



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Tel.: +1 514-954-8219 ext. 8374

Ref.: AN 8/17-
EC 2/76- } 21/40
EC 6/47-

20 de mayo de 2021

Asunto: Invitación a asistir a la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021)

Tramitación: a) confirmar asistencia a la HLCC 2021; completar la inscripción en línea y remitir las credenciales a más tardar el **1 de octubre de 2021**; b) informar de los ministros y viceministros que participarán en las sesiones plenarias de nivel ministerial a más tardar el **1 de octubre de 2021**; c) presentar documentación (incluidas las declaraciones por escrito) para su traducción a más tardar el **30 de agosto de 2021**; y d) tomar nota de que el formato de la reunión, que será híbrida o virtual, se comunicará más adelante.

Señora/Señor:

1. Tengo el honor de dirigirme a usted para extender a su Gobierno u organización, en nombre del Consejo de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), una invitación a participar en la Conferencia de Alto Nivel sobre la COVID-19 (HLCC 2021), que se celebrará del 12 al 22 de octubre de 2021. Dadas las incertidumbres relativas a la actual pandemia de COVID-19 y las consiguientes restricciones de viaje, la conferencia se llevará a cabo en un entorno virtual o híbrido. El formato final se publicará a fines de julio de 2021 en el sitio web de la HLCC.

2. La conferencia, bajo el tema propuesto de “Una visión compartida para la recuperación, la resiliencia y la sostenibilidad del transporte aéreo después de la pandemia mundial”, tiene por objeto lograr un consenso mundial sobre un enfoque multilateral, respaldado por la voluntad y los compromisos políticos de los Estados, para contribuir a que la aviación se recupere de manera segura y eficiente de la crisis de la COVID-19 y construir los cimientos para afianzar la resiliencia en la aviación y hacerla más sostenible en el futuro. La conferencia examinará una variedad de cuestiones, con especial énfasis en sus objetivos de seguridad operacional y facilitación, teniendo en cuenta el impacto económico de la COVID-19 en el sector de la aviación. Asimismo, brindará la oportunidad de promover y fortalecer las iniciativas colectivas de armonización de las medidas y una estrategia de gestión de riesgos mediante la implementación de las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) del Consejo de la OACI.

3. Tal como se propuso en la comunicación a los Estados 2020/131, de fecha 15 de diciembre de 2020, la conferencia consistirá en sesiones plenarias (de apertura, tres de nivel ministerial y de clausura) y dos componentes temáticos de orden técnico dedicados respectivamente a la seguridad operacional y la facilitación. El orden del día de las sesiones plenarias y el de los componentes de Seguridad operacional y Facilitación aprobados por el Consejo se presentan en los **adjuntos A, B y C**, respectivamente.

S21-0959

4. Se prevé que la conferencia produzca los siguientes resultados: a) resumen de la presidenta/el presidente, con una reseña de las decisiones de las sesiones plenarias de nivel ministerial (mesas redondas I y II los días 12 y 13 de octubre de 2021); b) informes que contengan conclusiones y recomendaciones de los componentes de seguridad operacional y facilitación dentro del alcance de sus respectivos órdenes del día; y c) declaración de la conferencia, que se adoptará en la clausura de las sesiones plenarias de nivel ministerial, el 22 de octubre de 2021.

5. Podrán participar en la conferencia todos los Estados miembros. Convendría que asistieran funcionarias y funcionarios de alto rango con capacidad para tomar decisiones, con asesoras y asesores técnicos de alto nivel en materia de seguridad operacional, seguridad de la aviación, facilitación, salud económica, financiera y pública, a fin de que el evento alcance los resultados previstos. Las y los representantes de Estados no miembros y de organizaciones internacionales que asistan por invitación del Consejo participarán en calidad de observadoras/es. Las invitaciones a las tres sesiones plenarias ministeriales están dirigidas a titulares de las carteras de Transporte y/u otras, así como a jefas y jefes de organizaciones internacionales y organizaciones de la industria, cuya participación se recomienda enfáticamente.

6. La conferencia se desarrollará en español, árabe, chino, francés, inglés y ruso. De acuerdo con las mejores prácticas en reuniones virtuales e híbridas, se planificarán como máximo dos reuniones de tres horas de duración cada día, con una combinación de horarios de inicio escalonados en atención a los diferentes husos horarios de las personas asistentes. Los calendarios provisionales que se presentan en el **adjunto D** se finalizarán una vez que el Consejo haya tomado una decisión respecto del formato de la reunión, ya sea híbrido o virtual.

7. El **adjunto E** contiene información sobre credenciales, visados, inscripción y otros arreglos, mientras que en el **adjunto F** figuran los arreglos relativos a la documentación, incluidas las reglas básicas de presentación de notas de estudio. Las notas de estudio para los componentes de Seguridad operacional y Facilitación se deben enviar a la Secretaría por correo electrónico a HLCC-papers@icao.int a más tardar el **30 de agosto de 2021**. El sitio web de la conferencia, <https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021>, contiene plantillas a tal fin.

8. Le solicito se asegure de que las delegaciones se hayan inscrito en el sitio web de la conferencia, <https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021>, y que las cartas credenciales se envíen hcc@icao.int a más tardar el **1 de octubre de 2021**. Se ruega a las delegaciones que informen por separado a la Secretaría a más tardar el **1 de octubre de 2021** de la intención de sus ministras/os y/o viceministras/os de asistir a las sesiones plenarias de nivel ministerial.

Le ruego acepte el testimonio de mi mayor consideración y aprecio.

Fang Liu
Secretaria General

Adjuntos:

- A — Orden del día de las sesiones plenarias
- B — Orden del día del componente de Seguridad operacional
- C — Orden del día del componente de Facilitación
- D — Cronograma provisional
- E — Arreglos administrativos
- F — Arreglos relativos a la documentación

ORDEN DEL DÍA

SESIÓN PLENARIA DE APERTURA Y DE NIVEL MINISTERIAL (12 de octubre de 2021)

Sesión plenaria de apertura

- Palabras inaugurales
 - Presidente del Consejo
 - Ministra/o del país anfitrión (Canadá, por confirmar)
- Formalidades de la conferencia
 - Elección de la presidenta/el presidente y la vicepresidenta/el vicepresidente de los componentes de Seguridad operacional y Facilitación
 - Adopción del orden del día de los componentes de Seguridad operacional y Facilitación
- Generalidades de la conferencia
 - Sesión informativa sobre el estado de implementación y los desafíos de las recomendaciones del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART) (a cargo de la Secretaria General)
 - Componente de Seguridad operacional (a cargo del presidente de la Comisión de Aeronavegación)
 - Componente de Facilitación (a cargo del presidente del Comité de Transporte Aéreo)

Sesión plenaria de nivel ministerial (mesa redonda I)

