



Cuestión 1 del

Orden del Día:

Seguimiento a las conclusiones y decisiones adoptadas por las reuniones SAM/IG, resultados del trigésimo octavo periodo de sesiones de la Asamblea de la OACI (A38) y décimo tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) y avances en el desarrollo del nuevo Plan Electrónico de Navegación Aérea (e-ANP)

Resultados de la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13)

(Presentada por la Secretaría)

RESUMEN	
Esta nota de estudio presenta los resultados de Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) con el fin de que la Reunión analice su impacto en el programa de trabajo de las reuniones del Grupo de Implantación SAM.	
REFERENCIA	
<ul style="list-style-type: none">Informe de la Décimo Tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13) (Bogotá, Colombia, 4-6 de diciembre de 2014); yInforme de la Reunión Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional (Lima, Perú, 21-22 de octubre de 2013).	
<i>Objetivos estratégicos de la OACI:</i>	<i>A – Seguridad operacional; y B – Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</i>

1. Introducción

1.1 La reunión RAAC/13 contó con la asistencia de 11 Estados de la Región SAM y 2 Estados de la Región NAM/CAR, así como 8 Organismos Internacionales, haciendo un total de 70 participantes.

1.2 Los principales aspectos contemplados por la reunión RAAC/13 fueron la presentación de las prioridades de implementación de navegación aérea y de seguridad operacional para el periodo 2014-2016, el Plan de Implantación del Sistema de navegación Aérea basado en Rendimiento para la Región SAM (PBIP) alineado con el ASBU, las herramientas regionales de cooperación técnica de la OACI para la implantación de las mejoras de navegación aérea y de seguridad operacional, el cuadro regional de performance y la Declaración de Bogotá.

2. Análisis

Prioridades de implementación de navegación aérea y de seguridad operacional

2.1 La reunión RAAC/13 fue informada que en la Reunión Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional (Lima, octubre 2013) se analizaron y aprobaron las prioridades, metas y métricas asociadas para la implantación de las mejoras de la eficiencia y capacidad de navegación aérea y de seguridad operacional.

2.2 Las prioridades de implantación aprobadas fueron las siguientes: Navegación basada en la performance (PBN) aplicada a rutas, área terminales y aproximaciones, así como la gestión de afluencia de tránsito (ATFM), la gestión de la información aeronáutica (AIM), la interconexión AMHS, y la interconexión de sistemas automatizados (datos radar y AIDC) y redes IPS nacionales. La descripción de las prioridades y metas de implantación de navegación aérea se presentan en el **Apéndice A** de esta nota de estudio.

2.3 Las prioridades de implantación de las mejoras para la seguridad operacional fueron las siguientes: vigilancia de la seguridad operacional; reducción de accidentes; reducción de excursiones e incursiones de pista; certificación de aeródromos; e implementación del Programa estatal de seguridad operacional (SSP) y del sistema de gestión de la seguridad operacional (SMS).

PBIP alineado con el ASBU

2.4 La reunión RAAC/13 analizó el SAM PBIP (Versión 1.4) alineado con el ASBU y procedió a su aprobación y adopción a nivel regional, en el entendido que es un documento vivo que requiere una evaluación periódica por parte de las entidades aeronáuticas involucradas. Asimismo, invitó a los Estados que aún no lo han hecho, a enmendar sus planes nacionales de navegación aérea basados en rendimiento, de acuerdo a los lineamientos contenidos en el SAM PBIP, formulándose la Conclusión RAAC/13-5 - *Plan de Implantación del Sistema de Navegación Aérea basado en el Rendimiento para la Región SAM (SAM PBIP) alineado con el ASBU.*

Herramientas regionales de cooperación técnica de la OACI para la implantación de las mejoras de navegación aérea y de seguridad operacional

2.5 La reunión RAAC/13 fue informada de las actividades realizadas por el proyecto RLA/06/901 y las previstas a realizar para el 2014. Al respecto, las autoridades de aviación civil de la Región apoyaron unánimemente las actividades realizadas por el proyecto RLA/06/901 y tomaron nota de las propuestas de actividades para el 2014, puestas a consideración de la séptima reunión del Comité de Coordinación (RCC/7) del proyecto (Lima, 13-14 de marzo de 2014). Asimismo, la Reunión tomó nota de las ventajas que ofrece el mecanismo de Cooperación Técnica de la OACI e instó a los Estados a seguir utilizando este mecanismo de apoyo a los Estados de la OACI.

