



## РАБОЧИЙ ДОКУМЕНТ

### 178-Я СЕССИЯ СОВЕТА

#### Вопрос № 45. Политика и программа ИКАО в области предоставления аэронавигационного оборудования и обслуживания

#### ДОКЛАД О РЕЗУЛЬТАТАХ ПЯТОГО СОВЕЩАНИЯ КОНСУЛЬТАТИВНОЙ ГРУППЫ ALLPIRG (ALLPIRG/5) И ПОСЛЕДУЮЩИХ ДЕЙСТВИЯХ

(Представлено Президентом Совета)

##### АННОТАЦИЯ

В настоящем документе представлена информация о результатах 5-го совещания Консультативной группы ALLPIRG, в состав которой входят многочисленные партнеры по внедрению систем CNS/ATM. Совещание согласовало 18 выводов, предусматривающих предпринятие последующих действий различными сторонами из числа членов Группы ALLPIRG. Эти предлагаемые действия, которые анализируются в добавлении к настоящему документу, представлены на рассмотрение с целью получить от Совета подтверждение того, что ИКАО внесет соответствующий вклад в выполнение поставленных задач.

Действия Совета приведены в п. 4.

##### СПРАВОЧНЫЙ МАТЕРИАЛ

Дос 7030, *Дополнительные региональные правила*

Памятная записка PRES AK/1186 от 19 апреля 2006 года

\* Доклад совещания ALLPIRG/5

Данный рабочий документ связан со стратегическими целями А, В, С и D.

\* Основной справочный материал.

## 1. ВВЕДЕНИЕ

1.1 В настоящем документе представлена информация о результатах 5-го совещания Консультативной группы ALLPIRG (ALLPIRG/5), которое проходило в Штаб-квартире ИКАО с 23 по 24 марта 2006 года под председательством Президента Совета ИКАО. В работе совещания приняли участие 100 представителей 6 групп регионального планирования и осуществления

проектов (PIRG), 5 поставщиков глобального и регионального обслуживания, 4 международных организации и 51 наблюдатель.

1.2 Одна из основных задач Группы ALLPIRG заключается в предоставлении Совету ИКАО консультаций по вопросам внедрения систем CNS/ATM с целью построения глобальной системы организации воздушного движения (ОрВД), и доклад совещания ALLPIRG/5, разосланный в приложении к памятной записке PRES AK/1186 от 19 апреля 2006 года, представляет собой вклад данной Группы в решение этой задачи. Краткое изложение доклада совещания ALLPIRG/5 приведено в части I настоящего рабочего документа. В части II этого документа рассматривается подход к осуществлению действий, вытекающих из результатов совещания ALLPIRG/5.

## **2. ЧАСТЬ I. КРАТКОЕ ИЗЛОЖЕНИЕ ДОКЛАДА СОВЕЩАНИЯ ALLPIRG/5**

2.1 Работа совещания проводилась согласно повестке дня, которая была составлена в соответствии с кругом полномочий Группы ALLPIRG, определенным Советом. Совещание разработало 18 выводов, которые рассматриваются в приведенном ниже кратком изложении доклада.

### **2.2 Пункт 1 повестки дня. Рассмотрение действий, вытекающих из доклада совещания ALLPIRG/4**

2.2.1 Совещание приняло к сведению информацию о действиях, предпринятых Аэронавигационной комиссией и Советом по докладу предыдущего совещания. Участники совещания рассмотрели также последующие действия по выводам совещания ALLPIRG/4, отметив при этом, что во многих случаях предусмотренные работы уже завершены.

