



**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**INFORME DE LOS RESULTADOS Y SEGUIMIENTO DE LA QUINTA
REUNIÓN DEL GRUPO CONSULTIVO/ALLPIRG (ALLPIRG/5)**

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN

Esta nota informa sobre la quinta reunión del Grupo Consultivo/ALLPIRG, la membresía del cual está compuesta por una gran variedad de socios para la implantación CNS/ATM. La Reunión acordó dieciocho conclusiones las cuales requieren acciones de seguimiento por parte de varias combinaciones de miembros del ALLPIRG. Estas acciones propuestas, que se analizan en el Apéndice a esta nota, se presentan con el objeto de buscar que el Consejo confirme que la OACI hará las contribuciones necesarias para estas tareas.

La acción de la Reunión se presenta en el párrafo 4.

REFERENCIAS

Doc 7300, Procedimientos Suplementarios Regionales

*Informe del ALLPIRG/5

Esta nota de estudio esta relacionada con los Objetivos Estratégicos A, B, C y D.

*Referencia principal

1. Introducción

1.1 Esta nota informa sobre la quinta reunión del Grupo Consultivo/ALLPIRG (ALLPIRG/5), que se celebró en la Sede de la OACI en Montreal del 23 al 24 de marzo del 2006 y que fue presidida por el Presidente del Consejo de la OACI. Asistieron a esta reunión cien participantes de seis grupos regionales de planificación y ejecución (PIRGs), cinco proveedores de servicio mundiales y regionales, cuatro organizaciones internacionales y cincuenta y un observadores.

1.2 Uno de los papeles principales del ALLPIRG es asesorar al Consejo de la OACI sobre asuntos de implantación de los Sistemas CNS/ATM que logren un sistema de gestión de tránsito aéreo mundial (ATM), y el Informe del ALLPIRG/5 constituye la contribución del Grupo en ese sentido. En la Parte I de esta nota se presenta un resumen del Informe del ALLPIRG/5, para facilitar su consulta. La composición y el papel del ALLPIRG, sin embargo, requieren que se de seguimiento a este trabajo de manera diferente al de un típico PIRG, y este tema y sus consecuencias se analizan en la Parte II de esta nota.

2. **PARTE I – RESUMEN DEL INFORME DEL ALLPIRG/5**

2.1 La Reunión trabajó con el orden del día, el cual se preparó de acuerdo con los términos de referencia del ALLPIRG, tal como fueron establecidos por el Consejo. La Reunión desarrolló dieciocho conclusiones, de las cuales se hacen referencias cruzadas en los siguientes párrafos que resumen el informe.

2.2 **Cuestión 1 del Orden del Día: Examen de las acciones de seguimiento del Informe del ALLPIRG/4**

2.2.1 La Reunión tomó nota de las acciones tomadas por la Comisión de Aeronavegación y el Consejo sobre el informe de la reunión anterior. La Reunión también examinó las acciones de seguimiento sobre las conclusiones que se acordaron en la Reunión ALLPIRG/4 y se notó, que en muchos casos, la acción ya había sido finalizada.