LIDERAR LA RECUPERACIÓN DE LA AVIACIÓN

La pandemia de COVID-19 no es una mera crisis sanitaria: ha causado inmensos perjuicios económicos y sociales en todo el mundo. La aviación es uno de los sectores más afectados y 2020 fue el peor año de su historia. La tremenda alteración de las actividades de la aviación y su viabilidad financiera tiene impactos de gran alcance en las respuestas ante la crisis y la recuperación económica en el sentido más amplio. Las cadenas mundiales de suministro, las respuestas humanitarias y de emergencia y la rápida distribución de vacunas dependen fundamentalmente del transporte aéreo. Más allá de eso, la aviación es un importante facilitador y catalizador económico, y muchos sectores dependen para su funcionamiento de un sistema de transporte aéreo fiable y eficiente. Para superar la devastación sanitaria y económica, los Estados deben tomar las medidas adecuadas en consonancia con las recomendaciones del CART de la OACI para contribuir a la viabilidad financiera de la industria y las operaciones, restaurar la conectividad aérea de manera segura y fortalecer la confianza pública en los viajes aéreos, impulsando así la recuperación de las economías.

Objetivos

Teniendo presente la contribución de la aviación a las economías y prioridades de desarrollo nacionales, regionales y mundiales, esta sesión plenaria de nivel ministerial analizará enfoques para que los Estados faciliten la recuperación segura y eficiente de la aviación civil con la inclusión, entre otras cosas, de la total recuperación del crecimiento de los viajes, el comercio y las cadenas mundiales de suministro. Ministras y ministros, jefas y jefes de organizaciones internacionales y regionales y dirigentes de la industria debatirán las prioridades de recuperación nacional y las expectativas de cooperación internacional para hacer frente

a las consecuencias económicas de la pandemia, mantener la viabilidad y la durabilidad financiera de la industria, restaurar la conectividad aérea y fortalecer la confianza del público en los viajes aéreos. Al final de la sesión, se publicará un resumen de la presidenta/el presidente sobre el debate y las decisiones de las personas participantes para transmitir un mensaje contundente a las comunidades internacionales y las economías mundiales.

Elementos y temas

- a) Palabras de apertura (a cargo del Presidente del Consejo)
- b) Discursos inaugurales (a cargo de tres ministras y ministros representantes de tres regiones diferentes)
- c) Desarrollo de los temas y explicación del formato de mesa redonda (a cargo de la Secretaria General)
- d) Análisis del impacto económico, las perspectivas y los pronósticos (a cargo de la Secretaría)
- e) Debate interactivo sobre la manera de liderar la recuperación de la aviación

El debate se guiará por el siguiente conjunto de preguntas:

Generalidades

- ¿De qué forma las recomendaciones y la orientación del CART de la OACI respaldaron la iniciativa de los Estados y la industria para la reanudación y la recuperación seguras y eficientes de la aviación durante la pandemia? ¿A qué desafíos emergentes habrá que hacer frente a nivel mundial?
- ¿Qué medidas pueden tomar las autoridades de aviación civil en coordinación con las autoridades de salud pública y la industria para fortalecer la confianza del público en los viajes aéreos y facilitar el reconocimiento mutuo y mundial para agilizar la circulación de personas?

Aspecto económico y financiero

- ¿Qué criterios puede seguir el gobierno para priorizar el uso de los recursos financieros y de otra índole a fin de impulsar la recuperación y la durabilidad de la aviación civil, teniendo en cuenta que hay tantas otras prioridades en pugna y/o en conflicto?
- ¿Qué tipo de medidas de apoyo financiero o reglamentario, así como marcos internacionales, son más apropiadas para propiciar la recuperación de la industria y restaurar la conectividad aérea?
- Al proporcionar apoyo para la recuperación de la industria, ¿cuáles son las medidas más idóneas que puede tomar el gobierno para minimizar la distorsión del mercado sin dejar de ser consecuentes con las obligaciones internacionales que surgen de los acuerdos de servicios aéreos, y a la vez tender a la durabilidad?

Gestión de riesgos

- ¿Cómo puede el gobierno mantener la efectividad y la suficiencia de su capacidad de vigilancia frente a la limitación de fondos y el déficit de recaudación derivados de la reducción de los niveles de tránsito?
- ¿Qué tipo de medidas reglamentarias se requieren para reanudar las operaciones de manera segura, incluido el regreso al servicio del personal de vuelo, la flota y el equipamiento después de estar inactivos durante períodos prolongados?
- Al planificar una estrategia nacional de gestión de riesgos, ¿cómo puede el gobierno lograr un equilibrio adecuado entre reducir la necesidad de medidas de mitigación de riesgos sanitarios y reactivar las actividades económicas, incluidos los viajes aéreos?

- f) Aportes y sugerencias respecto de la declaración para preparar el terreno para los componentes técnicos
- g) Resumen de la presidenta/el presidente sobre la manera de liderar la recuperación de la aviación

SESIÓN PLENARIA DE NIVEL MINISTERIAL (13 de octubre de 2021)

Sesión plenaria de nivel ministerial (mesa redonda II):

CREAR RESILIENCIA Y SOSTENIBILIDAD

Con el tiempo, la pandemia de COVID-19 irá atenuándose; sin embargo, su profundo impacto ya ha remodelado la economía y la sociedad e impulsado a la industria de la aviación a replantearse sus modelos de operaciones y actividades. El papel y la función de reglamentación de los Estados no pueden ser una excepción, dado que el sistema de aviación se encuentra en el umbral de una transformación rápida. Es importante que los Estados y la OACI, actuando sobre la base de la experiencia adquirida con la pandemia y evaluando esas transiciones, preparen una respuesta adecuada pos-COVID-19, es decir, mejoren la gestión de riesgos y la preparación para casos de crisis, potencien la sostenibilidad de la aviación y promuevan operaciones más inteligentes, incluida la digitalización. Para lograr una aviación más sostenible y resiliente también serán necesarias la cooperación y la armonización intrasectoriales e intersectoriales, teniendo en cuenta a su vez la soberanía y la autoridad de los Estados y sus diversas capacidades para satisfacer los requisitos operacionales, tecnológicos y reglamentarios.

Objetivos

Centrándose en los cambios fundamentales emergentes en la aviación y otros sectores, esta sesión plenaria de nivel ministerial observará más allá de la pandemia de COVID-19 y evaluará respuestas de política y direcciones estratégicas en pos de la construcción de un sistema de aviación civil internacional aún más resiliente. Ministras y ministros, jefas y jefes de organizaciones internacionales y regionales y dirigentes de la industria intercambiarán ideas sobre los requisitos de políticas para que la aviación adapte las diferentes tendencias que surgen de la crisis actual (como la creciente atención a las normas de salud e higiene en todos los procesos de viaje) y defina colectivamente enfoques a largo plazo que reduzcan su vulnerabilidad y aumenten su resiliencia, promoviendo, a su vez, la sostenibilidad. Al final de la sesión, se publicará un resumen de la presidenta/el presidente sobre el debate y las decisiones de las personas participantes para transmitir un mensaje contundente a las comunidades internacionales y las economías mundiales.