### **2.3 Пункт 2 повестки дня. Глобальный аэронавигационный план**

#### *Механизм глобального планирования*

2.3.1 Вниманию совещания была представлена подробная информация о проекте второй поправки к Глобальному аэронавигационному плану, который определяет проведенную, текущую и будущую работу, связанную с реализацией глобальной системы ОрВД. Совещание одобрило измененный Глобальный план и новый подход к планированию и внедрению. Однако был поставлен ряд вопросов, и совещание предложило Секретариату рассмотреть следующие аспекты при окончательной подготовке измененного Глобального плана: а) создание механизма обеспечения интеграции Глобального плана с региональными планами; б) упрощение, насколько это возможно, процессов планирования и внедрения в целом; в) обеспечение предоставления Штаб-квартирой ИКАО максимального объема сведений; г) отражение производства полетов воздушных судов в соответствующих инициативах; е) завершение концепции эксплуатационных характеристик, с тем чтобы партнеры имели лучшее понимание способов обеспечения целевых показателей характеристик, и ф) надлежащее отражение в инициативах Глобального плана (GPI) аспектов безопасности полетов. Совещание согласилось с тем, что для обеспечения реализации Глобального плана ИКАО следует провести в региональных бюро серию семинаров по вопросам внедрения измененных процессов планирования и GPI в существующий механизм планирования, а также использования инструментов и методик планирования (см. вывод 5/1). Совещание признало, что Глобальный план является важным компонентом процесса разработки региональных и национальных планов и вместе с глобальной эксплуатационной концепцией ОрВД обеспечивает эффективную архитектуру для развертывания глобальной системы ОрВД. По

результатам дискуссий, связанных с Глобальным планом, совещание одобрило подход к внедрению GPI, который предусматривает рассмотрение на каждом совещании PIRG достигнутых результатов и возникших проблем в ходе внедрения GPI с использованием общей схемы (см. вывод 5/2).

#### *Роль групп PIRG*

2.3.2 В свете замечаний Совета в отношении необходимости пересмотра формата и метода рассмотрения докладов Комиссии Совету, а также круга полномочий групп PIRG, совещание получило доклад о результатах проделанной на данный момент работы по этому вопросу. Рассматривая роль групп PIRG, совещание отметило, что поскольку стратегические цели ИКАО касаются мирового сообщества гражданской авиации, любое изменение круга полномочий групп PIRG должно быть увязано с этими стратегическими целями, а не с бизнес-планом ИКАО. Совещание предложило ИКАО провести консультации с председателями и секретарями всех групп PIRG в ходе окончательной подготовки круга полномочий всех групп PIRG (см. п. 2.2.3 доклада совещания).

#### *Модель экономического обоснования*

2.3.3 Приняв к сведению модель экономического обоснования, разработанную ИКАО применительно к внедрению систем CNS/ATM, совещание признало ее полезность и предложило ИКАО провести ряд региональных учебных семинаров (см. вывод 5/3), а также сформировать сеть экспертов по аспектам экономической эффективности, анализу затрат-выгод и проведению экономических обоснований, с тем чтобы расширить понимание этих вопросов и оказать соответствующую помощь региональным бюро (см. вывод 5/4).

#### *База данных АНП, доступная для поиска в онлайн-режиме*

2.3.4 В продолжение дискуссий по Глобальному плану на совещании была проведена демонстрация реального использования базы данных аэронавигационных планов (АНП), которая позволяет осуществлять поиск в онлайн-режиме с помощью портала географической информационной системы (GIS) ИКАО. Совещание с удовлетворением отметило, что база данных и услуги, предоставляемые с помощью этого портала, повысят эффективность деятельности и обеспечат возможность электронного обновления и своевременного предоставления всем пользователям последней глобальной информации об АНП. В конечном счете это позволит осуществлять постоянное обновление, согласование и внедрение региональных аэронавигационных систем и будет способствовать дополнительному совершенствованию АНП на национальном, региональном, межрегиональном и глобальном уровнях (см. вывод 5/5). Совещание считало, что при определении инструментов планирования и соответствующих услуг ИКАО следует учитывать требования региональных бюро, а также аналогичные инструменты, разработанные другими организациями, например ЕВРОКОНТРОЛем (см. вывод 5/6).

#### *Экологические выгоды внедрения систем CNS/ATM*

2.3.5 Совещание было информировано о последних результатах деятельности Комитета по охране окружающей среды от воздействия авиации (САЕР) ИКАО, а также о методиках оценки экологических выгод внедрения систем CNS/ATM на глобальном и региональном уровнях. Совещание отметило, что предложенный САЕР переводной коэффициент, касающийся CO<sub>2</sub>, будет полезен при анализе экологических выгод внедрения систем CNS/ATM (см. вывод 5/7). Совещание подтвердило, что группам PIRG и государствам следует в тесном взаимодействии с пользователями воздушного пространства подготовить обобщенный на глобальной основе

первоочередной перечень усовершенствований маршрутов и узловых диспетчерских районов (ТМА) (см. вывод 5/8), а также внедрить зональную навигацию во всех ТМА (см. вывод 5/9). В завершение рассмотрения аспектов охраны окружающей среды совещание предложило ИКАО провести исследование экологических выгод внедрения сокращенного минимума вертикального эшелонирования (RVSM) (см. вывод 5/10).

