



Organización de Aviación Civil Internacional

Nonagésima Segunda Reunión de Directores Generales de Aviación Civil de Centroamérica y Panamá (DGAC CAP/92)

Ciudad de México, México, 2 al 4 de octubre del 2006

DGAC CAP/92-NE/04

04/09/06

**Cuestión 2 del
Orden del Día:**

**Desarrollos sobre Navegación Aérea
2.1 Aspectos Generales**

**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, que acordó dieciocho conclusiones que requieren acciones de seguimiento nueve de las cuales exigen la adopción de medidas específicas por los Estados

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 coordinar la implantación regional, actualización de los ANP y 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. Nueve de estas conclusiones requieren acciones específicas de los Estados

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 información 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, la Reunión solicitó que los siguientes asuntos 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) (**Apéndice A** a esta Nota de Estudio). La Reunión acordó que la OACI, como apoyo al Plan Mundial, llevará 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; y acordó un acercamiento a la implantación de los GPIs que incluyan el examen de los objetivos de desempeño 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*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, 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 mediante la acción coordinada de todos los Estados Contratantes, la OACI, y la industria de la aviación. Se presentó a la Reunión información 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 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 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 y 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 diferentes necesidades regionales. 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 de 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 B** a esta nota.

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 indica en el Apéndice B a esta Nota de Estudio; y
- c) apoyar al seguimiento de las acciones que involucran a los Estados.

— — — — —

APÉNDICE A

INICIATIVAS DEL PLAN MUNDIAL Y SU RELACIÓN CON LAS AGRUPACIONES PRINCIPALES

(GPI-1) USO FLEXIBLE DEL ESPACIO AÉREO

Enfoque: La optimización y el equilibrio equitativo en el uso del espacio aéreo entre usuarios civiles y militares, facilitado a través de coordinación estratégica e interacción dinámica.

Objetivos relacionados con ATM: Integración del espacio aéreo/utilización flexible del espacio aéreo.

(GPI-2) SEPARACIÓN VERTICAL MÍNIMA REDUCIDA

Enfoque: La optimización del uso del espacio aéreo y los sistemas mejorados de altimetría de aeronaves.

Objetivos relacionados con ATM: Separación vertical reducida.

(GPI-3) ARMONIZACIÓN DE SISTEMAS DE NIVELES

Enfoque: La adopción por parte de todos los Estados del Esquema de Nivel de Vuelo de la OACI basado en el contenido del Apéndice 3 del Anexo 2 – *Reglamento del Aire*.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-4) ALINEACIÓN DE LAS CLASIFICACIONES DEL ESPACIO AÉREO SUPERIOR

Enfoque: La armonización del espacio aéreo superior y la gestión del tránsito asociada mediante la aplicación común de una Clase de Espacio Aéreo ATS de la OACI que sea superior a un nivel de división acordado.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-5) NAVEGACIÓN BASADA EN LA PERFORMANCE

Enfoque: La incorporación de capacidades avanzadas de navegación de aeronaves a la infraestructura del sistema de navegación aérea.

Objetivos relacionados con ATM: La aplicación de la performance de navegación requerida; la aplicación de la performance de vigilancia requerida; la separación longitudinal reducida; la separación lateral reducida.

(GPI-6) GESTIÓN DE AFLUENCIA DE TRÁNSITO AÉREO

Enfoque: La implantación de medidas estratégicas, tácticas y pre-tácticas dirigidas para la organización y manejo de la afluencia del tránsito de tal manera que la totalidad del tráfico manejado en cualquier momento o en cualquier espacio aéreo o aeródromo sea compatible con la capacidad del sistema ATM.

Objetivos relacionados con ATM: ATFM centralizado; ATFM cooperativo inter-regional; establecimiento de bases de datos ATFM; aplicación de planificación estratégica ATFM; aplicación de planificación pre-táctica ATFM; aplicación de planificación táctica ATFM.

(GPI-7) GESTIÓN DINÁMICA Y FLEXIBLE DE RUTAS ATS

Enfoque: El establecimiento de más sistemas de rutas que sean dinámicas y flexibles, basadas en la capacidad de la performance de la navegación, con el fin de dar lugar a las trayectorias preferidas de vuelo.

Objetivos relacionados con ATM: Rutas ATS RNAV fijas; rutas RNAV de contingencia; rutas RNAV aleatorias; aplicación de la performance de navegación requerida; admisión dinámica de los perfiles de vuelo preferidos por el usuario; perfiles; supervisión de la conformidad con la trayectoria.