Elementos y temas

- a) Palabras de apertura en que se hará un resumen de la sesión plenaria de nivel ministerial I (a cargo del Presidente del Consejo)
- b) Discursos inaugurales (a cargo de tres ministras y ministros representantes de tres regiones diferentes)
- c) Desarrollo de los temas y explicación del formato de mesa redonda (a cargo de la Secretaria General)
- d) Debate interactivo sobre la creación de resiliencia y sostenibilidad

El debate se guiará por el siguiente conjunto de preguntas:

Generalidades

- ¿Cómo ha cambiado la aviación mundial a causa de la pandemia de COVID-19 y con qué probabilidad se percibe que sigue transformándose a raíz de la evolución del comportamiento del público consumidor y de la economía?
- ¿Qué estrategias se pueden adoptar para atraer y retener profesionales con talento en respuesta al cambio actual de las economías, las operaciones y los modelos comerciales, y para el crecimiento sostenible del sector de la aviación?

Respuestas de política

- ¿Cuál será la prioridad de los gobiernos nacionales y de la OACI, comprendidas las prioridades de seguridad operacional y seguridad nacional, para lograr que la aviación civil sea más resiliente al responder a futuros brotes de enfermedades y a la constante transformación de las condiciones comerciales sin crear cargas económicas?
- Al construir un sistema de aviación civil internacional más resiliente, ¿cómo puede el gobierno impulsar el desempeño en sostenibilidad del sector o la renovación sostenible en todos sus aspectos: social, económico y medioambiental?
- ¿Qué tipo de función puede desempeñar el gobierno para aprovechar la digitalización y la innovación como una fuerza tecnológica que permita crear resiliencia sin perder de vista la necesidad de dar cabida a las tecnologías tradicionales para que ningún país se quede atrás?
- ¿Cómo puede el gobierno acrecentar la coherencia e integridad de los procesos de reglamentación y la gobernanza que son específicos de la aviación a fin de racionalizarlos y que tengan más capacidad de respuesta ante futuros sucesos de este tipo, incluidas las restricciones de vuelo, el trato de las tripulaciones, los requisitos de diagnóstico y vacunación del público viajero, el intercambio de datos sanitarios de quienes viajan y demás respuestas de emergencia?

Marco y arreglos internacionales

- ¿Cómo podría el marco de la aviación civil promover una gestión de crisis más rápida y coordinada a nivel mundial, en consonancia con la misión de la OACI y sobre la base de la responsabilidad colectiva?
 - Aprovechando la experiencia adquirida, ¿qué tipo de nuevos arreglos institucionales se deberían establecer y qué tipo de marco intersectorial se debería crear para fortalecer la colaboración entre la OACI, los organismos de las Naciones Unidas y las organizaciones internacionales para dar respuestas rápidas y coordinadas en casos de crisis futuras?
- e) Aportes y sugerencias respecto de la declaración para preparar el terreno para los componentes técnicos
- f) Resumen de la presidenta/el presidente

SESIÓN PLENARIA DE CLAUSURA Y DE NIVEL MINISTERIAL (22 de octubre de 2021)

Sesión plenaria de clausura

- Apertura (a cargo de las presidentas/los presidentes de los componentes de Seguridad operacional y Facilitación)
- Aprobación de las conclusiones y recomendaciones
 - Conclusiones y recomendaciones del componente de Seguridad operacional
 - Conclusiones y recomendaciones del componente de Facilitación

Sesión plenaria de nivel ministerial (clausura)

ELABORAR LAS RESPUESTAS DE POLÍTICA A LOS DESAFÍOS RELATIVOS A LA COVID-19

Una crisis mundial exige una respuesta armonizada a nivel mundial. La participación colectiva de los Estados y la industria sirve como motor principal para guiar a la aviación en el curso de la recuperación hacia la resiliencia.

Objetivos

Sobre la base del resumen de la presidenta/el presidente de las dos mesas redondas plenarias temáticas de nivel ministerial anteriores y las recomendaciones de los componentes de Seguridad operacional y Facilitación, la sesión plenaria de nivel ministerial (clausura) tiene por objeto establecer compromisos firmes para enfrentar la COVID-19 a través de medidas multilaterales efectivas en dos asuntos pertinentes que requieren un fuerte apoyo político, es decir, a) facilitar la recuperación segura y eficiente de la aviación civil, que incluya la total recuperación de los viajes, el comercio y las cadenas mundiales de suministro; y b) construir los cimientos para afianzar la resiliencia en la aviación y hacerla más sostenible en el futuro. La declaración se publicará para reforzar las recomendaciones de la conferencia, fortalecer la cooperación multilateral y promover las prioridades de la aviación en los temarios mundiales, regionales y nacionales.

Elementos y temas

- a) Palabras de apertura (a cargo del Presidente del Consejo)
- b) Resumen de los resultados de las sesiones plenarias de nivel ministerial I y II (a cargo del Presidente del Consejo)
- c) Resumen de las recomendaciones de los componentes de Seguridad operacional y Facilitación (a cargo de las presidentas/los presidentes)
- d) Debate interactivo sobre los compromisos respecto del enfoque multilateral entre ministerios
- e) Examen y aprobación de la declaración
- f) Clausura (también clausura de la HLCC)

**NOTA SOBRE EL FORMATO DE LAS SESIONES PLENARIAS DE NIVEL MINISTERIAL
(MESA REDONDA)**

- Se promueve y alienta firmemente la participación a nivel ministerial, si bien las sesiones están abiertas a todas las personas participantes. También se invitará a jefas y jefes de organizaciones internacionales y representantes de la industria. La guía de participación (incluida la nota sobre logística) se difundirá con anticipación.
- El Presidente del Consejo presidirá las sesiones plenarias de nivel ministerial.
- Para preparar el terreno en las mesas redondas I y II de las sesiones plenarias de nivel ministerial, una ministra o ministro de cada una de las seis regiones de la OACI pronunciará un breve discurso inaugural. El resto se grabará y se transmitirá por ICAO TV. Habrá anuncios o presentaciones de las declaraciones de nivel ministerial pregrabadas.
- La presidenta/el presidente moderará el debate interactivo entre las personas participantes, quienes responderán a las preguntas específicas enumeradas en el orden del día e intercambiarán sus puntos de vista e ideas en función de sus perspectivas y experiencias.
- Las intervenciones se organizarán de dos maneras: reservada y espontánea. Los Estados miembros que deseen reservar el turno de palabra para su ministro o viceministro deben presentar la solicitud con antelación a la Secretaría. Los detalles se comunicarán a las personas confirmadas. Los participantes que deseen hacer una intervención sin reserva previa pueden indicarlo al presidente, que los llamará una vez finalizadas las intervenciones reservadas y siguiendo el protocolo establecido.
- En el último segmento de las sesiones plenarias de nivel ministerial (clausura), la presidenta/el presidente guiará a las personas participantes en el examen párrafo por párrafo, de modo de llegar a un consenso. La declaración se adoptará por consenso o por aclamación.
- Se comunicará más información a quienes hayan confirmado su participación más cerca de la fecha de la reunión.