## **2.4 Пункт 3 повестки дня. Безопасность полетов**

### *Результаты Конференции ГДГА и последующие действия*

2.4.1 Совещание отметило, что Конференция генеральных директоров гражданской авиации (ГДГА) по глобальной стратегии в области обеспечения безопасности полетов, которая была проведена в Штаб-квартире ИКАО в Монреале в период с 20 по 22 марта 2006 года, одобрила единый подход к повышению безопасности полетов на основе скоординированных действий всех Договаривающихся государств ИКАО и авиационной отрасли. Совещание получило устную информацию о выводах и рекомендациях, которые касаются программы работы групп PIRG. Совещание признало, что группы PIRG могут играть важную роль в обеспечении максимально эффективной реализации рекомендаций Конференции ГДГА. В этой связи совещание согласилось с тем, что каждой группе PIRG следует разработать практический механизм внедрения выводов и рекомендаций Конференции и на регулярной основе представлять доклады ИКАО. В свете решений Конференции ГДГА совещание рассмотрело аспекты безопасности полетов в условиях ОрВД, которые требуют срочного, первостепенного внимания, и в этой связи предложило ИКАО призвать государства придать приоритетный характер внедрению и эффективному применению функций обеспечения и регулирования безопасности полетов в условиях ОрВД (см. вывод 5/11). Применительно к внедрению государствами программного обеспечения Европейского координационного центра систем представления данных об авиационных инцидентах (ECCAIRS) или сопоставимой системы с целью представления их отчетов о результатах расследования в систему представления данных об авиационных происшествиях/инцидентах (ADREP) ИКАО совещание согласилось с целесообразностью контроля уровня внедрения программных средств ECCAIRS или сопоставимой системы, что будет содействовать обмену данными о происшествиях между государствами, а также между государствами и ИКАО. Совещание также согласилось призвать государства использовать данные о безопасности полетов на совместной основе.

## **2.5 Пункт 4 повестки дня. Авиационная безопасность**

2.5.1 Совещание получило доклад, который освещал ход выполнения Универсальной программы проверок в сфере обеспечения авиационной безопасности (УППАБ) и ее влияние в целом на выявление недостатков в системах обеспечения авиационной безопасности в государствах, а также на подготовку рекомендаций по устранению таких недостатков. Кроме того, в докладе рассматривалась программа согласованной помощи в области авиационной безопасности, в рамках которой государствам оказывается содействие в эффективном развитии их инфраструктуры обеспечения авиационной безопасности и устранении любых сохраняющихся недостатков в области авиационной безопасности, выявленных в ходе осуществления УППАБ.

## **2.6 Пункт 5 повестки дня. Координация и согласование на межрегиональном уровне**

### *Механизмы возмещения расходов RMA*

2.6.1 По данному пункту повестки дня совещание отметило, что в некоторых регионах, например Ближневосточном регионе, финансирование региональных контрольных агентств

(RMA) является основным препятствием осуществлению контрольной деятельности. Существующие механизмы, в рамках которых государства на добровольной основе покрывают все расходы, являются нежизнеспособными в долгосрочном плане. Как следствие этого, вниманию совещания был представлен разработанный Секретариатом глобальный подход к возмещению расходов RMA и поэтапная процедура внедрения механизма возмещения расходов. Совещание отметило, что предложенный глобальный подход будет завершен в окончательном виде после его рассмотрения на 6-м совещании Группы экспертов по экономическим аспектам аэронавигационного обслуживания (ANSEP/6), которое будет проведено в Штаб-квартире ИКАО в период с 27 по 31 марта 2006 года.

#### *Координация деятельности RMA*

2.6.2 В продолжение дискуссий совещание рассмотрело роль RMA в обеспечении соответствия программы контроля согласованным целевым показателям безопасности полетов, а также определило вопросы, которые потребуется решить в целях повышения эффективности контроля за применением RVSM. Совещание согласилось с тем, что отсутствие глобального механизма координации препятствует эффективному применению RVSM. Совещание считало, что глобальная координация деятельности различных RMA позволит им обмениваться оперативной информацией, данными контроля и наилучшими методами работы. Соответственно совещание предложило Европейскому и Североатлантическому (EUR/NAT) бюро ИКАО выступить в качестве первоначального координирующего органа, поскольку оно уже обеспечивает взаимодействие двух RMA, и осуществлять необходимые задачи по обеспечению глобальной координации (см. вывод 5/12).

