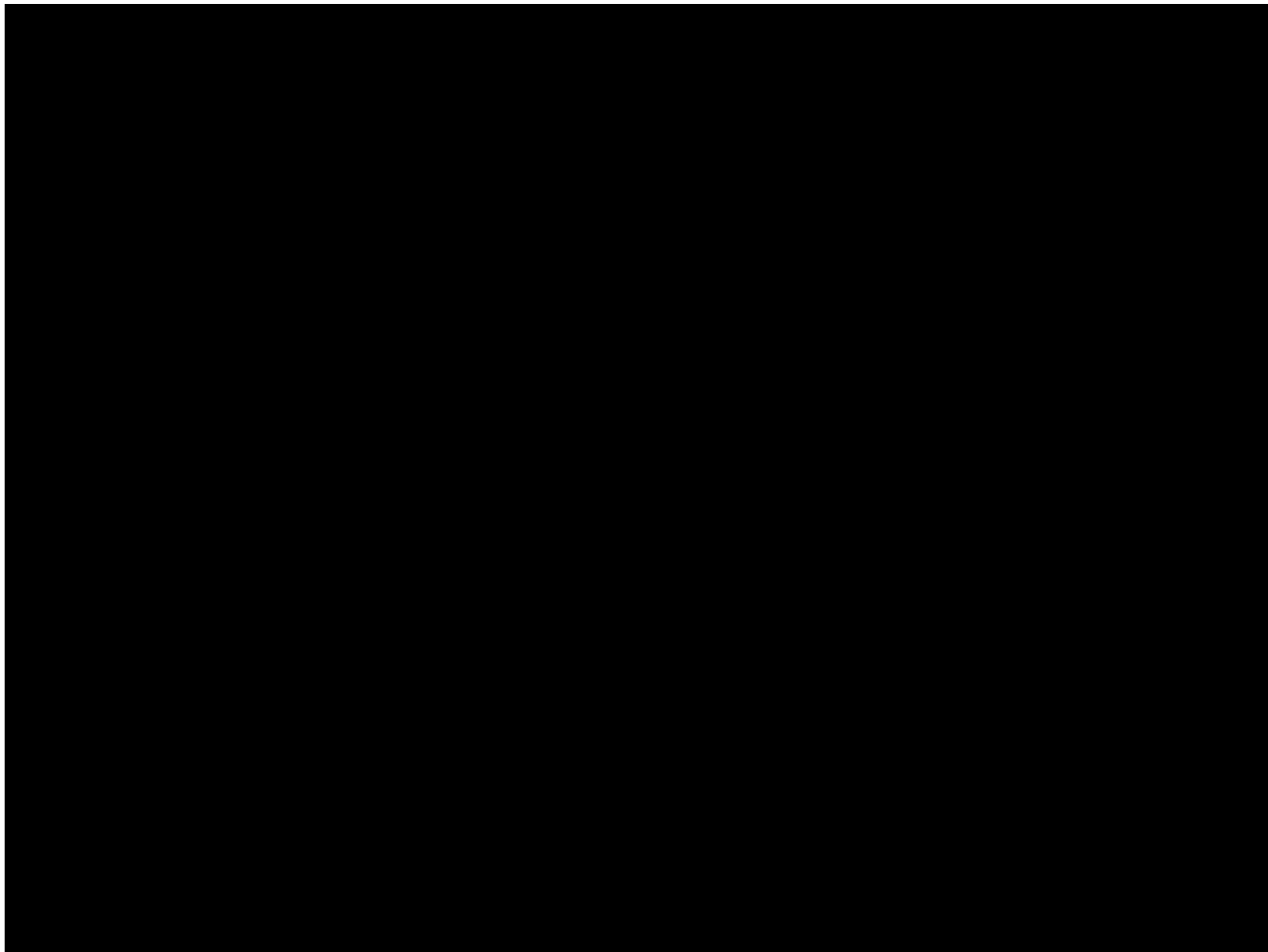
1. El punto focal Uruguay de la Macrotarea Gestión Aeroportuaria adjunta la presentación referida a: Atención de personas con discapacidad, como complemento al manual ya existente de la OACI.

**Medidas Propuestas:**

2. Se invita a los Estados que se consideren a los efectos de mejorar las instalaciones para las personas con discapacidades modalidad reducida de acuerdo con el Manual de la CLAC complementando con las instrucciones de OACI.