2.3 **Cuestión 2 del Orden del Día: Plan Mundial de Navegación Aérea**

Marco de Referencia para una Planificación Mundial

2.3.1 Se presentó a la Reunión una presentación completa sobre el borrador de la segunda enmienda al Plan Mundial de Navegación Aérea cubriendo el trabajo pasado, presente y futuro relacionado con el logro de un sistema mundial ATM. La Reunión apoyó el Plan Mundial revisado y el nuevo enfoque para la planificación e implantación. Sin embargo, se mencionaron algunos asuntos, y la Reunión solicitó que los siguientes fueran tratados por la Secretaría al terminar el examen del Plan Mundial: a) el establecimiento de un mecanismo para asegurar la integración del Plan Mundial a los planes regionales; b) los procesos generales de planificación e implantación se mantengan tan sencillos como sea posible; c) la Sede de la OACI asegure al máximo la transferencia de conocimientos; d) operaciones de aeronaves integradas a iniciativas relevantes; e) el marco de referencia finalizado para que los socios tengan un mejor entendimiento de cómo cumplir objetivos de desempeño; y f) la seguridad operacional esté considerada en las Iniciativas Mundiales de Planificación (GPIs). La Reunión acordó que la OACI, como apoyo al Plan Mundial, deberá llevar a cabo una serie de seminarios en las Oficinas Regionales que traten con la integración de los procesos de planificación revisados y GPIs dentro del marco de referencia de planificación actual y el uso de las herramientas y metodologías de planificación (refiérase a la Conclusión 5/1). La Reunión reconoció que el Plan Mundial es un componente significativo en el desarrollo de los planes nacionales y regionales y que, junto con el concepto operacional ATM mundial, proporciona una arquitectura efectiva para lograr un sistema ATM Mundial. Al concluir sus discusiones sobre el Plan Mundial, la Reunión acordó un acercamiento a la implantación de GPIs que incluyan el examen en cada reunión de un PIRG así como el progreso alcanzado y los retos identificados en la implantación de GPIs usando una plantilla común (refiérase a la Conclusión 5/2)

Rol de los PIRGs

2.3.2 Como seguimiento de la observación hecha por el Consejo sobre la necesidad de examinar el formato y método de procesamiento de los informes de la Comisión al Consejo así como los términos de referencia de los PIRGs, se presentó a la Reunión un informe actualizado del progreso del trabajo realizado sobre el tema. La Reunión, al debatir el papel de los PIRGs, observó que, como los Objetivos Estratégicos de la OACI son aplicables a la comunidad del mundo de la aviación civil, cualquier revisión a los términos de referencia de los PIRGs debería estar relacionada con estos Objetivos Estratégicos y no con el Plan de Negocios de la OACI. La Reunión solicitó a la OACI que para finalizar los términos de referencia de todos los PIRGs, consultara a los Presidentes y Secretarios de todos los PIRGs (refiérase al Párrafo 2.2.3 del informe de la reunión).

Modelo de caso de negocio

2.3.3 Tomando nota del modelo de caso de negocio desarrollado por la OACI para la implantación de los Sistemas CNS/ATM, la Reunión reconoció su valor e invitó a la OACI a conducir una serie de seminarios regionales de capacitación (refiérase a la Conclusión 5/3) y también a que establezca una red de expertos en análisis de costo-efectividad, costo-beneficio y casos de negocios para compartir experiencias y dar asistencia a las Oficinas Regionales (refiérase a la Conclusión 5/4)

Base de datos ANP para búsqueda en línea

2.3.4 Continuando las deliberaciones sobre el Plan Mundial, se presentó a la Reunión una demostración en vivo de la base de datos del plan de navegación aérea (ANP) para búsqueda en-línea usando el portal del sistema geográfico de información de la OACI (GIS). La Reunión tomó nota con satisfacción que la base de datos y los servicios, disponibles a través del portal, mejorarían la eficacia y proporcionarían las condiciones para actualizaciones electrónicas y el suministro de información actualizada del ANP Mundial a todos los usuarios. Consecuentemente, esto asegurará la difusión, coordinación e implantación de sistemas regionales de navegación aérea y contribuye al desarrollo de los ANPs a nivel nacional, regional, inter-regional y mundial. (refiérase a la Conclusión 5/5). La Reunión opinó que, en el desarrollo de herramientas y servicios de planificación, la OACI debería contemplar los requisitos establecidos por las Oficinas Regionales, así como tomar en cuenta herramientas similares desarrolladas por otras organizaciones tales como EUROCONTROL (refiérase a la Conclusión 5/6).

Beneficios ambientales de los Sistemas CNS/ATM

2.3.5 Se informó a la Reunión de una actualización del trabajo del Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) y sobre metodologías para la evaluación de los beneficios ambientales de los Sistemas CNS/ATM a nivel mundial y regional. La Reunión tomó nota que el factor de conversión CO₂, como lo proporcionó el CAEP, sería útil en el análisis de los beneficios ambientales de implantar los Sistemas CNS/ATM. (refiérase a la Conclusión 5/7). La Reunión confirmó que los PIRGs y los Estados deberían establecer una lista de rutas consolidada, con prioridades y las mejoras al área de control terminal (TMA) en estrecha coordinación con los usuarios del espacio aéreo (refiérase a la Conclusión 5/8) y emplear navegación de aérea en todas las TMAs (refiérase a la Conclusión 5/9). Concluyendo las deliberaciones sobre el medio ambiente, la Reunión invitó a la OACI a emprender un estudio sobre los beneficios ambientales de la introducción de la separación vertical mínima reducida (RVSM) (refiérase a la Conclusión 5/10).