#### *Контроль применения линий передачи данных*

2.6.3 Совещание признало, что оснащение воздушных судов бортовым оборудованием FANS-1/A постоянно расширяется, поскольку компании "Боинг" и "ЭРБАС" в настоящее время устанавливают это оборудование на всех вновь поставляемых дальнемагистральных воздушных судах. В этой связи для государств представляется весьма привлекательным внедрить в некоторых районах процедурного воздушного пространства виды применения линий передачи данных, обеспечиваемые оборудованием FANS-1/A, в качестве альтернативы использованию речевой ВЧ-связи. Совещание отметило, что в регионе Азии и Тихоокеанском регионе создано центральное агентство сбора информации (CRA) для анализа технических и эксплуатационных вопросов, а также общей координации внедрения технологии линий передачи данных. В этой связи совещание признало, что региональные CRA не могут независимо регулировать применение линий передачи данных оборудования FANS-1/A в глобальном масштабе и что многочисленные различные функции региональных CRA будут, по-видимому, сдерживать выявление и решение возникающих проблем. В результате совещание согласилось с целесообразностью принятия концепции использования глобального CRA, однако считало, что на данном этапе было бы преждевременным одобрить такое предложение и что до его принятия потребуется провести соответствующее технико-экономическое обоснование.

#### *Глобальное согласование внедрения RNP/RNAV*

2.6.4 Совещание отметило, что ИКАО занимается пересмотром существующей концепции требуемых навигационных характеристик (RNP) с целью удовлетворения возрастающих потребностей специалистов по планированию воздушного пространства и эксплуатантов воздушных судов в обеспечении навигации на основе эксплуатационных характеристик (PBN). Предполагается, что эта новая концепция обеспечит согласование используемых в настоящее время видов применения PBN, основанных на зональной навигации

(RNAV) и RNP, в рамках одной логичной и связной концепции. Кроме того, для обеспечения внедрения концепции PBN в тесном сотрудничестве с государствами, отраслью и авиакомпаниями разрабатывается полный перечень навигационных технических требований, основанных на потребностях различных регионов. Совещание, поддерживая программу работ по PBN, предложило ИКАО организовать семинары и учебные курсы и согласилось с тем, что всем группам PIRG следует заниматься внедрением концепции PBN (см. вывод 5/13).

#### *Единообразная методология*

2.6.5 Совещание рассмотрело региональные предложения по обновлению единой образной методологии выявления, оценки и представления данных о недостатках и пробелах в области аэронавигации, которая была первоначально подготовлена при содействии групп PIRG и утверждена Советом ИКАО в июне 1998 года, а затем изменена в 2001 году.

2.6.6 В отношении предложения, касающегося разработки региональной базы аэронавигационных данных, предусматривающей возможность ее использования в онлайн-режиме, совещание признало, что такой метод, помимо обеспечения прозрачности данных, позволяет обновлять и форматировать информацию в базе данных по государствам, типу данных, недостаткам, срокам и пр., и одобрило его применение во всех регионах (см. вывод 5/14). В отношении устранения сохраняющихся длительное время недостатков совещание признало, что, хотя остается довольно много таких недостатков, только несколько государств в регионах приняли соответствующие планы действий по их устранению. В этой связи совещание одобрило предложение, которое призывает все группы PIRG принимать "крайние меры" в тех случаях, когда усилия по устранению недостатков оказались безуспешными и исчерпаны все альтернативные возможности. Такие крайние меры предусматривают следующее: во-первых, подготовить предложение о включении альтернативного средства/процедуры в АНП и, во-вторых, если первое невозможно, следует представить государствам, пользователям и ИКАО анализ риска, обусловленного таким недостатком (см. вывод 5/15).