**ATENCIÓN**  
**del Usuario Discapacitado**  
**o con**  
**Movilidad Reducida**  
**en el**  
**TRANSPORTE AEREO**

EMPECEMOS CON UNA ACLARACION PREVIA DE  
DENOMINACIÓN.



# PORQUÉ ES IMPORTANTE CONOCER LAS REGULACIONES SOBRE ATENCIÓN DE LA DISCAPACIDAD

- USUARIOS
- ORGANISMOS REGULADORES
- AEROPUERTOS
- COMPAÑÍAS AÉREAS

# RESUMEN INICIAL – QUE ABORDAREMOS ?

1. Normas y recomendaciones - Derechos de las personas con discapacidad - Transporte Aéreo.
2. Principales regulaciones – Convenios Internacionales – Anexos – Reglamentaciones – Manual de la CLAC –
3. Datos Estadísticos.
4. Qué realidad nos impacta.
5. Qué debemos o podemos hacer.



➤ Los derechos de las personas con discapacidad se consagran a través de:

- Acuerdos Internacionales
- Regulaciones Nacionales
- Recomendaciones

## **ACUERDOS INTERNACIONALES**

- I. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo ( Nueva York- 2006)
- II. Anexo 9 (Facilitación) al Convenio sobre Aviación Civil Internacional (Chicago – 1944)

## **REGULACIONES INTERNAS DE URUGUAY**

- Ley 18.418 ( Noviembre 2008)
- Ley 18.651 ( Febrero 2010)
- Ley 18.776 ( Agosto 2011)

## **RECOMENDACIONES**

- OACI
- CLAC



# PRINCIPALES NORMAS y RECOMENDACIONES

## I. Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad y su Protocolo Facultativo (diciembre de 2006) fue aprobada por Uruguay por Ley 18.418 de noviembre de 2008. Posteriormente, por Ley 18.776 de agosto de 2011 se aprobó la adhesión al Protocolo Facultativo de esta Convención.

Estas normas obligan a los Estados y empresas privadas explotadoras de lugares públicos a asegurar a estas personas la accesibilidad a todos los medios de transporte, el derecho a ser considerados en igualdad de condiciones con otras personas y prevé también el derecho de ser aceptados con acompañamiento animal.

## **II. ANEXO 9 (Facilitación) al Convenio de Chicago regula la materia Aeroportuaria y del Transporte Aéreo.**

### **RESPECTO AL TRANSPORTE DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDADES.**

- A) Deben recibir asistencia especial para asegurar que se les proporcionan los mismos servicios del público en general. Esa asistencia debe prestarse respetando la dignidad de la persona.
- B) Se debe facilitar el acceso de las personas con discapacidades a todos los servicios en la totalidad de su viaje, desde el momento de la llegada al aeropuerto de salida hasta que abandonen el aeropuerto de destino.
- C) Se debe asegurar que las personas con discapacidades cuenten con la información necesaria en un formato accesible y las líneas aéreas, aeropuertos y explotadores de servicios de escala deben estar en condiciones de proporcionarles la asistencia que requieren durante los viajes.
- D) Se prevé la necesidad de establecer y coordinar programas de capacitación para el personal con el fin de asistir a las personas con discapacidades.

## RESPECTO A LA ACCESIBILIDAD EN LOS AEROPUERTOS

- A) Prevé el asegurar que las instalaciones y servicios aeroportuarios se adapten a las necesidades de las personas con discapacidades.
- B) Ofrecer vehículos equipados con elevadores u otros equipos apropiados a fin de facilitar el movimiento de estas personas entre la aeronave y el edificio terminal.
- C) Las personas con deficiencias auditivas o visuales podrán obtener información relacionada con los servicios correspondientes al vuelo en formatos accesibles.
- D) Se debe proporcionar a las personas con necesidades de movilidad, instalaciones de estacionamiento adecuadas y tomarse medidas apropiadas para facilitar su desplazamiento entre las zonas de estacionamiento y los edificios de la terminal.

### III. Manual para el Transporte Aéreo de Pasajeros con Discapacidad Resolución A20-21 de la CLAC

#### DIRECTRICES Y ESTRUCTURA DEL MANUAL

- A) Constituido por tres partes:
  - Manual para el Transporte de Pasajeros con Discapacidad.
  - Procedimiento para la Inspección de Pasajeros con Discapacidad.
  - Circular Informativa
- B) Dirigido exclusivamente a los Explotadores Aéreos
- C) Establece diferentes requisitos en función del tamaño de las aeronaves.
- D) Regula las Facilidades a brindar y los Servicios Especiales para Enfermos y Discapacitados.
- E) Distingue tipos y fases de discapacidad.
- F) Establece determinados Formularios de solicitud de Servicios Especiales.