(GPI-8) DISEÑO Y GESTIÓN DEL ESPACIO AÉREO EN COLABORACIÓN

Enfoque: La aplicación de principios uniformes de organización y gestión del espacio aéreo en todo el mundo, llevando a un diseño más flexible del espacio aéreo para acomodar dinámicamente los flujos de tránsito.

Objetivos relacionados con ATM: Integración del espacio aéreo/utilización flexible del espacio aéreo, admisión dinámica de los perfiles de vuelo preferidos por el usuario.

(GPI-9) Conciencia de la Situación

Enfoque: Implantación operacional de la vigilancia basada en los enlaces de datos. La implantación de equipo para permitir que la información del tránsito sea desplegada en las aeronaves apoyando la implantación de la predicción de conflictos y colaboración entre la tripulación de vuelo y los sistemas ATM. Mejorar la conciencia de la situación en la cabina poniendo a la disposición electrónicamente datos del terreno y de obstáculos de una calidad requerida.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de los enlaces de datos; integración funcional de los sistemas en tierra con los de a bordo; ADS, ADS-B, SSR Modo S.

(GPI-10) DISEÑO Y GESTIÓN DEL ÁREA TERMINAL

Enfoque: La optimización del área de control terminal (TMA) mediante técnicas mejoradas de diseño y gestión.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de RNP; integración funcional de sistemas en tierra con sistemas de a bordo; Aproximaciones IFR independientes a pistas de espacio reducido; aproximaciones en curva y segmentadas; Aplicación de enlace de datos; WGS84.

**(GPI-11) RNP Y RNAV SALIDA NORMALIZADA POR INSTRUMENTOS (SIDs)
AND LLEGADAS NORMALIZADAS A LA TERMINAL (STARs)**

Enfoque: La optimización del área de control terminal (TMA) mediante la implantación de RNP y RNAV SIDs y STARs.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de la RNP; Integración funcional de sistemas en tierra con sistemas de a bordo, RNAV SIDs y STARs; Aproximaciones en curva y segmentadas.

(GPI-12) PROCEDIMIENTOS DE LLEGADA BASADOS EN EL SISTEMA DE GESTIÓN DE VUELO (FMS)

Enfoque: La optimización del área de control terminal (TMA) para dar mejor rendimiento de combustible a las operaciones de aeronaves mediante procedimientos de llegada basados en FMS.

Objetivos relacionados con ATM: Integración funcional de sistema en tierra con sistemas de a bordo; RNAV SIDs y STARs; Aproximaciones en curva y segmentadas; Regulación, puesta en secuencia y espaciación de las llegadas; Aplicación del enlace de datos.

(GPI-13) DISEÑO Y GESTIÓN DE AERÓDROMOS

Enfoque: La implantación de la gestión y estrategias de diseño para mejorar la utilización del área de movimiento.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-14) OPERACIONES EN LA PISTA

Enfoque: Reducir tiempos de ocupación en la pista.

Objetivos relacionados con ATM: A-SMGCS

(GPI-15) IGUALAR LA CAPACIDAD OPERATIVA DE LAS IMC Y VMC

Enfoque: Mejorar la capacidad de las maniobras de las aeronaves en la superficie del aeródromo en condiciones meteorológicas adversas.

Objetivos relacionados con ATM: A-SMGCS

(GPI-16) APOYO A LAS DECISIONES Y SISTEMAS DE ALERTA

Enfoque: Implantar herramientas de apoyo a las decisiones para asistir a los controladores de tránsito aéreo y pilotos para detectar y resolver conflictos de tránsito aéreo y para mejorar el flujo de tráfico.

Objetivos relacionados con ATM: Advertencia de altitud mínima segura, Predicción de conflictos; Alerta de conflictos; Asesoramiento para la resolución de conflictos; Supervisión de la conformidad con la trayectoria; Integración funcional de los sistemas en tierra con los sistemas de a bordo.

(GPI-17) IMPLANTACIÓN DE APLICACIONES DE ENLACE DE DATOS

Enfoque: Aumentar la utilización de aplicaciones de enlaces de datos.

Objetivos relacionados con ATM: Aplicación de enlace de datos; Integración funcional de los sistemas en tierra con los sistemas de a bordo; Comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC).