#### *Использование VSAT*

2.6.7 Совещание рассмотрело аспекты внедрения наземных сетей связи, использующих терминал с очень небольшим раскрытием антенны (VSAT). Было отмечено, что в некоторых регионах ИКАО VSAT является предпочтительной технологией обеспечения авиационной фиксированной службы (AFS) и других видов связи "земля – земля". Однако сохраняющаяся тенденция распространения таких сетей разного типа вызывает озабоченность вследствие стоимости и сложности обеспечения их взаимосвязи, а также потенциального ухудшения сквозных характеристик. В этой связи совещание согласилось с продолжением работ по созданию объединенных региональных/межрегиональных сетей цифровой связи с единым (централизованным) оперативным управлением, основанных предпочтительно на протоколе Интернета (IP) (см. вывод 5/16). В отношении сетевых протоколов, используемых в VSAT и других сетях цифровой связи, совещание отметило широкий спектр имеющихся вариантов IP и видов услуг и предложило ИКАО ускорить проводимую работу по разработке положений, касающихся применения комплекта протоколов Интернета (IPS) при обеспечении авиационной связи, а также использования общедоступного Интернета (см. вывод 5/17).

#### *Дополнительные региональные правила*

2.6.8 Совещание признало, что *Дополнительные региональные правила* (Doc 7030) играют важную роль в обеспечении внедрения систем CNS/ATM и содержат материал, позволяющий применять глобальные положения на региональном уровне. В этой связи

государства часто используют этот документ для обоснования изменений к национальным правилам. Собрание было информировано о том, что Секретариат ИКАО провел анализ документа Дос 7030 с целью разработки адекватного формата и структуры документа, конкретно отражающих внедрение систем CNS/ATM, и в связи с этим принял решение о подготовке поправки в два этапа. На первом этапе предусматривается изменить структуру документа Дос 7030, сделав ее более последовательной и отражающей разрабатываемые требования к характеристикам и возможностям систем. На втором этапе предусматривается изменить указатель, касающийся применения дополнительных правил, с целью более четкого отражения регионов ИКАО и районов ответственности групп PIRG (см. вывод 5/18).

### **3. ЧАСТЬ II. ПРЕДЛАГАЕМЫЕ ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ПО ВЫВОДАМ СОВЕЩАНИЯ ALLPIRG/5 И НЕОБХОДИМЫЕ РЕСУРСЫ**

3.1 Состав и роль Группы ALLPIRG требуют использования иного подхода к реализации результатов ее деятельности в сравнении с обычной группой PIRG. Такое различие становится очевидным, если проанализировать необходимые последующие действия по выводам собрания ALLPIRG/5, приведенные в добавлении к настоящему документу.

3.2 Например, можно отметить, что в ряде выводов предусматриваются действия не только ИКАО, но и других партнеров по внедрению систем CNS/ATM из числа членов Группы ALLPIRG, и в этой связи скорейшее предпринятие последующих действий должно осуществляться на основе скоординированных усилий ИКАО и членов Группы ALLPIRG.

3.3 Было подтверждено, что вытекающие из собрания ALLPIRG/5 задачи отвечают стратегическим целям ИКАО и увязаны с бизнес-планом Организации, а также инициативами Глобального плана. Предполагается, что последующие действия будут осуществляться Секретариатом с использованием ресурсов, предусмотренных в текущем бюджете по программам.

### **4. ДЕЙСТВИЯ СОВЕТА**

4.1 В связи с вышеизложенным Совету предлагается:

- a) принять к сведению доклад и выводы собрания ALLPIRG/5;
- b) предпринять конкретные действия по выводам, как это предложено в добавлении; и
- c) принять к сведению, что последующие действия будут осуществляться Секретариатом с использованием ресурсов, предусмотренных в текущем бюджете по программам.