2.6 Asimismo, la reunión RAAC/13 resaltó las actividades del proyecto RLA/99/901 [Sistema Regional de la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP)] y su contribución a los resultados de aplicación eficaz en las áreas PEL, OPS y AIR en el Programa Universal de la Vigilancia de la Seguridad Operacional de la OACI (USOAP) con respecto a las áreas de ANS y AGA en la Región SAM y consideró que el proyecto inicie el desarrollo de actividades de vigilancia de los Servicios de Navegación Aérea (ANS) que contempla el desarrollo de un conjunto de reglamentos para los servicios de navegación aérea, con manuales guía para los inspectores de seguridad operacional, protocolos de inspección, programa de capacitación y el desarrollo de competencias para los inspectores de los Estados miembros del SRVSOP que podrían conformar los equipos multinacionales a cargo de realizar la vigilancia continua de los proveedores de servicios de navegación aérea.

Declaración de Bogotá

2.7 Las autoridades de aviación civil de la Región SAM analizaron la Declaración de Bogotá que contiene las prioridades de implantación regional y las métricas asociadas de navegación aérea y seguridad operacional y procedieron a su respaldo y aprobación. Asimismo, IATA, ACI-LAC, CANSO y ALTA respaldaron la Declaración. A este respecto, se formuló la Conclusión RAAC/13-8 - *Implantación de las prioridades de navegación aérea y de seguridad operacional*, en la cual se insta a los Estados de la Región SAM a implantar las prioridades de implantación de navegación aérea y de seguridad operacional de conformidad a las metas regionales acordadas para el período 2014-2016 en la Declaración de Bogotá y que los organismos internacionales apoyen la implantación de las prioridades de los Estados. Como **Apéndice B** de esta nota de estudio se presenta la Declaración de Bogotá.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la Reunión a:

- a) tomar nota de la información indicada en la nota de estudio;
- b) considerar los resultados de la reunión RAAC/13 que se presentan en la sección 2 de esta nota de estudio, así como en los Apéndices A y B y, en especial modo, las prioridades y metas de implantación de navegación aérea contempladas en el programa de trabajo del grupo SAM/IG para el periodo 2014-2016; y
- c) otras consideraciones al respecto que la Reunión considere necesarias.

APÉNDICE A

PRIORIDADES DE IMPLANTACIÓN DE LAS MEJORAS EN LA NAVEGACIÓN AÉREA

Implantación PBN

1.1 Al analizar el estado de implantación de la navegación basada en la performance (PBN) en la Región Sudamericana, se tomó nota del estado actual de implantación de la PBN en la optimización de rutas, áreas terminales (TMAs) y procedimientos de aproximación instrumental (IAPs) y analizó las próximas metas a ser alcanzadas por los Estados en la Región SAM para el período 2014-2016.

Optimización de la red de rutas ATS regional (ATSRO)

1.2 En lo que respecta a la optimización de rutas a nivel regional, se observó que de un total de 254 rutas que componen la red de rutas ATS regional, 159 (62%) corresponden a rutas convencionales y 95 (38%) a rutas PBN.

Rediseño PBN de las áreas terminales

1.3 En cuanto a las entradas y salidas normalizadas (STAR y SID), la Reunión analizó los resultados de la encuesta realizada por la Oficina Regional y la información AIP de los propios Estados.

1.4 En ese sentido, se tomó nota que de los 99 aeropuertos internacionales de la Región SAM que figuran en el Plan de Navegación Aérea (ANP) CAR/SAM, en la Región SAM han sido diseñados y publicados un total de 1680 procedimientos STAR y SID, de los cuales 878 (52%) son convencionales, mientras que 802 (48%) son PBN.

1.5 Por otro lado, se observó que con respecto a las operaciones de descenso continuo (CDO) y operaciones de ascenso continuo (CCO) en las STAR y SID PBN regionales, no existen por el momento CDO y CCO publicadas como tales en las respectivas AIP, pero existen en Brasil 56 STAR PBN de SBBS (Brasilia) y las 24 STAR PBN de SBRF (Recife) que han sido desarrolladas aplicando técnicas CDO, aunque no tienen la indicación de tales en la cartilla.