(GPI-18) INFORMACIÓN AERONÁUTICA

Enfoque: Poner a disposición en tiempo real, información electrónica de garantía de calidad (aeronáutica, de terreno y de obstáculo).

Objetivos relacionados con ATM: Integración funcional de los sistemas en tierra con los sistemas de a bordo; Comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC).

(GPI-19) SISTEMAS METEOROLÓGICOS

Objetivo: Mejorar la disponibilidad de la información meteorológica en apoyo a un sistema ATM mundial continuo.

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

(GPI-20) WGS-84

Objetivo: La implantación de WGS-84 por parte de todos los Estados.

Objetivos relacionados con ATM: Implantación del WGS-84

(GPI-21) SISTEMAS DE NAVEGACIÓN

Enfoque: Permitir la introducción y evolución de la navegación basada en la performance apoyada por una infraestructura de navegación robusta proporcionando una precisa, confiable y continua capacidad mundial de determinación de la posición.

Objetivos relacionados con ATM: WGS-84; NPA; Aproximación de precisión; Performance de navegación requerida.

(GPI-22) INFRAESTRUCTURA DE LA RED DE COMUNICACIONES

Enfoque: Evolucionar la infraestructura de las comunicaciones aeronáuticas fijas y móviles, apoyando a las comunicaciones de voz y a las de datos, acomodando nuevas funciones así como proporcionando la capacidad adecuada y calidad de servicio para apoyar los requisitos ATM.

Objetivos relacionados con ATM: AMSS; datos HF; datos VHF; SSR Modo S; ATN

(GPI-23) ESPECTRO DE LAS RADIOCOMUNICACIONES AERONÁUTICAS
--

Enfoque: Disponibilidad oportuna y continua de un espectro de radio adecuado, en todo el mundo, para proporcionar servicios de navegación aérea viables (comunicaciones, navegación y vigilancia).

Objetivos relacionados con ATM: ninguno

ADJUNTO a la comunicación M 7/1 – 06/62

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS RESPECTO A LAS CONCLUSIONES ELABORADAS POR LA REUNIÓN ALLPIRG/5

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
Conclusión 5/1 — Seminarios prácticos sobre el Plan mundial para las oficinas regionales				
Que, en apoyo del Plan mundial, la OACI celebre seminarios prácticos en las oficinas regionales para impartir instrucción sobre instrumentos y metodologías de planificación, así como para fortalecer la interacción entre los funcionarios técnicos de la Sede y de las oficinas regionales.	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI	Celebrar seminarios prácticos en las oficinas regionales para impartir instrucción sobre instrumentos y metodologías de planificación a través del mecanismo SIP	Aprobó, en la inteligencia de que la propuesta relativa a un SIP se sometería al Consejo de acuerdo con los procedimientos establecidos	La Sede de la OACI
Conclusión 5.2 — Implantación de las Iniciativas del Plan mundial (GPI)				
Que, reconociendo que continúa la evolución de un enfoque basado en sistemas a un enfoque basado en la performance por lo que respecta a la planificación e implantación de la infraestructura de navegación aérea, los grupos regionales de planificación:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI			
a) tomen nota de que el Plan mundial es un componente significativo en el desarrollo de los planes regionales y nacionales y que, junto con el concepto operacional de ATM mundial, ofrece una arquitectura efectiva para el logro de un sistema mundial ATM armonizado y en el que no se perciban los límites de los componentes;		Tomar nota de que el Plan mundial es un componente importante en el desarrollo de los planes regionales y nacionales	Tomó nota, en la inteligencia de que el Plan mundial revisado se presentará al Consejo a fines de 2006	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
b) identifiquen las GPI más estrechamente compatibles con los planes de ejecución bien establecidos de sus respectivas regiones;		Identificar las GPI que más compatibles sean con los planes de ejecución de sus respectivas regiones	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
c) seleccionen las GPI que resultarían ser las más eficaces para lograr los objetivos de la región, asegurando al mismo tiempo la continuación de la labor ya realizada;		Seleccionar las GPI que resultarían ser las más efectivas para el logro de los objetivos de la región	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
d) implanten GPI que tomen en cuenta las iniciativas en todas las regiones, para armonizar los programas de trabajo y elaborar planes nacionales y regionales que faciliten el logro de un sistema ATM mundial;		Implantar las GPI en la elaboración de los planes nacionales y regionales	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
e) utilicen los instrumentos de planificación como el mecanismo común de planificación y ejecución, asegurando de ese modo la debida coordinación y la integración mundial; y		Utilizar los instrumentos de planificación como el mecanismo común de planificación y ejecución	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
f) examinen, en cada reunión PIRG como parte de su orden del día habitual, los avances alcanzados y los retos identificados por lo que respecta a la implantación de las GPI valiéndose de un patrón común.		Examinar, en cada reunión PIRG como parte de su orden del día habitual, el avance logrado y los retos identificados en la implantación de las GPI	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI y los PIRG