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMPONENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL

Antecedentes

La aviación es una industria creciente con visión de futuro que promueve la conectividad mundial, estimula el desarrollo, la innovación y el espíritu emprendedor, y busca constantemente aumentar su seguridad y eficiencia. La aviación mundial sufrió las consecuencias perjudiciales de la pandemia de la enfermedad causada por el coronavirus (COVID-19). Teniendo en cuenta el drástico impacto económico y social que ha generado la crisis en todo el mundo, el sistema de la aviación se encuentra en el umbral de una transformación rápida. Evaluar y comprender estos cambios servirá para colocar a todas las partes interesadas de la aviación en situación ideal para preparar una respuesta adecuada.

Cuando la aviación esté lista para reanudar su actividad con volúmenes más altos de vuelos de transporte de personas, es importante que la comunidad de la aviación mundial siga trabajando mancomunadamente en la planificación estratégica de la gestión de la seguridad operacional de la aviación y para responder a los nuevos desafíos. Conforme avanza la evolución de la aviación, es esencial reforzar la capacidad regulatoria y mejorar los procesos y procedimientos actuales para una adaptación exitosa a los cambios en la aviación. En ese sentido, en el componente de la conferencia dedicado a la seguridad operacional los Estados miembros de la OACI, las organizaciones internacionales y otras partes interesadas continuarán su diálogo para mejorar la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

Cuestión 1: Medidas operacionales y de seguridad operacional relacionadas con la pandemia de COVID-19

El transporte aéreo mundial se ha visto afectado por la pandemia de la enfermedad del coronavirus (COVID-19). En la conferencia se examinarán las dificultades operacionales y de seguridad operacional planteadas por la pandemia, el establecimiento de arreglos de contingencia por parte de los Estados, las enseñanzas extraídas y la forma de planificar para mitigar los efectos de sucesos semejantes en el futuro.

Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones sobre planificación y medidas de mitigación operacionales y de seguridad operacional en caso de trastornos de amplio alcance.

Cuestión 2: Estrategia y políticas

- 2.1: Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y ejecución de los planes regionales y nacionales de seguridad operacional de la aviación
- 2.2: Evolución de la capacidad de reglamentación en la aviación

Al tratar esta cuestión, la conferencia analizará la evolución de la estrategia y las políticas de seguridad operacional. El *Plan global para la seguridad operacional de la aviación* (GASP, Doc 10004) fija la dirección estratégica mundial para la seguridad operacional de la aviación. El GASP proporciona un marco para la elaboración y ejecución de planes de implementación nacionales, subregionales y regionales, con lo cual se asegura la armonización y coordinación de los esfuerzos para fortalecer la seguridad operacional de la aviación civil internacional.

En la conferencia también se examinará la evolución de la aviación y cómo reforzar la capacidad de reglamentación, las modalidades de instrucción y los procesos y procedimientos actuales para asegurar el desarrollo seguro de la aviación civil ante la introducción de innovaciones, nuevas tecnologías y conceptos de operación, los nuevos modelos de negocio y el crecimiento del tráfico.

Se invitará a la conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) una dirección estratégica mundial para la seguridad operacional de la aviación que incluya la medición del desempeño en materia de seguridad operacional;
- b) la planificación estratégica de la gestión de la seguridad operacional de la aviación y de las respuestas ante nuevos retos en el ámbito nacional; y
- c) cómo reforzar la instrucción y mejorar los procesos y procedimientos actuales (incluido el otorgamiento de licencias, certificaciones, autorizaciones y aprobaciones) para una adaptación exitosa a los cambios en la aviación (tales como los relacionados con la innovación y los nuevos conceptos).

Cuestión 3: Normalización

- 3.1: Vigilancia y nuevos enfoques
- 3.2: Gestión de riesgos
- 3.3: Servicios de escala

La conferencia considerará un nuevo concepto de vigilancia “cooperativa”. Esta vigilancia “cooperativa” tiene por objeto responder al crecimiento de las operaciones transfronterizas, a los nuevos modelos de negocio, los enfoques operacionales y de instrucción, y al desarrollo tecnológico, garantizando a la vez que todos los Estados miembros cumplan efectivamente sus funciones y responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

Dada la rápida evolución del sistema de aviación, cada vez más complejo e interconectado, en la conferencia se considerarán los nuevos retos que plantea la evolución de la aviación y el transporte de mercancías peligrosas, los riesgos generados por el público pasajero, nuevos tipos de aeronaves y otros nuevos ingresantes. La conferencia examinará los aspectos de seguridad operacional como paso previo a la elaboración de procedimientos en respuesta a la detección de una aeronave no tripulada no autorizada, particularmente en las cercanías de un aeródromo.

La conferencia también analizará los servicios de escala, que tienen una importancia creciente para la seguridad operacional, la regularidad, eficiencia y actuación de las operaciones aeroportuarias.

Se invitará a la conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) cómo manejar efectivamente los retos y riesgos que entraña la evolución de la aviación a fin de minimizar las consecuencias adversas;
- b) cómo garantizar la seguridad operacional y eficiencia de los servicios de escala; y
- c) cómo lograr una vigilancia “cooperativa” efectiva a la vez que se vela por que todos los Estados miembros cumplan efectivamente sus funciones y responsabilidades de vigilancia de la seguridad operacional.

Cuestión 4: Implementación y apoyo

La OACI y los Estados miembros deben encontrar nuevas formas de adaptarse al acelerado ritmo de la evolución de la aviación y a las siempre crecientes necesidades de la comunidad mundial de la aviación. Será esencial ampliar las asociaciones actuales y colaborar proactivamente con la industria. La colaboración regional ha demostrado ser provechosa para fortalecer la seguridad operacional de la aviación en el mundo por medio de las organizaciones regionales de vigilancia de la seguridad operacional (RSOO), los programas de desarrollo cooperativo de la seguridad operacional y el mantenimiento de la aeronavegabilidad (COSCAP) y las organizaciones regionales de investigación de accidentes e incidentes (RAIO). Con el lanzamiento del Sistema Mundial de Vigilancia de la Seguridad Operacional de la Aviación (GASOS),

la OACI trabaja para seguir mejorando y reforzando estos mecanismos regionales mediante la evaluación de su capacidad para realizar funciones y actividades específicas solicitadas por sus Estados miembros. La conferencia será un foro de debate sobre la forma de reforzar los mecanismos regionales de apoyo a la implementación para ayudar a los Estados a cumplir determinadas funciones y actividades de vigilancia de la seguridad operacional, investigación de accidentes e incidentes y gestión de la seguridad operacional.