2.4 Cuestión 3 del Orden del Día: Seguridad Operacional de la Aviación

Resultado y seguimiento de la Conferencia de DGCA

2.4.1 La Reunión tomó nota que la Conferencia de Directores Generales de Aviación Civil (DGCA) sobre una Estrategia Mundial para la Seguridad Operacional de la Aviación, celebrada en la Sede de la OACI en Montreal del 20 al 22 de marzo del 2006, acordó un enfoque unificado para mejorar la seguridad operacional de la aviación mediante la acción coordinada de todos los Estados Contratantes, la OACI, y la industria de la aviación. Se presentó a la Reunión una presentación verbal de las conclusiones y recomendaciones que fueron relevantes para el programa de trabajo de los PIRGs. La Reunión reconoció que los PIRGs pueden jugar un papel importante al asegurar que las recomendaciones de la Conferencia de DGCA se implanten de la manera más eficiente. Para esto, la Reunión acordó que cada PIRG desarrolle un medio práctico para implantar las conclusiones y recomendaciones de la Conferencia y presente regularmente informes a la OACI. Como seguimiento de la Conferencia de DGCA, la Reunión consideró áreas de seguridad operacional ATM que requieren atención urgente y de

alta prioridad y consecuentemente solicitaron a la OACI instar a los Estados a dar prioridad al establecimiento y operación eficaz de su gestión de seguridad operacional ATM y funciones reglamentarias de seguridad operacional (refiérase a la Conclusión 5/11). En cuanto a la implantación del software o el sistema compatible del Centro Coordinador Europeo para Sistemas de Notificación sobre Incidentes de Aviación (ECCAIRS) como una herramienta para operar el sistema de notificación de datos sobre Accidentes/Incidentes (ADREP), la Reunión acordó vigilar el nivel del ADREP/ECCAIRS o la implantación de un sistema compatible y alentar a los Estados a compartir datos de seguridad de operacional.

2.5 **Cuestión 4 del Orden del Día: Seguridad de la Aviación Agenda**

2.5.1 La Reunión recibió un informe sobre el progreso del Programa Universal de Auditoría de Seguridad (USAP) y su impacto total al ayudar a los Estados a identificar sus deficiencias de seguridad de la aviación mediante la auditoría y el proceso de seguimiento de la auditoría. Además, el informe delibera sobre el Programa de Asistencia Coordinada de Seguridad de la Aviación, el cual apoya a los Estados a desarrollar eficazmente su infraestructura de seguridad de la aviación y corregir las deficiencias de seguridad de la aviación que hayan manifestado bajo el USAP.

2.6 **Cuestión 5 del Orden del Día: Coordinación y armonización interregional**

Acuerdos de recuperación de costo para agencias regionales de monitoreo RMAs

2.6.1 Bajo esta cuestión del orden del día, la Reunión tomó nota que, en algunas regiones como la Región del Oriente Medio, el financiamiento de las agencias regionales de monitoreo (RMAs) es el principal obstáculo para la continuación de las operaciones de vigilancia. Los acuerdos actuales bajo los cuales los Estados, voluntariamente absorben todos los costos no son sustentables a largo plazo. Como resultado, se presentó a la Reunión un enfoque mundial, desarrollado por la Secretaría, para la recuperación de costos de las RMAs y un procedimiento paso a paso sobre la implantación de un acuerdo de recuperación de costos. La Reunión tomó nota que el enfoque mundial propuesto, sería finalizado posterior a su examen por la Sexta Reunión del Grupo de Expertos sobre aspectos Económicos de Servicios de Navegación Aérea (ANSEP/6) celebrada en la Sede de la OACI del 27 al 31 de marzo del 2006.