1.6 La cuestión de la indicación de CCO o de CDO en la cartilla de las SIDs o STARs, por su importancia, está en estudio de los grupos de planificación e implantación para poder asegurar una mejor conciencia situacional de controladores aéreos y pilotos.

Procedimientos de aproximación instrumentales PBN

1.7 En referencia a los procedimientos instrumentales PBN, los Directores de Navegación tomaron nota de la Resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI sobre las metas mundiales de navegación basada en la performance.

1.8 De acuerdo a la Resolución A37-11, en la Región SAM se contabilizan 114 pistas para las cuales se han desarrollado procedimientos instrumentales a 175 umbrales de los 228 existentes. Para esos 175 umbrales se han implementado 107 procedimientos APV lo que equivale al 61% de pistas IFR.

1.9 Del total de procedimientos existentes en la Región en los aeropuertos internacionales del ANP, se tomó nota que en la Región SAM existen 783 procedimientos de aproximación para los 99 aeropuertos; 178 son procedimientos de aproximación PBN (contando dentro de estos los IAP GNSS), de los cuales 107 son RNP APCH, lo que equivale al 14%, distribuidos de la siguiente manera: 83 procedimientos APV Baro-VNAV (APV) - 11% y 24 procedimientos RNP con autorización requerida (RNP AR), representado el 3%.

Metas PBN en el período 2014-2016 para la Región SAM

1.10 Con relación a las salidas y llegadas normalizadas (SIDs y STARs) diseñadas bajo el concepto PBN, las operaciones CDO y CCO, así como los objetivos de la Resolución A37-11 en relación a los procedimientos instrumentales con guía vertical, se acordó la siguiente meta regional para el trienio 2014-2016:

Porcentajes propuestos	60% 2016	60% 2016	40% 2016	40% 2016	60% 2016	De acuerdo a resolución A-37/11		
						70% 2014	100% 2016	
AEROPUERTOS INTERNACIONALES ANP CAR/SAM	SID PBN	STAR PBN	CCO CDO En SIDs y STARS	Rutas PBN Espacio Aéreo Inferior	Rutas PBN Espacio Aéreo Superior	IAP APV/L NAV	IAP RNP-AR	IAP LNAV Only

1.11 Adicionalmente, en base al programa de optimización de espacios aéreos que viene desarrollando la región SAM se estimado establecer una meta regional en la **reducción de emisiones de CO₂ de 40.000 Toneladas de CO₂ anuales** relacionadas mayormente con la optimización de rutas, y TMAs con uso de técnicas CCO y CDO como resultado del ahorro de combustible por parte de los usuarios.

Implantación ATFM

1.12 Al analizar el estado de implantación de la gestión de flujo del tránsito aéreo (ATFM) en la Región Sudamericana, se reconoció la necesidad que existe en la Región, en vista de los eventos mundiales a desarrollarse en los años 2014 y 2016, de instrumentar al menos un puesto de ATFM en los centros de control de área.

1.13 En la Región SAM, se han implantado hasta la fecha 2 unidades centralizadas de gestión de flujo, 3 unidades o puestos de gestión de flujo (FMU/FMP), mientras que un Estado está en proceso de implantación y 8 Estados están desarrollando actividades incipientes o no han iniciado aún acciones orientadas a la implantación de la ATFM. Con base en el análisis realizado, se observó que el 36% de los Estados SAM han implementado unidades FMU o FMP.

1.14 Del total de 99 aeropuertos internacionales de la Región SAM que figuran en el ANP, se gestiona servicio ATFM a 45 aeropuertos (27 en Brasil, 8 en Colombia, 1 en Chile, 2 en Paraguay y 7 en Venezuela), lo que significa un 45% del total de los aeropuertos regionales. No se contabilizan en este porcentaje los aeropuertos de los Estados que están en proceso de implantación.

