



**Cuestión 6 del
Orden del Día: Otros Asuntos**

**PASOS PARA LA RESOLUCIÓN DE DUPLICIDAD DE CÓDIGOS 5LNC EN VENEZUELA
(Presentada por Venezuela)**

RESUMEN	
Esta nota informativa tiene por objeto presentar a consideración los Estados, y de la Secretaría, las actividades realizadas en función de las cuatro reglas propuestas por OACI para la resolución de la duplicidad de los códigos 5LNC y la posibilidad de ser considerada en su análisis por los administradores de la base de datos ICARD.	
Referencias: <ul style="list-style-type: none">- Anexo 11 de la OACI- ICARD Website- Comunicación AN 11/45.5-17/101	
Objetivos estratégicos de la OACI:	<i>A – Seguridad operacional B– Capacidad y eficiencia de la navegación Aérea</i>

1 Antecedentes

1.1 Las Normas y Métodos Recomendados de la OACI que se aplicarán con relación a los 5LNC se pueden encontrar en el Anexo 11 — Servicios de Tránsito Aéreos, Capítulo 2, Sección 2.14 y Anexo 11 — Servicios de Tránsito Aéreo, Apéndice 2. Se asigna un nombre clave de cinco letras (5LNC) cuando se requiere un punto significativo que no está marcado por el emplazamiento de una radioayuda para la navegación y se use para propósitos de ATC.

1.2 La primera aplicación por internet de la base de datos de los Códigos y Designadores de Ruta Internacionales de la OACI (ICARD) se implantó en 1998. Se desarrolló para apoyar el proceso de adjudicación de nombres clave de cinco letras (5LNC) dentro de la región EUR/NAT de la OACI. Esta aplicación se extendió gradualmente hacia otras Regiones de la OACI a partir de 2005, y la base de datos ICARD está disponible para todas las Regiones de la OACI desde fines de 2010.

1.3 La OACI emitió la carta a los Estados 2017/101 Sistema de base de datos de códigos y designadores de ruta internacionales (ICARD) de la OACI. Esta carta contiene las reglas para gestionar la duplicación de 5LNC e insta a los Estados a cumplir con las provisiones del Anexo 11 y Anexo 15 de OACI, respecto al sistema de códigos.

2 Análisis

2.1 En la actualidad, Venezuela viene realizando una serie de actividades tendientes a solventar las fallas que se presentan en cuanto a la duplicidad de códigos.

2.2 En la actualidad, Venezuela viene realizando una serie de actividades tendientes a

solucionar las fallas que se presentan en cuanto a la duplicidad de códigos.

2.3 La actualización del sistema ICARD reviste suma importancia ya que el actual incumplimiento, a escala mundial, de las disposiciones del Anexo 11 — *Servicios de tránsito aéreo*, (Apéndice 2, párrafos 3.1 y 3.4) relativas al carácter único de los 5LNC, continúa creando dificultades que podrían ocasionar problemas relacionados con la seguridad operacional. Se han identificado los siguientes problemas en relación con los 5LNC. La comunicación AN 11/45.5-17/101 de agosto de 2017, exhortó a los Estados a aplicar las reglas para corregir las duplicaciones de nombres-clave de cinco letras (5LNC) y presentar información actualizada sobre los mismos.

2.4 El adjunto de dicha comunicación, plantea un conjunto de reglas para ayudar en la resolución de la duplicidad:

Regla 1. Se concederá prioridad al 5LNC o a los 5LNC que ya están asignados en la ICARD. Los 5LNC duplicados que no estén asignados en la ICARD se remplazarán por 5LNC nuevos. Si en la ICARD existen dos o más 5LNC con el mismo nombre, se aplicará la Regla 2.

Ejemplo: En la ICARD el 5LNC KOBAS está asignado a dos Estados miembros.

Nota: la Oficina regional o las Oficinas regionales indicarán al Estado o a los Estados en cuestión que cambien los 5LNC duplicados que no figuran en la ICARD. La publicación de 5LNC en las AIP no se considerará como subcriterio de estas reglas.

Regla 2. Si se asignan dos o más 5LNC del mismo nombre en la ICARD:

- a) Fecha de creación (fecha en que se asignó al Estado el 5LNC en la ICARD)
Si existen dos o más 5LNC con fecha de creación, se dará prioridad a la fecha más antigua. Tras verificar que el Estado con la fecha prioritaria sigue utilizando ese 5LNC, la Oficina regional o las Oficinas regionales propondrán uno o más 5LNC nuevos al otro o a los otros Estados que tienen el mismo 5LNC.
- b) Con fecha de creación y sin fecha de creación
Se propondrá uno o más 5LNC nuevos al Estado o a los Estados que no tienen fecha de creación en la ICARD.
- c) Sin fecha de creación
Si hay dos o más 5LNC con el mismo nombre y sin fecha de creación se aplicará la Regla 3.

Regla 3. Si la aplicación de las Reglas 1 y 2 no resuelve el problema de duplicación de 5LNC, se dará prioridad a las siguientes características:

- a) Los 5LNC utilizados tanto en el espacio aéreo terminal (SID/STAR) como en el espacio aéreo en ruta.