-----

**APPENDIX**  
**PROPOSED FOLLOW-UP ON CONCLUSIONS DEVELOPED BY THE ALLPIRG/5 MEETING**

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/1 — Workshops on the Global Plan for Regional Offices</b>				
That, in support of the Global Plan, ICAO conduct workshops in the Regional Offices to provide training on planning tools and methodologies as well as strengthening the interaction between technical officers at Headquarters and Regional Offices.	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Conduct workshops in the Regional Offices to provide training on planning tools and methodologies through the SIP mechanism	ICAO Headquarters	Approve, with the understanding that the proposal for a SIP would be submitted to the Council through established procedures
<b>Conclusion 5.2 — Implementation of Global Plan Initiatives (GPIs)</b>				
That, recognizing that the evolution continues from a systems-based to a performance-based approach to planning and implementation of the air navigation infrastructure, the regional planning groups:  a) note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans and that, together with the global ATM operational concept, provide an effective architecture for achieving a harmonized and seamless Global ATM system;	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note, with an understanding that the revised Global Plan will be presented to the Council in late 2006
b) identify GPIs that most closely align with the well established implementation plans of their respective regions;		Identify GPIs that most closely align with the implementation plans of their respective regions	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
c) select GPIs that would be most effective in achieving the objectives of the region while ensuring continuation of the work already accomplished;		Select GPIs that would be most effective in achieving the objectives of the region	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
d) implement GPIs that take into account the Initiatives across regions, to align work programmes and to develop national and regional plans that facilitate achieving a Global ATM system;		Implement GPIs in the development of national and regional plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
e) utilize the planning tools as the common planning and implementation mechanism, thereby ensuring proper coordination and global integration; and		Utilize the planning tools as the common planning and implementation mechanism	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
f) review, at each PIRG meeting as a part of its regular agenda, the progress achieved and challenges identified in the implementation of GPIs using a common template.		Review, at each PIRG meeting as a part of its regular agenda, the progress achieved and challenges identified in the implementation of GPIs	ICAO Regional offices and PIRGs	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/3 — Workshop on the business case model for communications, navigation, and surveillance/air traffic management (CNS/ATM) Systems</b>				
That, in support of the development of business cases for the implementation of CNS/ATM systems, ICAO convene a training workshop for States at the Regional Offices through an appropriate mechanism, such as Special Implementation Projects (SIPs).	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	ICAO to convene a training workshop for States at the Regional Offices through the SIP mechanism	ICAO Headquarters	Approve, with the understanding that the proposal for a SIP would be submitted to the Council through established procedures
<b>Conclusion 5/4 — Application of the business case model for CNS/ATM systems implementation</b>				
That PIRGs, States and airspace users:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs			
a) note that business cases for the implementation of CNS/ATM systems leading to a global ATM system is a key element in the development of regional, subregional and national plans;		Note that business cases for the implementation of CNS/ATM systems is a key element in the development of regional, subregional and national plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
b) consider the application of the model for the development of business cases in the formulation of national and subregional plans with a view to facilitating the achievement of a global ATM system; and		Apply the model for the development of business cases in the formulation of national and subregional plans	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations	Note
c) establish, with ICAO's assistance and within the limits of the programme budget, a network of experts on cost-effectiveness, cost-benefit analyses and business cases for the implementation of CNS/ATM systems in order to share expertise and to provide assistance to the Regional Offices.		Establish a network of experts on cost-effectiveness, cost-benefit analyses and business cases for the implementation of CNS/ATM systems	ICAO Headquarters	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/5 — ICAO Global air navigation plan (ANP) database and geographic information system (GIS) portal</b>				
<p>Recognizing that access to an ICAO Global ANP database and associated planning services through an web-based ICAO GIS portal would constitute an invaluable tool in supporting, integrating and monitoring the planning and implementation of harmonized regional, interregional and global air navigation infrastructures, the regional planning groups:</p> <p>a) note the progress made by the Secretariat in accordance with Recommendation 1/14 of AN-Conf/11 and the ICAO Global ANP database;</p>	<p>Increases efficiency (Strategic objective D)</p> <p>Relates to all GPIs</p>	<p>Note the progress made in the development of ICAO Global ANP database</p>	<p>ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations</p>	<p>Note</p>
<p>b) note the ongoing efforts by the Secretariat in harmonizing formats of all the ANP tables together with the inclusion of temporal information in the tables that would assist the regional planning groups in monitoring and analysing the implementation progress;</p>		<p>Harmonize formats of all the ANP tables</p>	<p>ICAO Headquarters</p>	<p>Note</p>
<p>c) note the intent to expand the ANP tables to include Global Plan Initiatives (GPIs), as appropriate; and</p>		<p>Include GPIs in the ANP tables</p>	<p>ICAO Headquarters</p>	<p>Note</p>
<p>d) utilize, through the ICAO GIS portal, the ICAO Global ANP database and associated planning services so as to ensure the currency, coordination and implementation of regional air navigation planning and to contribute to the further development of air navigation plans as the framework for the efficient implementation of new air navigation systems and services at the national, regional, interregional and global levels.</p>		<p>Utilize the ICAO Global ANP database and associated planning service</p>	<p>ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations</p>	<p>Note</p>
<b>Conclusion 5/6 — Development of planning tools</b>				
<p>That ICAO, in the development of planning tools and services, should accommodate requirements established by the Regional Offices, as well as to take into account similar tools developed by other organizations such as EUROCONTROL.</p>	<p>Increases efficiency (Strategic objective D)</p> <p>Relates to all GPIs</p>	<p>Develop planning tools by taking into account regional requirements and experience gained by other organizations</p>	<p>ICAO Headquarters</p>	<p>Note</p>