Coordinación entre RMAs

2.6.2 Continuando con su deliberaciones, la Reunión examinó el papel de las RMAs para asegurar que los programas de monitoreo cumplan las metas de seguridad operacional acordadas e identifiquen los asuntos que necesitan resolverse para aumentar la eficiencia del monitoreo de la RVSM. La Reunión acordó que la falta de un mecanismo de coordinación global es un impedimento para el funcionamiento eficaz de las operaciones RVSM. La Reunión fue de la opinión que la coordinación global entre las varias RMAs cumpliría el objetivo de permitirles intercambiar información operacional, datos de monitoreo y mejores prácticas. En consecuencia, la Reunión sugirió que la Oficina Europa y Atlántico del Norte (EUR/NAT) actúe como punto focal inicial debido a que ya actúa como enlace entre dos RMAs y llevar a cabo las tareas de coordinación global necesarias (refiérase a la Conclusión 5/12).

Monitoreo de aplicaciones de enlace de datos

2.6.3 La Reunión reconoció que el equipamiento de aeronaves con aplicaciones de enlace de datos de los sistemas de navegación aérea del futuro (FANS) -1/A se está expandiendo continuamente ya que Boeing y AIRBUS ahora han instalado el sistema en todas las aeronaves de largo alcance recientemente entregadas. Como el número de aeronaves equipadas con FANS-1/A es probable que aumente, parece muy atractivo para los Estados implantar el enlace de datos en todo el espacio aéreo reglamentario como una alternativa para voz de alta frecuencia (HF). La Reunión tomó nota que, en las Regiones Asia y Pacífico, se estableció una Agencia Central de Notificación (CRA) para manejar asuntos técnicos y operacionales así como la coordinación general de la implantación de la tecnología de enlace de datos. En este sentido, la Reunión reconoció que las funciones regionales de la CRA no pueden administrar independientemente el uso de una red satelital global de enlace de datos y que teniendo muchas diferentes funciones regionales de CRA probablemente podría retrasar la identificación y solución de temas de desempeño. Consecuentemente, la Reunión aceptó los beneficios de adoptar el concepto de una función global CRA para apoyar la implantación regional, pero consideró que, en esta etapa, sería prematuro aprobar una propuesta como esa y que un caso de negocio sería necesario antes de aprobarla.

Implantación global armonizada de RNP/RNAV

2.6.4 La Reunión tomó nota que la OACI estaba en el proceso de examinar el concepto de la performance de navegación requerida (RNP) actual para cumplir con las crecientes demandas de planificadores del espacio aéreo y operadores de aeronaves para la navegación basada en performance (PBN). Se espera que el nuevo concepto armonizará las aplicaciones de navegación de área (RNAV) PBN designadas a RNP disponible actualmente bajo un concepto consistente y armónico. Además, para apoyar el concepto PBN, se está desarrollando un juego completo de especificaciones de navegación en estrecha colaboración con los Estados, la industria y las aerolíneas, basado en las necesidades de regiones diferentes. La Reunión, apoyando el programa PBN, invitó a la OACI a organizar seminarios y actividades de capacitación y acordó que todos los PIRGs deberían implantar el concepto PBN (refiérase a la Conclusión 5/13).

Metodología uniforme

2.6.5 Sobre el tema de deficiencias, la Reunión examinó las propuestas regionales para actualizar la metodología uniforme para la identificación, evaluación y notificación de carencias y deficiencias de navegación aérea, que fue preparada inicialmente con la ayuda de los PIRGs y aprobada por el Consejo de la OACI en junio de 1998 y posteriormente enmendada en 2001.