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
Conclusión 5/3 — Seminario práctico sobre el modelo de análisis de rentabilidad para los sistemas de comunicaciones, navegación y vigilancia/gestión del tránsito aéreo (CNS/ATM)				
Que, en apoyo del desarrollo de los análisis de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM, la OACI celebre un seminario práctico de instrucción para los Estados en las oficinas regionales a través de un mecanismo apropiado, tal como los proyectos especiales de ejecución (SIP).	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI	Celebración, por la OACI, de un seminario práctico de instrucción para los Estados en las oficinas regionales a través del mecanismo SIP	Aprobó, en la inteligencia de que la propuesta relativa a un SIP se sometería al Consejo de acuerdo con los procedimientos establecidos	La Sede de la OACI
Conclusión 5/4 — Aplicación del modelo de análisis de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM				
Que los PIRG, los Estados y los usuarios del espacio aéreo:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI			
a) tomen nota de que los análisis de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM conducentes a un sistema ATM mundial son un elemento clave en el desarrollo de los planes regionales, subregionales y nacionales;		Tomar nota de que los análisis de rentabilidad para la implantación de los sistemas CNS/ATM son un elemento clave en el desarrollo de los planes regionales, subregionales y nacionales	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
b) consideren la aplicación del modelo para el desarrollo de análisis de rentabilidad al formular los planes nacionales y subregionales con miras a facilitar el logro de un sistema ATM mundial; y		Aplicar el modelo para la elaboración de análisis de rentabilidad al formular los planes nacionales y subregionales	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados y las organizaciones internacionales
c) establezcan, con la ayuda de la OACI y dentro de los límites del Presupuesto por programas, una red de especialistas en análisis de la eficacia en función de los costos, y de la relación costo/beneficio, así como en análisis de rentabilidad, para la implantación de los sistemas CNS/ATM a fin de compartir los conocimientos y proporcionar asistencia a las oficinas regionales.		Establecer una red de especialistas en análisis de la eficacia en función de los costos, y de la relación costo/beneficio, así como en análisis de rentabilidad, para la implantación de los sistemas CNS/ATM	Tomó nota	La Sede de la OACI
Conclusión 5/5 — Base de datos del Plan mundial de navegación aérea (ANP) y portal del sistema de información geográfica (GIS), de la OACI				
Al reconocer que el acceso a una base de datos mundial ANP de la OACI y a los servicios de planificación conexos mediante un portal GIS de la OACI basado en la web constituiría un instrumento valioso para apoyar, integrar y supervisar la planificación e implantación de infraestructuras de navegación aérea armonizadas regionales, interregionales y mundiales, los grupos regionales de planificación:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI			
a) tomen nota de los avances logrados por la Secretaría de conformidad con la Recomendación 1/14 de la AN-Conf/11 y de la base de datos mundial ANP de la OACI;		Tomar nota de los avances logrados en la elaboración de la base de datos mundial ANP de la OACI	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
b) tomen nota de los esfuerzos en curso realizados por la Secretaría para armonizar los formatos de todas las tablas ANP junto con la inclusión de información temporal en las tablas que ayudaría a los grupos regionales de planificación a supervisar y analizar el progreso de la implantación;		Armonizar los formatos de todas las tablas ANP	Tomó nota	La Sede la OACI
c) tomen nota de la intención de ampliar las tablas ANP para incluir las Iniciativas del Plan mundial (GIP) según corresponda; y		Incluir las GPI en las tablas ANP	Tomó nota	La Sede de la OACI
d) utilicen, a través del portal GIS de la OACI, la base de datos mundial ANP de la OACI y los servicios de planificación conexos a fin de asegurar la actualización, coordinación e implantación de la planificación de la navegación aérea regional y contribuir al ulterior desarrollo de planes de navegación aérea como marco para la implantación eficaz de nuevos sistemas y servicios de navegación aérea a escala nacional, regional, interregional y mundial.		Utilizar la base de datos mundial ANP de la OACI y el servicio de planificación conexo	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados y las organizaciones internacionales
Conclusión 5/6 — Elaboración de instrumentos de planificación				
Que la OACI, al elaborar los instrumentos y servicios de planificación, debería dar cabida a las necesidades establecidas por las oficinas regionales, así como tomar en cuenta instrumentos similares elaborados por otras organizaciones tales como EUROCONTROL.	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI	Elaborar instrumentos de planificación teniendo en cuenta las necesidades regionales y la experiencia adquirida por otras organizaciones	Tomó nota	La Sede de la OACI
Conclusión 5/7 — Beneficios ambientales de los sistemas CNS/ATM				
Que los PIRG y los Estados:	Minimiza las repercusiones ambientales (Objetivo estratégico C)			
a) utilicen el coeficiente de conversión de CO ₂ proporcionado por el Comité sobre la protección del medio ambiente y la aviación (CAEP) para realizar el análisis de los beneficios ambientales al implantar los sistemas CNS/ATM;		Emplear el coeficiente de conversión de CO ₂ proporcionado por el CAEP para el análisis de los beneficios ambientales al implantar los sistemas CNS/ATM	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados
b) concedan prioridad a la implantación de mejoras voluntarias, basadas en las operaciones, para sus sistemas de gestión del tránsito aéreo, poniendo de relieve las economías de combustible, las reducciones de las emisiones y las ventajas con respecto al ruido, y a fin de mitigar además los costos para el sector;		Conceder prioridad a la implantación de mejoras voluntarias, basadas en las operaciones, en sus sistemas de gestión del tránsito aéreo	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
c) proporcionen información a la OACI en torno a los estudios llevados a cabo sobre los beneficios ambientales de la implantación de los sistemas CNS/ATM; y		Proporcionar información a la OACI en torno a los estudios llevados a cabo sobre los beneficios ambientales de la implantación de los sistemas CNS/ATM	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados
d) compartan sus datos sobre tránsito aéreo para mejorar las futuras evaluaciones CAEP, de conformidad con la comunicación a los Estados AN 1/17-03/86.		Compartir los datos sobre tránsito con el CAEP	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados y las organizaciones internacionales
Conclusión 5/8 — Rutas de servicios de tránsito aéreo (ATS) coordinadas mundialmente				
Que los PIRG:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con la GPI 7			
a) establezcan un lista mundial refundida, con prioridades, de las mejoras de las rutas y áreas de control terminal (TMA) en estrecha coordinación con los usuarios del espacio aéreo; y		Establecer una lista mundial refundida, con prioridades, de las mejoras de las rutas y áreas de control terminal (TMA)	Tomó nota	La Sede de la OACI, las Oficinas regionales de la OACI y los PIRG
b) realicen actividades con los PIRG/los Estados/los proveedores de servicios de navegación aérea (ANSP) vecinos, a fin de acelerar las mejoras de las rutas internacionales.		Trabajar con los PIRG/los Estados/los ANSP vecinos, a fin de acelerar las mejoras de las rutas internacionales	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados
Conclusión 5/9 — Estructura del área de control terminal (TMA) y navegación de área				
Que los Estados:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con la GPI 5			
a) empleen navegación de área en todas las TMA, comprendidos los procedimientos de llegada y salida apropiados, para mejorar la eficacia y reducir las emisiones en las cercanías de los aeropuertos; y, en casos especiales en los que existan obstáculos particularmente difíciles y donde la densidad del tránsito aéreo sea muy alta y sean posibles las trayectorias de aproximación adicionales, se empleen los procedimientos de performance de navegación requerida (RNP) de mayor precisión y contención; y		Emplear navegación de área en todas las TMA, comprendidos los procedimientos de llegada y salida apropiados	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados
b) examinen las operaciones, procedimientos e instrucción de los controladores para asegurar la gestión óptima de los servicios de tránsito aéreo.		Examinar las operaciones, los procedimientos y la instrucción de los controladores para asegurar la gestión óptima de los servicios de tránsito aéreo	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
Conclusión 5/10 — Beneficios ambientales de la introducción de la RVSM y conocimientos especializados regionales				
Que la OACI:	Minimizar las repercusiones ambientales (Objetivo estratégico C) Se relaciona con la GPI 2			
a) emprenda un estudio de los beneficios ambientales de la introducción de la RVSM y se asegure de que esta información sea transmitida a los encargados de formular políticas; y		Estudiar los beneficios ambientales de la introducción de la RVSM	Tomó nota	La Sede de la OACI
b) busque el apoyo apropiado de las organizaciones especializadas reconocidas en cuanto a su labor de cuantificar los beneficios ambientales de la RVSM, teniendo en cuenta el apoyo ofrecido por EUROCONTROL en este sentido.		Buscar el apoyo de organizaciones especializadas reconocidas por lo que respecta a su labor de cuantificar los beneficios ambientales de la RVSM	Tomó nota	La Sede de la OACI
Conclusión 5/11 — Gestión de la seguridad operacional de la gestión del tránsito aéreo (ATM)				
Que la OACI:	Aumenta la seguridad operacional (Objetivo estratégico A)			
a) inste a los Estados a conceder prioridad al establecimiento y funcionamiento eficaz de su gestión de la seguridad operacional ATM y de las funciones de reglamentación de la seguridad operacional;		Conceder prioridad al establecimiento y funcionamiento eficaz de su gestión de la seguridad operacional ATM y de las funciones de reglamentación de la seguridad operacional	Tomó nota	Los Estados
b) apoye el desarrollo de suficientes niveles de especialización en la industria mediante la instrucción formal sobre cuestiones de seguridad operacional ATM y, mediante la cooperación a través de los organismos regionales, fomente medios colectivos para optimizar la eficacia del suministro de instrucción; y		Desarrollar instrucción formal sobre cuestiones de seguridad operacional ATM	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados
c) elabore más medidas para permitir la implantación de un entorno de notificación con una “cultura de equidad” para facilitar la notificación de sucesos ATM.		Implantar un entorno de notificación con una “cultura de equidad” para facilitar la notificación de sucesos ATM	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG y los Estados
Conclusión 5/12 — Coordinación entre organismos regionales de vigilancia (RMA)				
Que la oficina EUR/NAT de la OACI sea el punto de coordinación inicial para la coordinación necesaria entre los RMA a fin de que:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con la GPI 2			
a) facilite el intercambio de datos sobre vigilancia y operaciones entre los RMA;		Facilitar el intercambio de datos sobre vigilancia y operaciones entre los RMA	Tomó nota	La Oficina EUR/NAT de la OACI