1.15 Con el auspicio del proyecto RLA/06/901, se han realizado varios cursos de capacitación e incluso se ha desarrollado una guía para efectuar el cálculo de pista y capacidad de los sectores ATC, para guiar a los Estados en la metodología de cálculo de pista y sectores ATC, cursos en la unidad centralizada de ATFM en Brasil, así como también se desarrollaron el manual ATFM y el manual CDM asociado para su aplicación en la Región SAM.

Metas ATFM en el período 2014-2016 para la Región SAM

1.16 Teniendo en cuenta todo lo anterior y dada la importancia de la ATFM en la gestión del balance entre la capacidad y la demanda, se acordó las siguientes metas ATFM para el período 2014-2016:

- a) 2014-2016 al menos una unidad de gestión de flujo (FMU) o puesto de gestión de flujo (FMP) en el ACC de cada FIR;
- b) 2016 una unidad centralizada ATFM (ATFMC) en aquellos Estados con más de un FIR.

Implantación AIM

1.17 Con respecto a la implantación del AIM en la Región SAM, 14 Estados de la Región han completado de la Fase 1 de la hoja de ruta para la transición del AIS al AIM los siguientes elementos:

- a) P-03 - Vigilancia del cumplimiento de las normas AIRAC;
- b) P-04 - Vigilancia de las diferencias entre los Estados con respecto a los Anexos 4 y 15; y
- c) P-05 - Puesta en práctica del WGS.

1.18 Con respecto al elemento P-17, que corresponde a la implantación de la gestión de la calidad (QMS), se observó que en la Región SAM, hay 5 Estados certificados QMS: Brasil, Chile, Ecuador, Guyana Francesa (Francia) y Paraguay.

1.19 Un hito importante para el avance a los nuevos sistemas es que las administraciones completen la Fase 1 en el proceso de la transición del AIS al AIM, ya que en el sistema escalonado e interdependiente de la transición es imprescindible completar una fase para poder pasar a la siguiente fase de la transición.

1.20 Un atraso en la implantación de la Fase 1 tendrá un impacto importante en varias áreas que son dependientes de la calidad de la información aeronáutica. Una de las áreas más afectadas es el ATM.

Meta AIM para los Estados que necesitan completar la FASE I de la hoja de Ruta para la Transición del AIS al AIM en el período 2014-2016 en la Región SAM

1.21 De acuerdo con la información proporcionada por los expertos AIM de los Estados, para el período 2014-2016 se propusieron las siguientes metas para los Estados que aún no han obtenido certificación QMS en el AIM:

Estado	% de Implantación Enero 2012	% de Implantación Mayo 2013	Certificación
Argentina	30 %	30%	2015
Bolivia	30%	30%	2015
Colombia	70%	90%	2014
Guyana	0%	25%	2016
Panamá	70%	70%	2015
Perú	40%	50%	2015
Surinam	30%	35%	2016
Uruguay	90%	95%	2014
Venezuela	50%	50%	2015

Interconexión de sistemas AMHS

1.22 La interconexión de sistemas para el manejo de los mensajes aeronáuticos (AMHS) se inició en el 2010, fecha en la cual muchos de los Estados de la Región SAM habían implantado sistemas AMHS. Hasta la fecha, el número de interconexiones AMHS implantadas son cuatro. Las conexiones se realizaron en la red regional de comunicaciones REDDIG utilizando el protocolo de comunicaciones IP (Internet Protocol).

1.23 Con el fin de establecer compromisos a nivel técnico, operacional y administrativos a la hora de interconectar sistemas automatizados, se ha elaborado un modelo de Memorándum de Entendimiento (MoU) para su aplicación en la Región SAM. De esta forma, los Estados que van a iniciar la interconexión describen en el mismo las actividades y fechas de las actividades requeridas para la interconexión, así como los responsables técnicos y operacionales para coordinar las actividades.

1.24 La totalidad de las interconexiones AMHS requeridas son 26. **La meta es tener el 100% de las interconexiones AMHS implantadas para finales del 2016**, cuatro de estas ya están implantadas, las restantes se implantarían con la siguiente distribución: una para el 2013, 11 para el 2014, 5 para el 2015 y 5 para el 2016.

Interconexión de sistemas automatizados

1.25 La interconexión de sistemas automatizados entre ACCs adyacentes tiene como objetivo reducir el riesgo de incidentes aeronáuticos generados por actividades de coordinación entre centro y, mejor, al mismo tiempo, las fases de planificación para un control eficiente de los vuelos desde/hacia las Regiones de Información de Vuelo (FIR) correspondientes.