2.6.6 Con respecto a una propuesta para el desarrollo de una base datos regional de navegación regional en-línea, la Reunión reconoció que tal metodología, además de dar transparencia, permite que la información en la base de datos esté actualizada y formateada por Estado, tipo, deficiencia, fecha, etc., y acordó su aplicación en todas las regiones (refiérase a la Conclusión 5/14). En lo relacionado con la eliminación de deficiencias de mucho tiempo, la Reunión reconoció que, aunque un número de deficiencias siguen sin resolver, sólo pocos Estados en la región han respondido con un plan de acción para eliminar las deficiencias. Por consecuencia, la Reunión adoptó una propuesta que requiere la implantación de una “acción de último recurso” por parte de todos los PIRGs cuando los esfuerzos para eliminar las deficiencias no tengan éxito, después de agotar todas las alternativas. La acción de último recurso consiste en dos partes: primero, propone la inclusión en el Plan de Navegación Aérea de una instalación/procedimiento alterno, y segundo, si esto no es posible, se proporcionará a los Estados, usuarios y la OACI un análisis sobre los riesgos asociados a esa deficiencia. (refiérase a la Conclusión 5/15).

Uso de la VSAT

2.6.7 La Reunión consideró los temas asociados a la implantación de redes de comunicaciones terrestres usando Terminal de apertura muy pequeña (VSAT). Se tomó nota que, en algunas regiones de la OACI, VSAT ha sido la tecnología de opción para el suministro de servicios fijos aeronáuticos (AFS) y de otras comunicaciones tierra-tierra. Sin embargo, la tendencia hacia la proliferación de esas redes ha sido de preocupación debido al coste y a la complejidad de sus interconexiones y la degradación potencial del funcionamiento de extremo a extremo. Por consecuencia, la Reunión acordó trabajar hacia redes regionales/interregionales integradas de comunicación digital con un solo (centralizado) control operacional y preferentemente basado en el Protocolo de Internet (IP) (refiérase a la Conclusión 5/16). Con respecto a los protocolos usados en las redes VSAT, la Reunión tomó nota de la disponibilidad extensa de productos y servicios IP y solicitó a la OACI acelerar su trabajo sobre el desarrollo de provisiones relacionadas con el uso del Conjunto de Protocolos de Internet (IPS) en las comunicaciones aeronáuticas así como el uso de la Internet pública (refiérase a la Conclusión 5/17).

Procedimientos Suplementarios Regionales

2.6.8 La Reunión reconoció que el Doc. 7030, *Procedimientos Suplementarios Regionales* (SUPPs), constituye un documento importante para apoyar la implantación de Sistemas CNS/ATM y proporciona el texto que permite la aplicación regional de provisiones globales. Como tal, a menudo los Estados usan el documento como la fuente para apoyar cambios a las reglamentaciones nacionales. Se informó a la Reunión que la Secretaría de la OACI había llevado a cabo un análisis de los SUPPs con el objeto de desarrollar un formato y una subdivisión propicia para la implantación de los Sistemas CNS/ATM y por lo tanto ha determinado que la enmienda deberá hacerse en dos etapas. La primera etapa sería reorganizar los SUPPs de manera más coherente, tomando en cuenta los requisitos que surjan para el desempeño y capacidades de los sistemas. La segunda etapa sería cambiar el Índice a Aplicación de Procedimientos Suplementarios para que refleje más detalladamente las regiones de la OACI y las áreas de responsabilidad de los PIRGs (refiérase a la Conclusión 5/18).

3. PARTE II – SEGUIMIENTO PROPUESTO A LAS CONCLUSIONES DEL ALLPIRG/5 Y RECURSOS REQUERIDOS

3.1 La composición y el papel del ALLPIRG requiere que se le de un seguimiento diferente a su trabajo del típico de un PIRG. Esta distinción se ve clara cuando se examina el seguimiento requerido a las conclusiones del ALLPIRG/5, como se indica en el Apéndice a esta nota. (*únicamente en idioma Inglés*)

3.2 Se puede ver, por ejemplo, que un número de conclusiones requieren acción no solamente de la OACI pero también de los Estados y otros socios CNS/ATM de los miembros del ALLPIRG, y, como tal, se requerirá una pronta acción de seguimiento mediante los esfuerzos coordinados de la OACI y los miembros del ALLPIRG.

3.3 Se confirma que todas las áreas de seguimiento del ALLPIRG/5 están relacionadas con el Plan de Negocios de la Organización, y se espera que la Secretaría lo cumpla mediante los recursos destinados en el programa de presupuesto actual.