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
b) facilite el intercambio de información sobre las mejores prácticas entre los RMA;		Facilitar el intercambio de información sobre las mejores prácticas entre los RMA	Tomó nota	La Oficina EUR/NAT de la OACI
c) asegure que los informes sobre incidentes se difundan correctamente a los correspondientes RMA;		Asegurar que los informes sobre incidentes se difundan correctamente a los RMA correspondientes	Tomó nota	La Oficina EUR/NAT de la OACI
d) proporcione un foro para la gestión de las modificaciones por lo que respecta a las necesidades de vigilancia; y		Proporcionar un foro para la gestión de las modificaciones por lo que respecta a las necesidades de vigilancia	Tomó nota	La Oficina EUR/NAT de la OACI
e) asegure el mantenimiento del Manual RMA.		Asegurar el mantenimiento del Manual RMA	Tomó nota	La Oficina EUR/NAT de la OACI
Conclusión 5/13 — Implantación del concepto de navegación basada en la performance				
Que, para aumentar el conocimiento y entendimiento del concepto de navegación basada en la performance y sus elementos:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con la GPI 5			
a) la OACI organice seminarios prácticos y actividades de instrucción; y		Organizar seminarios prácticos y actividades de instrucción a través del mecanismo SIP	Aprobó, en la inteligencia de que la propuesta relativa a un SIP se sometería al Consejo de acuerdo con los procedimientos establecidos	La Sede de la OACI
b) cuando se requiera la implantación de navegación de área (RNAV) o de performance de navegación requerida (RNP), que éstas sean implantadas por los PIRG y los Estados de acuerdo con el concepto de navegación basada en la performance.		Implantar el concepto de navegación basada en la performance	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
Conclusión 5/14 — Base de datos regional en línea sobre las deficiencias de navegación aérea				
Que los PIRG consideren establecer y mantener una base de datos regional en línea sobre las deficiencias de navegación aérea que asegure transparencia y proporcione un acceso seguro a los usuarios autorizados.	Aumenta la seguridad operacional (Objetivo estratégico A)	Establecer y mantener una base de datos regional en línea sobre las deficiencias de navegación aérea	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI y los PIRG
Conclusión 5/15 — Medidas de última instancia para resolver las deficiencias regionales de navegación aérea				
Que, cuando los esfuerzos para eliminar deficiencias hayan sido infructuosos y después de haber agotado todas las alternativas, los PIRG adopten las siguientes medidas de última instancia, que constan de dos partes:	Aumenta la seguridad operacional (Objetivo estratégico A)	Implantar medidas de última instancia cuando los esfuerzos para eliminar las deficiencias hayan sido infructuosos después de haber agotado todas las alternativas	Aprobó	Las Oficinas regionales de la OACI y los PIRG