1.26 El seguimiento de la interconexión de sistemas automatizados en la Región se está efectuando a través de las reuniones de implantación SAM (SAM/IG), contando con el apoyo del Proyecto RLA/06/901, mediante el cual se han elaborado guías para apoyar la implementación, así como misiones a los Estados, que se encuentran la página WEB de la Oficina Regional Sudamericana de la OACI en la sección documentos electrónicos.

1.27 La interconexión deseada de sistemas automatizado consiste en la implantación del intercambio de datos radar utilizando formato ASTERIX (*All Purpose Structured Eurocontrol Surveillance Information Exchange*) y protocolos de comunicaciones en IP (Internet Protocol) y la implantación de la transferencia automatizada de planes de vuelo entre centros automatizados a través del AIDC (comunicaciones de datos entre instalaciones ATS). El medio de comunicaciones será la red regional REDDIG.

1.28 La meta para la interconexión de sistemas automatizados es de 15 interconexiones **implantadas para finales de 2015**. La distribución de implantación por año del 2013 al 2015 es la siguiente: **1 en el 2013, 8 en el 2014 y 6 en el 2015**.

Implantación de redes de comunicaciones IPS (Internet Protocol Suites) nacionales

1.29 Con la implantación del AMHS, muchos de los Estados de la Región SAM han mejorado sus redes de comunicaciones nacionales implantados redes IPS nacionales, pero muy pocos Estados han planificado la implantación sobre una misma red IP nacional de los servicios AIS y/o MET, servicios operacionales de voz (comunicaciones ATS directas o conmutadas) y de vigilancia radar.

1.30 La implantación de redes IPS nacionales facilitará la implantación de nuevos servicios de apoyo a los servicios aeronáuticos aumentando la disponibilidad de los mismos.

1.31 Al respecto, para finales del periodo **2014-2016 se tiene previsto que el 80% de los Estados de la Región** hayan implantado redes IPS nacionales con las características arribas citadas. La distribución de implantación en el periodo 2014-2016 sería 2 para el 2014, 3 para el 2015 y 5 para el 2016. Para el 2018, está previsto el 100% de la implantación.



APENDICE B

ORGANIZACIÓN DE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL Oficina Regional Sudamericana

DECLARACIÓN DE BOGOTA

Las Autoridades de Aviación Civil de Sudamérica, en su décimo tercera reunión celebrada en Bogotá, Colombia, del 4 al 6 de diciembre de 2013 convocada por la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y que contó con la participación de funcionarios de alto nivel que representan a 13 Estados y 8 organizaciones internacionales e industria:

Considerando que de acuerdo al Artículo 37 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional cada Estado Contratante se compromete a colaborar, a fin de lograr el más alto grado de uniformidad posible en las reglamentaciones, normas, procedimientos y organización relativos a las aeronaves, personal, aerovías y servicios auxiliares, en todas las cuestiones en que tal uniformidad facilite y mejore la navegación aérea;

Tomando nota de los objetivos que se desean alcanzar con los Planes Mundiales de Navegación Aérea y de Seguridad Operacional, recientemente aprobados por el trigésimo octavo período de sesiones de la Asamblea de la OACI;

Teniendo en cuenta el papel fundamental que desempeña la aviación civil en el desarrollo socio-económico, intercambios, el comercio y para la integración regional;

Conscientes que el constante crecimiento en el transporte aéreo que está presentando la región y que los grandes eventos mundiales que se desarrollarán en los próximos años requieren de esfuerzos adicionales para mejorar aún más los indicadores de seguridad operacional, eficiencia y seguridad de la aviación;

Conscientes que el crecimiento del transporte aéreo impone retos adicionales para la infraestructura tanto de aeropuertos como de navegación aérea;

Conscientes que para gestionar los procesos regionales tendientes a la implementación de mejoras operacionales en la navegación aérea, seguridad operacional y seguridad de la aviación, se requiere del establecimiento de indicadores y metas claras;

Reconociendo que la Región Sudamericana ha logrado implementar exitosamente mecanismos regionales de cooperación técnica adoptando un enfoque conjunto en la resolución de problemas de interés común;