Se invitará a la conferencia a presentar recomendaciones acerca de:

- a) el fortalecimiento de la seguridad operacional mundial por medio de las RSOO, los COSCAP y las RAIO; y
- b) las asociaciones y mecanismos regionales de apoyo a la implementación, en particular los grupos regionales de seguridad operacional de la aviación (RASG) y los grupos regionales de planificación y ejecución (PIRG).

Cuestión 5: Otros asuntos que habrán de considerarse en el componente de Seguridad operacional

Esta cuestión está destinada a temas no enmarcados en una cuestión específica del orden del día, que deben someterse a la consideración de la conferencia y que no han sido ya tratados específicamente en recomendaciones de reuniones de tipo departamental o medidas tomadas por el Consejo de la OACI.

ORDEN DEL DÍA PROVISIONAL DEL COMPONENTE DE FACILITACIÓN

Antecedentes

En el contexto de la crisis de la COVID-19, en mayo de 2020 se estableció un equipo especial ad hoc del Comité de Transporte aéreo (ATC) denominado Equipo de Especialistas en Brotes de Enfermedades en la Aviación (TF-HIOA). Su mandato consiste en examinar todas las disposiciones del Anexo 9 de la OACI — *Facilitación* relativas a la salud y textos de orientación correspondientes, cuyo fin es proporcionar a los Estados las medidas efectivas que deben aplicar las autoridades de la aviación y los requisitos para los explotadores de aeronaves y aeropuertos. El Grupo de expertos sobre facilitación (FALP) examinará las recomendaciones del equipo en julio de 2021 y luego lo hará el ATC.

Las recomendaciones relacionadas con la facilitación de los informes de la Fase I, la Fase II y la Fase III del Equipo Especial para la Recuperación de la Aviación (CART), con su documento de orientación adjunto, destacan la importancia de la coordinación nacional entre las diferentes partes interesadas que intervienen en la gestión de la crisis y la necesidad de un mayor uso de las tecnologías avanzadas y digitales para intercambiar datos sanitarios de los pasajeros y facilitar el despacho del público pasajero sin contacto físico en las distintas etapas del viaje.

En respuesta a la decisión del Consejo, el orden del día provisional para el componente de Facilitación se elaboró a partir del contenido del orden del día de la Conferencia de Alto Nivel sobre Facilitación (HLFC 2021) previamente propuesto (véase la nota C-WP/15107), manteniendo las necesidades establecidas por el FALP en el proceso de consulta para la HLFC 2021, centrándose a su vez en el plan de contingencia por la COVID-19. Las cuestiones suprimidas del orden del día se tratarán por otros medios, en particular, en la FALP/12 (julio de 2021).

Cuestión 6: Medidas operacionales de facilitación relacionadas con la pandemia de COVID-19 y posteriormente

Desde el inicio de la pandemia de COVID-19, el sector de la aviación se ha enfrentado a desafíos cada vez mayores que pusieron en peligro a empresas grandes y pequeñas y los medios de vida de cientos de millones de personas de todo el mundo. Las medidas operacionales de facilitación mutuamente aceptadas y armonizadas a nivel mundial y regional son esenciales y deben ser compatibles con los requisitos de seguridad operacional y proporcionales a la evolución de la situación de la salud pública.

6.1 *Examen de la idoneidad de la orientación de facilitación referida al impacto que tienen las situaciones de pandemia en el transporte aéreo de personas*

La conferencia examinará los problemas que enfrentan los Estados para proteger la salud del público viajero y del personal de aviación, a fin de mitigar el riesgo de transmisión de enfermedades por transporte aéreo. Se analizarán los desafíos que enfrentan los Estados en la implementación de las recomendaciones y orientaciones del CART relacionadas con la facilitación con el objetivo de determinar si se deben proporcionar a los Estados recomendaciones más adaptadas que les permitan minimizar el impacto en las operaciones de la aviación y facilitar los movimientos de pasajeros, manteniendo a su vez la seguridad operacional y la seguridad de la aviación.

6.2 *Normas y métodos recomendados (SARPS) nuevos y revisados del Anexo 9 que se relacionan con la salud*

La conferencia examinará los desafíos que enfrentan los Estados en la implementación de los SARPS relacionados con la salud del Anexo 9 — *Facilitación* y debatirá los SARPS relacionados con la salud nuevos y/o revisados que se elaboraron para mitigar el riesgo de transmisión de enfermedades por transporte aéreo, minimizar el impacto en las operaciones de la aviación y facilitar los movimientos de pasajeros. Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de la planificación y aplicación de medidas de mitigación operacionales relacionadas con la facilitación que traten tanto los desafíos inmediatos impuestos por la COVID-19 como los futuros trastornos a gran escala no planificados, incluida la implementación de una estrategia de riesgos fronterizos de varios niveles para la gestión de las formalidades del despacho de salud pública en las fronteras.

Cuestión 7: Profundizar la coordinación nacional y la cooperación internacional

La colaboración entre las autoridades de salud pública y de aviación necesaria para facilitar las operaciones de transporte aéreo efectivas ha mostrado sus limitaciones durante la pandemia de COVID-19. Los avances en la facilitación dependen de la coordinación de diversos intereses y la cooperación de los distintos departamentos interesados. La implementación del Programa Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo (NATFP), el establecimiento y el funcionamiento activo de los comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC) o su equivalente, constituyen un medio comprobado de efectuar las mejoras necesarias en las formalidades de control de despacho y lograr un enfoque coordinado entre todas las partes interesadas que participan en la respuesta a una pandemia. El incumplimiento de las normas pertinentes del Anexo 9 relacionadas con la salud pública plantea riesgos para una respuesta de la aviación civil coordinada de manera eficaz ante una pandemia. Los coordinadores del Arreglo de colaboración para la prevención y gestión de sucesos de salud pública en la aviación civil (CAPSCA), coordinadores estatales del CAPSCA, el gobierno y las partes interesadas de la industria deben colaborar entre sí para aplicar medidas rápidas y efectivas.

7.1 *Plan nacional de aviación para afrontar el brote de una enfermedad transmisible que represente un riesgo para la salud pública o una emergencia de salud pública de importancia internacional*

Se invitará a la conferencia a examinar las buenas prácticas que se han de seguir para la preparación y aplicación de todas las medidas de un plan nacional de emergencia de la aviación para afrontar el brote de una enfermedad transmisible.