**VEAMOS ALGUNOS DATOS**

# ANALISIS ESTADISTICO

<b>URUGUAY (INE)</b>			
Año	2004	2006	Actual
Cantidad discapacitados	210.400	297.718	517.771
Porcentaje población	7,6	9,2	16
Tasa de crecimiento	1	1	1,5
<b>A NIVEL MUNDIAL (OMS)</b>			
Año	1970	2022	
Cantidad discapacitados	369:000.000	1000:000.000	
Porcentaje población	10	15	
Tasa de crecimiento anual	0,5	1	

## A NIVEL DE ESTUDIOS DEL BANCO MUNDIAL

El 15 % de la población mundial, es decir, 1000 millones de personas, sufren algún tipo de discapacidad. Las personas con discapacidad tienen, en promedio como grupo, más probabilidades de experimentar resultados socioeconómicos adversos que las personas sin discapacidad.

# IMPACTO DE LA PANDEMIA PRODUCIDA POR COVID 19

Dado que pandemia COVID-19 sigue teniendo impactos de gran alcance en todo el mundo, es importante señalar que las personas con discapacidad se ven afectadas en áreas como la salud, educación y transporte.

Es evidente el impacto que ha tenido el advenimiento de esta pandemia a este grupo etareo.



# Continuamos con datos del BANCO MUNDIAL

Los obstáculos a la inclusión social y económica plena de las personas con discapacidad son la inaccesibilidad de los entornos físicos y el transporte, la falta de disponibilidad de dispositivos y tecnologías de apoyo, medios de comunicación no adaptados, la prestación deficiente de servicios, y los prejuicios y estigmas sociales discriminatorios.

Cada vez es mayor la conciencia a nivel mundial sobre el desarrollo inclusivo de la discapacidad.

La Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad promueve la plena integración de este grupo en la sociedad. Se refiere específicamente a la importancia que tiene el desarrollo internacional en la protección de los derechos de las personas con discapacidad

# Qué desafíos tenemos ? Qué hacer ? Qué se está haciendo ?

En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible se establece claramente que la discapacidad no puede ser un motivo ni constituir criterio para privar a las personas de acceso a programas de desarrollo y el ejercicio de los derechos humanos.