Conscientes que la armonización de normas y procedimientos a nivel regional facilitara un ambiente colaborativo entre los Estados garantizando el incremento de los niveles de seguridad de las operaciones aéreas en la región y el logro de metas conjuntas;

Conscientes de que las mejoras operacionales en la navegación aérea desde un enfoque regional son más productivas y que el retraso en un Estado puede afectar negativamente al resto de los Estados;

Reconociendo que para la mejor implementación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de gestión de la Seguridad Operacional (SMS) a nivel regional es necesaria la implementación de una legislación sobre protección de las fuentes de información;

Conscientes que los objetivos hasta ahora alcanzados en la seguridad operacional requieren de acciones concretas para el sostenimiento de los logros;

Reconociendo la importancia de desarrollar inteligencia de seguridad operacional utilizando información reactiva, proactiva y predictiva, para acompañar la toma de decisiones, mitigar los riesgos a la seguridad operacional y mejorar de forma continua;

Reconociendo el potencial del trabajo colaborativo de los Equipos de Seguridad Operacional de Pista (RST) como una herramienta gestión de riesgos; y

Considerando el plan de acción acordado durante la Reunión de Directores de Navegación Aérea y Seguridad Operacional de la Región Sudamericana (SAM).

La décimo tercera Reunión de Autoridades de Aviación Civil de la Región Sudamericana (RAAC/13):

DECLARA su compromiso en alcanzar las siguientes metas regionales para el 2016:

1. **Vigilancia de la seguridad operacional**
Alcanzar el 80% de aplicación efectiva (EI) en la Región SAM.
2. **Accidentes**
Reducir la brecha (GAP) de la tasa de accidentes de la Región SAM en un 50% con relación a la tasa mundial de accidentes.
3. **Excursiones en pista**
Reducir en 20% la tasa de excursiones de pista con relación a la tasa promedio de la Región (2007 – 2012).
4. **Certificación de aeródromos**
Alcanzar a 20% de aeródromos internacionales certificados.
5. **Implantación del Programa Estatal de Seguridad Operacional (SSP) y del Sistema de Gestión de la Seguridad Operacional (SMS)**
 - *Alcanzar el 67% de implementación del SSP.*
 - *Alcanzar el 100% de la capacidad de la vigilancia de los SMS de los proveedores de servicios.*
6. **Navegación basada en performance (PBN) terminal**
Cumplimiento de las metas establecidas en la resolución A37-11 de la Asamblea de la OACI en relación a los procedimientos de aproximación con guía vertical (APV),
7. **PBN en ruta**
 - *60% de aeródromos internacionales con Salida normalizada por instrumentos (SID) / llegada normalizada por instrumentos (STAR) PBN.*
 - *60% de rutas/espacios aéreos con navegación basada en performance (PBN).*
8. **CDO**
40% de aeródromos internacionales / áreas de control terminal (TMA) con operación de descenso continuo (CDO).

9. **CCO**
40% de aeródromos internacionales / TMA's con operación de ascenso continuo (CCO).
10. **Estimado de ahorro en combustible/ Reducción en emisiones de CO2 con base en la herramienta de la OACI para la estimación de ahorro de combustible (IFSET)**
Alcanzar a nivel regional 40,000 Toneladas de reducción de emisiones CO2 anuales en la implantación de la PBN en ruta.
11. **ATFM**
100% de centros de control de área (ACCs) proporcionando el servicio de gestión de la afluencia del tránsito aéreo (ATFM).
12. **AIM**
100% de elementos requeridos (hoja de ruta Servicios de Información aeronáutica (AIS) a la Gestión de Información aeronáutica (AIM)) de la FASE I.
13. **Interconexión AMHS**
100% de interconexiones del Sistema de Tratamiento de Mensajes ATS (AMHS) a nivel regional implementado.
14. **Interconexión de sistemas automatizados (intercambio de comunicaciones de datos entre instalaciones ATS (AIDC))**
100% de interconexiones de sistemas automatizados.
15. **Implementación de redes IP nacionales**
80% de los Estados con implantación de redes de comunicaciones IP nacionales.

Hecho en Bogotá, Colombia, 6 de diciembre de 2013