4. Acción de la Reunión

4.1 En vista de lo anterior, se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota del informe y conclusiones de la Reunión ALLPIRG/5;
- b) tomar nota específica sobre las conclusiones donde se requiere acción de los Estados, como se propone en el Apéndice; y
- c) apoyar al seguimiento de las acciones que involucran a los Estados.

— — — — —

APÉNDICE

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
Conclusion 5/1 — Workshops on the Global Plan for Regional Offices			
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	ICAO Headquarters
Conclusion 5.2 — Implementation of Global Plan Initiatives (GPIs)			
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:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs		
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;		Note that the Global Plan is a significant component in the development of regional and national plans	All
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, and international organizations
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, and international organizations
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, and international organizations
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, and international organizations
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

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/3 — Workshop on the business case model for communications, navigation, and surveillance/air traffic management (CNS/ATM) Systems			
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 SIPs mechanism	ICAO Headquarters
Conclusion 5/4 — Application of the business case model for CNS/ATM Systems implementation			
That PIRGs, States and airspace users:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs		All
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	
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
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

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/5 — ICAO Global air navigation plan (ANP) database and geographic information system (GIS) portal			
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:	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs		
a) note the progress made by the Secretariat in accordance with Recommendation 1/14 of AN-Conf/11 and the ICAO Global ANP database;		Note the progress made in the development of ICAO Global ANP database	ALL
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;		Harmonize formats of all the ANP tables	ICAO Headquarters
c) note the intent to expand the ANP tables to include Global Plan Initiatives (GPIs), as appropriate; and		Include GPIs in the ANP tables	ICAO Headquarters
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.		Utilize the ICAO Global ANP database and associated planning service	ICAO Regional Offices, PIRGs, States, and international organizations
Conclusion 5/6 — Development of planning tools			
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.	Increases efficiency (Strategic objective D) Relates to all GPIs	Develop planning tools by taking into account regional requirements and experience gained by other organizations	ICAO Headquarters

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/7 — Environmental benefits of CNS/ATM Systems			
That PIRGs and States:	Minimizes environmental impact (Strategic objective C)		
a) use the Committee on Aviation Environmental Protection (CAEP) provided CO ₂ conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM Systems;		Use the CAEP provided CO ₂ conversion factor in the analysis of environmental benefits of implementing CNS/ATM Systems	ICAO Regional Offices, PIRGs and States
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
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
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
Conclusion 5/8 — Globally coordinated air traffic services (ATS) routes			
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
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

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/9 — Terminal area (TMA) structure and area navigation			
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
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
Conclusion 5/10 — Environmental benefits of RVSM introduction and regional expertise			
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
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

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/11 — Air traffic management (ATM) safety management			
That ICAO:	Increases safety (Strategic objective A)		States
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	
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, States, and international organizations
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
Conclusion 5/12 — Coordination between regional monitoring agencies (RMAs)			
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
b) facilitate the exchange information about best practices between RMAs;		Facilitate the exchange information about best practices between RMAs	ICAO EUR/NAT Office
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
d) provide a forum to manage changes to monitoring requirements; and		Provide a forum to manage changes to monitoring requirements	ICAO EUR/NAT Office
e) ensure the maintenance of the RMA Handbook.		Ensure the maintenance of the RMA Handbook	ICAO EUR/NAT Office

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/13 — Implementation of performance-based navigation concept			
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	ICAO Headquarters
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, and international organizations
Conclusion 5/14 — A regional online database of air navigation deficiencies			
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
Conclusion 5/15 — Last resort action to resolve regional air navigation deficiencies			
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

ALLPIRG/5 Conclusions	Relationship with Strategic Objective & Global Plan Initiatives (GPIs)	Follow-up task	To be initiated by
Conclusion 5/16 — Implementation of very small aperture terminals (VSATs)			
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 States
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, and international organizations
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, and international organizations
Conclusion 5/17 — Provisions for digital communication networks			
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
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
Conclusion 5/18 — Changes to the Regional Supplementary Procedures (SUPPs) (Doc 7030)			
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
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
c) make SUPPs available on a CD as well as on the ICAO website.		Make SUPPs available on ICAO website	ICAO Headquarters