VEAMOS ALGUNA PARTICULARIDAD Y UN  
SIMPLE EJEMPLO DE GESTION

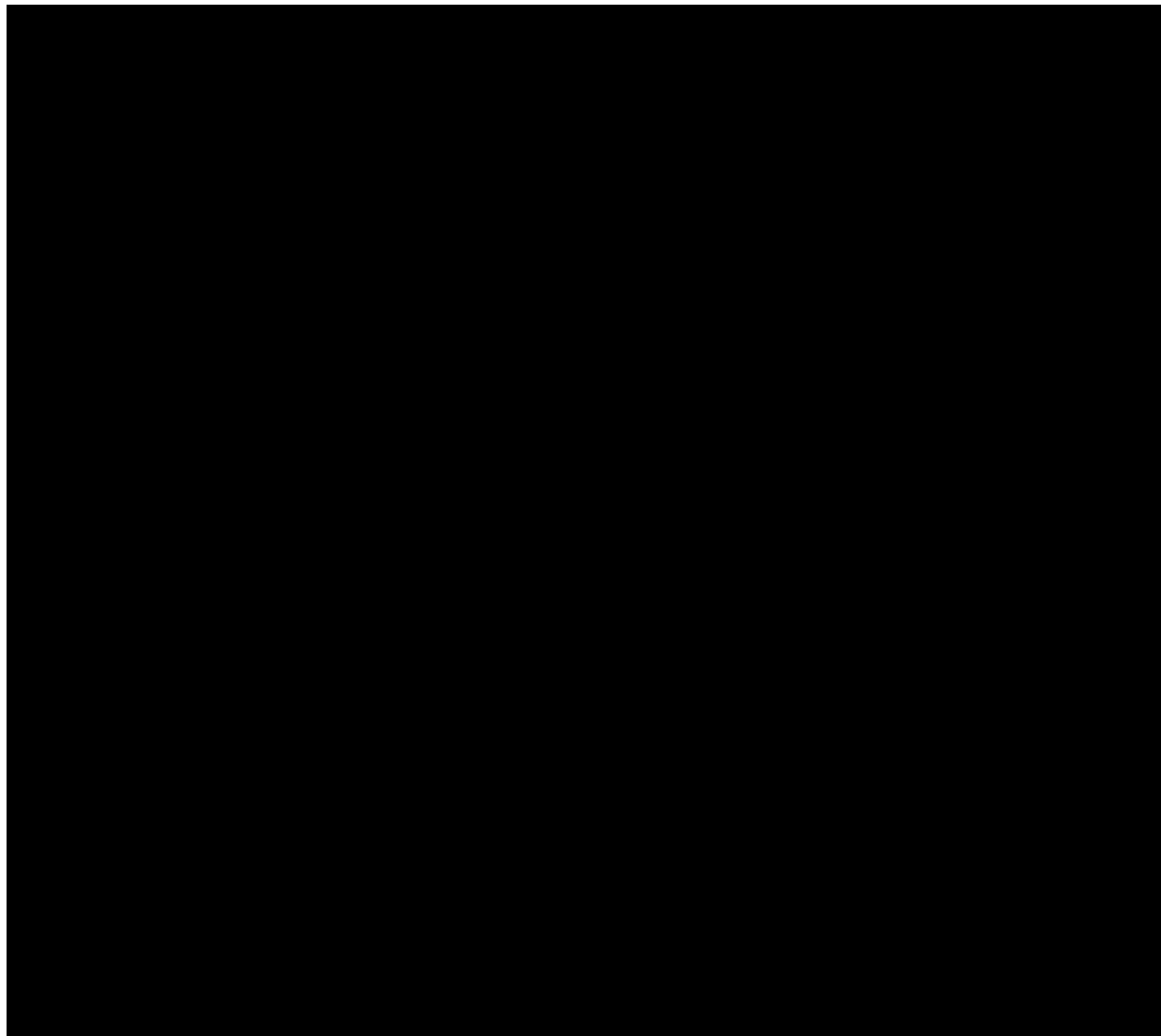
# QUÉ IMPORTANCIA TIENE LA ATENCION DE LA DISCAPACIDAD EN EL TRANSPORTE AEREO VAYAMOS DE LA NORMA A LA REALIDAD ...

- Todos podremos ser incapaces en algún momento de nuestra vida. Y es altamente probable que ello suceda. La extensión de la probabilidad de vida de los seres humanos es un factor preponderante en esta ocurrencia cada vez menos hipotética y más real.
- Los aeropuertos y las compañías aéreas, así como las organizaciones dedicadas al turismo deberían considerar como una oportunidad la existencia de un mercado cautivo integrado por personas con diferentes grados de discapacidad.

# MERCADO CAUTIVO Y UNA ATENCION DE CALIDAD Y DIFERENCIAL

- Varios estudios a nivel estadístico han demostrado que los turistas con diferentes discapacidades utilizan fondos que en promedio implican un 20% más que los turistas sin ningún tipo de discapacidad.
- Es importante comprender la existencia de un mercado cautivo, a nivel de infraestructura, a nivel de empresas aéreas y a nivel de facilidades para un turismo receptivo que capte este tipo de turistas, que, a su vez, tienen el derecho a serlo; y como contrapartida de este escenario, los Estados y operadores tienen la obligación de honrar dichos derechos.

VEAMOS UN EJEMPLO A  
CONTINUACION QUE ES PARTE DEL TRABAJO  
LLEVADO A CABO CONJUNTAMENTE CON  
AENA EN EL MARCO DEL CENTRO DE  
ESTUDIOS PARA EL DESARROLLO DE ESPAÑA Y  
URUGUAY





ES EVIDENTE QUE SE PUEDE MEJORAR, SE DEBE MEJORAR ... PODREMOS SER CAPACES DE QUITAR EL MIEDO DE ESTAS PERSONAS A VIAJAR?

Para finalizar les dejo el siguiente pensamiento.....

“COSAS DIFICILES SON PUESTAS EN  
NUESTRO CAMINO, NO PARA  
PARARNOS, SINO PARA DESPERTAR  
NUESTRO CORAJE Y FORTALEZA”  
(autor anónimo).