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/7 — Environmental benefits of CNS/ATM systems</b>				
That PIRGs and States:	Minimizes environmental impact (Strategic objective C)			
a) use the Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) provided CO <sub>2</sub> conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM systems;		Use the CAEP provided CO <sub>2</sub> conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
b) prioritize the implementation of voluntary, operationally-based improvements in their air traffic management systems, with emphasis on fuel savings, emissions reductions and noise benefits, and also to mitigate costs to the industry;		Prioritize the implementation of voluntary, operationally-based improvements in their air traffic management systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
c) provide feedback to ICAO on studies conducted on the environmental benefits of implementing CNS/ATM systems; and		Provide feedback to ICAO on studies conducted on the environmental benefits of implementing CNS/ATM systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
d) share air traffic data to improve future CAEP assessments, in line with State letter AN 1/17-03/86.		Share traffic data with CAEP	ICAO Regional Offices, PIRGs, States and international organizations	Note
<b>Conclusion 5/8 — Globally coordinated air traffic services (ATS) routes</b>				
That PIRGs:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 7			
a) establish a global consolidated, prioritized list of routes and terminal area (TMA) improvements in close coordination with airspace users; and		Establish a global consolidated, prioritized list of routes and terminal area (TMA) improvements	ICAO Headquarters, ICAO Regional Offices and PIRGs	Note
b) work with neighbouring PIRGs/States/air navigation service providers (ANSPs) to accelerate international route improvements.		Work with neighbouring PIRGs/States/ANSPs to accelerate international route improvements	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/9 — Terminal area (TMA) structure and area navigation</b>				
That States:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 5			
a) employ area navigation in all TMAs, including appropriate arrival and departure procedures, to improve efficiency and reduce emissions in the vicinity of airports; and that, in special cases where there are particularly challenging obstacles and where air traffic density is very high and additional approach paths are possible, the more precise and contained required navigation performance (RNP) procedures be employed; and		Employ area navigation in all TMAs, including appropriate arrival and departure procedures	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
b) review operations, procedures and training of controllers to ensure the optimum management of air traffic services.		Review operations, procedures and training of controllers to ensure the optimum management of air traffic services	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
<b>Conclusion 5/10 — Environmental benefits of RVSM introduction and regional expertise</b>				
That ICAO:	Minimizes environmental impact (Strategic objective C) Relates to GPI 2			
a) undertake a study on the environmental benefits of the introduction of RVSM and to ensure that this information is transmitted to policy makers; and		Study the environmental benefits of the introduction of RVSM	ICAO Headquarters	Note
b) seek appropriate support from recognized expert organizations in its work on quantifying the environmental benefits of RVSM, noting the support offered by EUROCONTROL in this regard.		Seek support from recognized expert organizations in its work on quantifying the environmental benefits of RVSM	ICAO Headquarters	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/11 — Air traffic management (ATM) safety management</b>				
That ICAO:	Increases safety (Strategic objective A)			
a) urge States to give priority to the establishment and effective operation of their ATM safety management and safety regulatory functions;		Give priority to the establishment and effective operation of their ATM safety management and safety regulatory functions	States	Note
b) support the development of sufficient expertise levels in the industry through formal training in ATM safety issues and, by cooperation through regional bodies, promote collective means to optimize the effectiveness of training provision; and		Develop formal training in ATM safety issues	ICAO Regional Offices, PIRGs, and States,	Note
c) develop further measures to enable the implementation of a “just-culture” reporting environment to facilitate the reporting of ATM occurrences.		Implement a “just-culture” reporting environment to facilitate the reporting of ATM occurrences	ICAO Regional Offices, PIRGs and States	Note
<b>Conclusion 5/12 — Coordination between regional monitoring agencies (RMAs)</b>				
That the ICAO EUR/NAT Office act as the initial focal point for the required coordination between RMAs in order to:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to GPI 2			
a) facilitate the exchange of monitoring and operational data between RMAs;		Facilitate the exchange of monitoring and operational data between RMAs	ICAO EUR/NAT Office	Note
b) facilitate the exchange information about best practices between RMAs;		Facilitate the exchange information about best practices between RMAs	ICAO EUR/NAT Office	Note
c) ensure that incident reports are correctly disseminated to the appropriate RMA;		Ensure that incident reports are correctly disseminated to the appropriate RMA	ICAO EUR/NAT Office	Note
d) provide a forum to manage changes to monitoring requirements; and		Provide a forum to manage changes to monitoring requirements	ICAO EUR/NAT Office	Note
e) ensure the maintenance of the RMA Handbook.		Ensure the maintenance of the RMA Handbook	ICAO EUR/NAT Office	Note