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
a) proponer la inclusión de una instalación/procedimiento alternativo en el plan de navegación aérea (ANP); o b) cuando una medida correctiva tal como la mencionada en a), no puede ser recomendada, proporcionar a los Estados/territorios/usuarios y a la OACI un análisis relativo al riesgo asociado con dicha deficiencia.		Indicar la repercusión en la seguridad operacional de cada deficiencia tan pronto sea identificada y publicarla en la tabla de deficiencias así como en la base de datos regional en línea		Las Oficinas regionales de la OACI y los PIRG
Conclusión 5/16 — Implantación de terminales de abertura muy pequeña (VSAT)				
Que los PIRG:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con la GPI 22			
a) desalienten la proliferación de redes de VSAT, cuando una o varias de las ya existentes puedan ampliarse para brindar servicio a las nuevas áreas de interés;		Desalentar la proliferación de redes de VSAT	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los proveedores de servicios y los Estados
b) trabajen hacia el logro de redes integradas, regionales/interregionales de comunicaciones digitales con un solo control operacional (centralizado) y preferiblemente basado en un protocolo de Internet (IP); y		Trabajar hacia el logro de redes integradas, regionales/interregionales de comunicaciones digitales	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
c) concedan la debida consideración a los servicios de red gestionados [p. ej., una red privada virtual (VPN)], sujetos a disponibilidad y rentabilidad.		Conceder la debida consideración a los servicios de red gestionados	Tomó nota	Las Oficinas regionales de la OACI, los PIRG, los Estados , los proveedores de servicios y las organizaciones internacionales
Conclusión 5/17 — Disposiciones relativas a redes de comunicaciones digitales				
Que la OACI:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con la GPI 22			
a) acelere la elaboración de disposiciones relativas a la utilización del Internet Protocol Suite (IPS) en la infraestructura de telecomunicaciones aeronáuticas; y		Acelerar la elaboración de disposiciones relativas a IPS en la infraestructura de telecomunicaciones aeronáuticas	Tomó nota	La Sede de la OACI