7.2 *Programas nacionales de facilitación del transporte aéreo y comités nacionales de facilitación del transporte aéreo (NATFC)*

El objetivo del NATFP es ofrecer un marco para guiar la mejora y optimización de los flujos de aeronaves, tripulaciones, pasaje y carga a través de los aeropuertos y mejorar la atención a la clientela manteniendo los requisitos de seguridad de la aviación adecuados. El comité constituye un foro para consultar e intercambiar información acerca de cuestiones de facilitación entre los interesados de los gobiernos, los representantes de los gobiernos de otras comunidades relacionadas con el transporte aéreo y el sector privado. Se invitará a la conferencia a formular recomendaciones acerca de la elaboración sistemática de un NATFP y la implementación conexas de NATFC.

7.3 *Colaboración intersectorial*

La conferencia debatirá la importancia de una colaboración intersectorial y las lecciones aprendidas de la pandemia de COVID-19 y propondrá recomendaciones para garantizar la estrecha cooperación entre las organizaciones nacionales y regionales pertinentes responsables de la aplicación de medidas de salud pública, incluidos los coordinadores regionales del CAPSCA y coordinadores de los Estados del Programa CAPSCA de la OACI, y los NATFC con el objetivo de mitigar los efectos de un suceso similar relacionado con la salud pública en el futuro. La conferencia también debatirá la efectividad de la implementación de corredores sanitarios (PHC).

Cuestión 8: Fomentar el intercambio de datos digitales para facilitar procesos fluidos y sin contacto físico durante la pandemia de COVID-19 y posteriormente

Las soluciones digitales facilitan una reorganización rápida y eficiente de los procesos transfronterizos y en el aeropuerto, movimientos más fluidos y sin colas y viajes sin contacto físico. La comunidad de la aviación ha requerido la aplicación de soluciones de este tipo para el reinicio seguro durante la pandemia de COVID-19, pero en muchos casos las capacidades e infraestructura existentes no lo permitieron. Se reconoce la necesidad de mejorar las posibilidades y capacidades de intercambio de datos, entre el gobierno y el sector privado, a fin de facilitar procesos de viaje más fluidos sin contacto físico.

8.1 *Recolección e intercambio de datos de contacto y sanitarios del público pasajero por medio de sistemas electrónicos de viaje*

Se examinará la recopilación y el intercambio de información sanitaria y de contacto del público pasajero para facilitar procesos fluidos. Entre los temas de debate se incluirá el posible uso de los sellos digitales visibles (VDS) de la OACI como constancias sanitarias seguras e interoperables a nivel mundial y la función y el uso del Directorio de claves públicas (PKD) de la OACI para verificar los certificados sanitarios. Se invitará a la conferencia a identificar y acordar medidas para mejorar la implementación efectiva de soluciones digitales apropiadas a corto plazo, así como a crear capacidades, respetuosas de la iniciativa *Ningún País se Queda Atrás*, para una mayor agilidad en la implementación de soluciones digitales como medida para aumentar la sostenibilidad a más largo plazo.

8.2 *Compartición entre países de la información sobre la identidad de pasajeras y pasajeros para facilitar los viajes sin contacto físico*

Se invitará a la conferencia a examinar el uso de las soluciones existentes de la OACI en el ámbito de los documentos de viaje, en particular los eMRTD, las credenciales digitales de viaje (DTC) de la OACI y el PKD para estimular la recuperación a corto plazo de la pandemia de COVID-19 y la ejecución de actividades de divulgación y creación de capacidad de la OACI para implementar soluciones efectivas, con la participación ágil y flexible de los Estados y todas las partes interesadas.

Cuestión 9: Futuros enfoques para la gestión de medidas sostenibles de facilitación relacionadas con la salud que mejoren la experiencia del público pasajero y promuevan la vigilancia de la aplicación

9.1 *Accesibilidad mundial para todas las pasajeras y pasajeros, incluidas las personas más vulnerables tales como quienes tienen una discapacidad*

La cantidad de personas de edad avanzada y con discapacidad que viajan por vía aérea sigue en aumento, ya ellas que aprovechan las mayores oportunidades para hacer viajes aéreos nacionales e internacionales. Sin embargo, todavía existen muchos obstáculos que limitan la capacidad de las personas

de edad avanzada y con discapacidad para aprovechar al máximo los servicios de transporte aéreo internacional. Esos obstáculos, además de tener un efecto humanitario adverso en numerosos viajeros aéreos potenciales, entrañan más dificultades en el contexto de la pandemia de COVID-19. La conferencia debatirá medidas para mitigar los numerosos obstáculos que limitan la capacidad de las personas de edad avanzada y con discapacidad en épocas en que los procesos son anormales, como durante las pandemias, para aprovechar al máximo los servicios de transporte aéreo internacional. La conferencia también examinará las medidas que es preciso tomar para velar por que las instalaciones y servicios de los aeropuertos se adapten a las necesidades de las personas con discapacidad y ofrezcan un acceso adecuado a los servicios aéreos, manteniendo al mismo tiempo las medidas de salud pública.

9.2 Vigilancia de la aplicación de los SARPS del Anexo 9 relacionados con la salud

Cabe señalar que actualmente solo se auditan las normas relacionadas con la seguridad de la aviación en el marco del enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Seguridad de la Aviación (USAP-CMA). Los procesos aplicables en caso de enfermedades transmisibles y los sistemas de asistencia a víctimas de accidentes de aviación y sus familiares se auditan en el marco del enfoque de observación continua del Programa Universal de Auditoría de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (CMA del USOAP). La conferencia examinará la manera de supervisar eficazmente la aplicación de las disposiciones nuevas y/o revisadas relacionadas con la salud cuya aplicación recomendarán los Estados miembros.

9.3 Promoción de la resiliencia de los sistemas y procesos de facilitación del transporte aéreo

Por último, a fin de velar por la sostenibilidad de las iniciativas de facilitación de la OACI en el contexto de la importancia económica probada de tales actividades en épocas de volatilidad, y el alcance cada vez mayor de la facilitación, la conferencia considerará la necesidad permanente de contar con contribuciones financieras y en especie que complementen los fondos del presupuesto del Programa Regular de la Organización. Satisfacer estas necesidades será vital para crear conciencia sobre la importancia de la facilitación en tiempos de crisis y velar por que puedan realizarse los máximos esfuerzos por ayudar a los Estados a superar las dificultades relacionadas con la aplicación del Anexo 9 durante los brotes de enfermedades.

Cuestión 10: Otros asuntos que habrán de considerarse en el componente de Facilitación

Esta cuestión está destinada a temas no enmarcados en una cuestión específica del orden del día que deben someterse a la consideración de la conferencia y que no han sido ya tratados específicamente en recomendaciones de anteriores reuniones del FALP o medidas tomadas por el Consejo y la Asamblea de la OACI.