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/13 — Implementation of performance-based navigation concept</b>				
That, to increase awareness and understanding of the performance-based navigation concept and its elements:  a) ICAO organize workshops and training activities; and	Increases efficiency (Strategic Objective D)  Relates to GPI 5	Organize workshops and training activities through the SIP mechanism	ICAO Headquarters	Approve, with the understanding that the proposal for a SIP would be submitted to the Council through established procedures
b) where area navigation (RNAV) or required navigation performance (RNP) implementations are required, these will be implemented by PIRGs and States according to the performance-based navigation concept.		Implement performance-based navigation concept	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers and international organizations	Note
<b>Conclusion 5/14 — A regional online database of air navigation deficiencies</b>				
That, PIRGs consider establishing and maintaining a regional online database of air navigation deficiencies that ensures transparency and provides a secure access to authorized users.	Increases safety (Strategic objective A)	Establish and maintain a regional online database of air navigation deficiencies	ICAO Regional Offices and PIRGs	Note
<b>Conclusion 5/15 — Last resort action to resolve regional air navigation deficiencies</b>				
That, when efforts to eliminate deficiencies prove unsuccessful after exhausting all alternatives, PIRGs adopt the following last resort action, which consists of the two parts:  a) propose the inclusion of an alternate facility/procedure in the air navigation plan (ANP); or  b) when a corrective action as a) above cannot be recommended, provide the State(s)/Territory(ies)/users and ICAO with an analysis concerning risk associated with such a deficiency.	Increases safety (Strategic objective A)	Implement last resort action when efforts to eliminate deficiencies prove unsuccessful after exhausting all alternatives	ICAO Regional Offices and PIRGs	Approve

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by	Proposed action by the Council
<b>Conclusion 5/16 — Implementation of very small aperture terminals (VSATs)</b>				
That PIRGs:	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 22			
a) discourage the proliferation of VSAT networks where one/some of the existing ones can be expanded to serve the new areas of interest;		Discourage the proliferation of VSAT networks	ICAO Regional Offices, PIRGs and service providers, States	Note
b) work towards integrated regional/interregional digital communication networks with a single (centralized) operational control and preferably based on the Internet Protocol (IP); and		Work towards integrated regional/interregional digital communication networks	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
c) give due consideration to managed network services (e.g. a virtual private network (VPN)), subject to availability and cost-effectiveness.		Give due consideration to managed network services	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, service providers, and international organizations	Note
<b>Conclusion 5/17 — Provisions for digital communication networks</b>				
That ICAO:	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to GPI 22			
a) expedite the development of provisions relating to the use of the Internet Protocol Suite (IPS) in the aeronautical telecommunication infrastructure; and		Expedite the development of provisions relating to the IPS in the aeronautical telecommunication infrastructure	ICAO Headquarters	Note
b) initiate the development of provisions governing the end-to-end performance of digital communication networks, irrespective of the technologies and protocols utilized therein.		Develop provisions governing the end-to-end performance of digital communication networks	ICAO Headquarters	Approve
<b>Conclusion 5/18 — Changes to the Regional Supplementary Procedures (SUPPs) (Doc 7030)</b>				
That ICAO	Increases efficiency (Strategic Objective D) Relates to all GPIs			
a) restructure the SUPPs (Doc 7030) by the complete reordering and reorganization of the material;		Restructure the SUPPs by the complete reordering and reorganization of the material	ICAO Headquarters	Approve
b) align the area of application of the SUPPs with the area of application of the regional air navigation plans (ANPs); and		Align the area of application of the SUPPs with the area of application of the ANPs	ICAO Headquarters	Note
c) make SUPPs available on a CD as well as on the ICAO website.		Make SUPPs available on ICAO website	ICAO Headquarters	Note