Conclusiones de la ALLPIRG/5	Relación con el Objetivo estratégico y las Iniciativas del Plan mundial (GPI)	Tareas complementarias	Decisión del Consejo	Deben ser iniciadas por
b) inicie la elaboración de disposiciones para regir la performance de extremo a extremo de las redes de comunicaciones digitales, independientemente de las tecnologías y protocolos que se utilicen en ellas.		Elaborar disposiciones para regir la performance de extremo a extremo de las redes de comunicaciones digitales	Aprobó	La Sede de la OACI
Conclusión 5/18 — Modificaciones a los Procedimientos suplementarios regionales (SUPP) (Doc 7030)				
Que la OACI:	Aumenta la eficiencia (Objetivo estratégico D) Se relaciona con todas las GPI			
a) realice la reestructuración de los SUPPS (Doc 7030) mediante un completo cambio de orden y una reorganización del texto;		Cambiar la estructura de los SUPPS mediante un completo cambio de orden y una reorganización del texto	Aprobó	La Sede de la OACI
b) armonice el área de aplicación de los SUPPS con el área de aplicación de los planes regionales de navegación aérea (ANP); y		Armonizar el área de aplicación de los SUPPS con el área de aplicación de los ANP	Tomó nota	La Sede de la OACI
c) asegure que los SUPPS estén disponibles en un CD así como en el sitio web de la OACI.		Hacer que los SUPPS estén disponibles en el sitio web de la OACI	Tomó nota	La Sede de la OACI