ADJUNTO D a la comunicación 21/40

CRONOGRAMA PROVISIONAL DE LA REUNIÓN (a fines ilustrativos)

Entorno híbrido				
FECHA Y HORA <i>(turnos de reunión)</i>		SESIÓN PLENARIA/DE NIVEL MINISTERIAL	COMPONENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	COMPONENTE DE FACILITACIÓN
MAR 12.10.21	Primer turno	Sesión plenaria de apertura (a las 0800) Ministerial I (después del receso)		
	Segundo turno	(continúa)		
MIE 13.10.21	Primer turno	Ministerial II		
	Segundo turno		AI1	
JUE 14.10.21	Primer turno			AI6
	Segundo turno		AI2	
VIE 15.10.21	Primer turno		AI3	
	Segundo turno			AI7
LU 18.10.21	Primer turno		AI4	
	Segundo turno			AI8
MAR 19.10.21	Primer turno		AI5, R1, R2	
	Segundo turno			AI9
MIE 20.10.21	Primer turno			AI10, R6, R7
	Segundo turno		R3, R4, R5	
JUE 21.10.21	Primer turno			R8, R9, R10
	Segundo turno		* demás cuestiones (turno combinado para ambos componentes)	
VIE 22.10.21	Primer turno	Sesión plenaria de clausura (a las 0800) Ministerial III (después del receso)		
	Segundo turno	(continúa, no ocupa todo el turno) Clausura		

	Turno A (0600 - 0900 EDT)
	Turno B (1000 - 1300 EDT)
	Turno C (1400 - 1700 EDT)

Entorno completamente virtual				
FECHA Y HORA <i>(turnos de reunión)</i>		SESIÓN PLENARIA/DE NIVEL MINISTERIAL	COMPONENTE DE SEGURIDAD OPERACIONAL	COMPONENTE DE FACILITACIÓN
MAR 12.10.21	Primer turno	Sesión plenaria de apertura Ministerial I (después del receso)		
	Segundo turno	(continúa, no ocupa todo el turno)		
MIE 13.10.21	Primer turno	Ministerial II		
	Segundo turno		AI1	
JUE 14.10.21	Primer turno			AI6
	Segundo turno		AI2	
VIE 15.10.21	Primer turno		AI3	
	Segundo turno			AI7
LU 18.10.21	Primer turno		AI4	
	Segundo turno			AI8
MAR 19.10.21	Primer turno		AI5, R1, R2	
	Segundo turno			AI9
MIE 20.10.21	Primer turno			AI10, R6, R7
	Segundo turno		R3, R4, R5	
JUE 21.10.21	Primer turno			R8, R9, R10
	Segundo turno		* demás cuestiones (turno combinado para ambos componentes)	
VIE 22.10.21	Primer turno	Sesión plenaria de clausura Ministerial III (después del receso)		
	Segundo turno	(continúa, no ocupa todo el turno) Clausura		

	Turno 1 (0200 - 0500 EDT)
	Turno 2 (0500 - 0800 EDT)
	Turno 3 (0800 - 1100 EDT)
	Turno 4 (1100 - 1400 EDT)
	Turno 5 (1400 - 1700 EDT)

ARREGLOS ADMINISTRATIVOS

Celebración de la conferencia

1. El componente de Seguridad operacional y la parte de la sesión plenaria directamente relacionada con este se desarrollarán con arreglo a las *Instrucciones para las reuniones de navegación aérea de tipo departamental y reglamento interno de las mismas* (Doc 8143). El componente de Facilitación y la parte de la sesión plenaria directamente relacionada con este seguirán el *Reglamento interno permanente para las conferencias sobre transporte aéreo* (Doc 8683). El formato de las sesiones plenarias de nivel ministerial se describe en la página A-7.

2. La organización de la conferencia no prevé que las personas participantes pronuncien declaraciones. Se permiten las declaraciones por escrito o pregrabadas en video de ministras/os y viceministras/os, siempre que se envíen con anticipación para distribuirse en la conferencia. Las intervenciones de asistentes son bienvenidas pero han de ser breves a fin de permitir una amplia participación y la formación de consenso. En la reunión se procurará alcanzar un acuerdo unánime sobre el fondo de todas las cuestiones del orden del día. Se prestarán servicios de interpretación y traducción en los seis idiomas de la OACI.

Credenciales

3. La presentación de credenciales es un requisito para participar en la reunión. Dichas credenciales deben estar firmadas en nombre del Estado o de la organización internacional correspondiente, por una persona debidamente autorizada para ello, y en las mismas se hará constar el nombre y el cargo de cada integrante de la delegación y se indicará la calidad en la que ha de actuar en la reunión (Estados miembros: delegada/o jefe, delegada/o, suplente, asesor/a; Estados no miembros y organizaciones internacionales: observador/a jefe, observador/a). Las credenciales pueden enviarse a hlcc@icao.int.

Visados y requisitos de entrada (solo para participantes presenciales de un entorno híbrido)

4. En virtud del Reglamento sobre inmigración y protección de refugiados establecido en el marco de la Ley sobre inmigración y protección de refugiados, y de conformidad con la disposición 3.20 del Anexo 9 — *Facilitación* del Convenio de Chicago, el Canadá ya no exige visado de entrada a visitantes temporales procedentes de un número considerable de Estados. Sin embargo, debe tomarse nota de que, a partir del 15 de marzo de 2016, las personas exentas de visado que viajan al Canadá por vía aérea tienen que obtener una autorización electrónica de viaje (eTA). Se invita a las personas delegadas que todavía necesitan visado de entrada al Canadá a que tomen las disposiciones necesarias para obtenerlo con tiempo suficiente (como mínimo doce semanas antes del viaje), dirigiéndose a la representación canadiense más cercana. No es posible obtener visado de entrada a la llegada al Canadá.

5. Los requisitos sanitarios de entrada al Canadá, como los de muchos Estados, se actualizan periódicamente. Para consultar la información más reciente, se ruega visitar el siguiente sitio web del Gobierno canadiense: [Lista de verificación de los requisitos para entrar en el Canadá por vía aérea – Restricciones de viaje en el Canadá – Travel.gc.ca](#).

Inscripción y otros arreglos

6. La inscripción en línea para esta reunión y demás arreglos logísticos figuran en el sitio de la HLCC 2021: <https://www.icao.int/Meetings/HLCC2021>.

ARREGLOS RELATIVOS A LA DOCUMENTACIÓN

Generalidades

1. La Secretaría elaborará una nota de estudio básica sobre cada una de las cuestiones del orden del día relativas a los componentes de Seguridad operacional y Facilitación. Estas notas servirán de base sólida en las deliberaciones, conclusiones y recomendaciones. Las notas de estudio de la Secretaría se difundirán tan pronto como sea posible antes de la reunión. Las primeras notas se publicarán en el sitio web de la HLCC 2021 a partir de fines de junio de 2021, en el caso del componente de Seguridad operacional, y a partir de fines de julio de 2021, en el caso del componente de Facilitación.
2. Los Estados y organizaciones internacionales deberían preparar sus notas y presentarlas en forma de “notas de estudio” o “notas de información”. Las primeras son documentos que se presentan para someterlos a examen y que contienen propuestas concretas a fin de que se tomen medidas al respecto. Las otras contienen información útil pero no proponen medidas. Debe señalarse que, por limitaciones de tiempo, las notas de información no se someterán a debate, aunque sí se publicarán en el sitio web de la HLCC 2021 y se harán constar en el informe a título informativo.
3. No se presentarán notas de estudio para las sesiones plenarias de nivel ministerial. El proyecto de declaración con notas explicativas servirá de base de las deliberaciones de las personas participantes de alto nivel. Para respaldar el debate, la Secretaría preparará textos de referencia.

Presentación de notas de estudio/información para los componentes de Seguridad operacional y Facilitación

4. A fin de garantizar la calidad y uniformidad de presentación, se han preparado directrices para ayudar a los Estados miembros en la elaboración de notas de estudio/información para los componentes de Seguridad operacional y Facilitación. En el sitio web de la HLCC 2021 (<https://www.icao.int/meetings/HLCC2021>) bajo la sección “Documentation” figuran orientaciones y plantillas.
5. Las notas de estudio/información se deberían enviar por correo electrónico a la OACI, en el formato de plantilla de Microsoft Word, a la dirección HLCC-papers@icao.int. Se ruega encarecidamente a los Estados y las organizaciones internacionales que presenten sus notas de estudio/información con suficiente antelación a los plazos indicados en el párrafo 10.
6. Las notas de estudio deberían ser orientadas a la acción y concisas, respetar estrictamente **el límite de cuatro páginas** de texto y cada nota debe referirse a una sola cuestión del orden del día (véanse los adjuntos B y C para consultar las cuestiones del orden del día). Las notas de estudio en las que no se propongan medidas nuevas o sustantivas se reclasificarán como notas de información y no se traducirán. Se informará en consecuencia a los Estados y las organizaciones internacionales afectados.
7. Solo se traducirán, a cargo de la OACI, las notas de estudio presentadas por los Estados dentro de los plazos obligatorios indicados en el párrafo 10, que se publicarán en los seis idiomas oficiales. No se traducirán los apéndices de las notas de estudio, que se publicarán en el idioma en que se hayan presentado.
8. Las organizaciones internacionales deberán presentar sus notas de estudio en los seis idiomas dentro de los plazos indicados en el párrafo 10. En caso de que falte un idioma, la nota de estudio se clasificará como nota de información y se informará en consecuencia a la organización internacional correspondiente.

9. No se traducirán las notas de información presentadas por los Estados y las organizaciones internacionales, que se publicarán en el idioma en que se hayan presentado. Si el idioma es distinto del inglés, se alienta a Estados y organizaciones internacionales a incluir una versión en inglés de la nota de información.

10. Se aplicarán estrictamente los plazos siguientes para la presentación de las notas de estudio/información provenientes de Estados y organizaciones internacionales.

- a) 30 de agosto de 2021 para la presentación de notas de estudio; y
- b) 30 de septiembre de 2021 para la presentación de notas de información.

11. Las notas de estudio de los Estados y organizaciones internacionales que se reciban después de la fecha límite indicada en el párrafo 10 se considerarán notas de información y se publicarán en el idioma en que se hayan presentado. Las notas recibidas a partir del 1 de octubre de 2021 no se procesarán.

12. Las notas de estudio se considerarán finales desde el momento de su entrega a la Secretaría y no se aceptarán revisiones. Por lo tanto, se alienta encarecidamente a Estados y organizaciones internacionales a cerciorarse de que el texto de la nota esté confirmado como definitivo antes de entregarlo. No se aceptarán cambios en las notas de información después del plazo indicado en el párrafo 10.

13. La Secretaría efectuará ajustes mínimos en los textos presentados para asegurarse de que se hayan utilizado correctamente las plantillas, examinará someramente los textos para corregir los errores de formato más obvios, efectuará cambios menores de redacción para aclarar las referencias a títulos y documentos relacionados con la OACI y corregirá las faltas ortográficas.

14. A fin de dedicar el mayor tiempo posible al debate técnico, se observará estrictamente un límite de dos minutos para la presentación de cada nota de estudio; se ruega preparar debidamente su introducción sobre la nota a fin de presentar los puntos más importantes en el tiempo acordado.

Acceso a la documentación de la conferencia

15. La documentación de la reunión se irá colocando en el sitio web de la HLCC <https://www.icao.int/meetings/HLCC2021/pages/working-papers.aspx> Debido a que el tiempo disponible para la consideración de las notas es muy limitado por el número de notas de estudio que se prevé recibir, se pide a todas las personas participantes que verifiquen frecuentemente el sitio web para ver la nueva documentación que se vaya cargando y familiarizarse con las notas antes de llegar a la conferencia.

16. Para reducir al mínimo las demoras en la disponibilidad de los documentos que se presentarán a la conferencia, las notas podrían publicarse de forma no simultánea, de ser necesario. Las notas originales y las versiones en inglés se publicarán en primer término, seguidas de las versiones en los otros idiomas a medida que estén disponibles.

Declaraciones de nivel ministerial

17. Por cuestiones de tiempo durante las sesiones plenarias de nivel ministerial y el tiempo limitado destinado a las declaraciones, se insta encarecidamente a los Estados miembros a presentar las declaraciones de sus ministros por escrito o pregrabadas en video.

18. Las declaraciones por escrito que se hayan recibido para el **30 de agosto de 2021** se traducirán. Las declaraciones por escrito deberían tener una extensión máxima de cuatro páginas.

19. También se aceptan declaraciones pregrabadas en video, que estarán disponibles en línea en ICAO TV. No se brindarán servicios de interpretación para las declaraciones pregrabadas en video. Se publicará información adicional, entre otras cosas, sobre el plazo de presentación, el formato y el tipo de archivo, en el sitio web de la HLCC.

Declaración

20. El proyecto de declaración (traducido a los seis idiomas oficiales) se remitirá a las direcciones de correo electrónico de los jefes de delegación y coordinadores inscritos por Estados y organizaciones internacionales el **20 de septiembre de 2021** y la fecha límite para formular observaciones será, a más tardar, el **4 de octubre de 2021**. Tras tenerse en cuenta e incorporarse las observaciones según corresponda, los proyectos actualizados se distribuirán entre las personas participantes al inicio y a mediados de la conferencia para obtener un consenso previo.

— FIN —