Nota: El número de cambios previstos y de publicaciones requeridas en las partes AD y ENR de las AIP puede llegar a ser muy considerable.

- b) Los 5LNC utilizados en espacios aéreos terminales de alta densidad / gran complejidad (p. ej., procedimientos para SID/STAR, espera, aproximación por instrumentos).

- c) Los 5LNC utilizados en espacios aéreos en ruta (p. ej., cruces entre dos o más rutas ATS, transferencia de puntos de control, rutas en el espacio aéreo superior/inferior, etc). Se dará prioridad al número más alto de travesías en rutas ATS con los 5LNC en cuestión.
- d) Los 5LNC utilizados en espacios aéreos terminales de baja densidad / poca complejidad.
- e) Los 5LNC utilizados en otras rutas (del interior, temporales, de helicóptero, etc.).

Regla 4. Solución de conflictos:

- a) Si ninguna de las reglas anteriores resuelve el problema de las duplicaciones de 5LNC y si las mismas ocurren dentro del área de acreditación de una Oficina regional, dicha Oficina regional tomará la decisión.
- b) Si los 5LNC duplicados ocurren en regiones diferentes, las Oficinas regionales correspondientes convendrán en una solución.
- c) Si ninguna de las reglas precedentes resuelve el problema de las duplicaciones de 5LNC, la Sede de la OACI, en coordinación con la Oficina regional o las Oficinas regionales pertinentes tomará la decisión final.

2.5 Venezuela, en el interés de colaborar en la resolución de la duplicidad de los códigos 5LNC, acogiéndose a la REGLA 2, literales a), b) y c), REGLA 3, literales a) y c), ha analizado aquellos que ICARD ha indicado que están en uso dentro de la FIR Maiquetía y que presentan duplicidad con otro Estados u otras Regiones OACI.

2.6 De esta manera se analizó cada uno de aquellos que están en verificación por parte de ICARD. Se cruzó la información que presenta el Show map de cada punto en la página de ICARD con la herramienta Sky Vector y además con la data de cada punto en la cartografía aeronáutica de Venezuela de distintas enmiendas.

ABAPO- está en una ruta de servicio de asesoramiento, podría ser eliminado ya que no define ninguna intersección

ACORA- No hay duplicidad, es un punto común con la FIR Curazao.

ALCOT- Punto dentro de la FIR Maiquetía en ruta como punto de transferencia con Curazao, adicionalmente en uso antes que USA (presentar soporte)

ALTOS- en ruta en alto nivel y bajo nivel, UL216, UW27, W17, W27. En uso antes que USA (presentar soporte)

ANGEL- No lo tenemos, fue sustituido por LIMAS

AVELO- No hay duplicidad, límite con Curazao.

BOGSI- No hay duplicidad, limite con Piarco.

CAUCA- en Find Allocated and Available 5LNC solo aparece para Venezuela, verificado con Sky Vector, solo aparece para Venezuela

ERICA- No corresponde a Venezuela, de hecho, la coordenada de latitud 35 27 14.06N y longitud 101 22 05.23W no corresponde a la geografía de Venezuela, tenemos URICA

ESIPO- Tanto en Find Allocated and Available 5LNC como en Sky Vector, este punto aparece solo para Venezuela

ETALA- Tanto en Find Allocated and Available 5LNC como en Sky Vector, este punto aparece solo para Venezuela

GARZA- Figura en el Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día de la Reunión SAM/AIM/11, como quintuplicado Republic of Korea, United States of America, Costa Rica (COCESNA), Venezuela, Perú (Venezuela gestionará el cambio de código)

GILGA- por Find Allocated and Available 5LNC aparece atribuido a Venezuela en la coordenada 120806.68N, 0710605.11W, en las rutas A574, UA574, en Sky Vector aparece para algún punto en Seul, Korea, pero que no se visualiza ni en alto ni en bajo nivel

GOLFO- Por Find Allocated and Available 5LNC aparece repetido en SAM con Brasil y en Sky Vector aparece también para Europa. (Venezuela en uso desde 1983)

GUADA- por Find Allocated and Available 5LNC aparece atribuido a Venezuela en la coordenada 103517.09N, 0692919.28W, por Sky Vector aparece como un punto geográfico en la carta visual de San Antonio Texas (Venezuela puede eliminar)

HENRY- por Find Allocated and Available 5LNC aparece atribuido a Venezuela en la coordenada 13 05 05.10N, 64 38 37.21W, por Sky Vector aparece como un punto geográfico en Groenlandia

ITSEL- por Find Allocated and Available 5LNC aparece como punto común con Curazao.

JENDE- por Find Allocated and Available 5LNC aparece atribuido a Venezuela.

KERON- por Find Allocated and Available 5LNC en el show map aparece en ruta de bajo nivel en Venezuela, en Sky Vector, en la cartografía de Italia no se observa el punto.

KIKER- por Find Allocated and Available 5LNC aparece en Venezuela, es punto limítrofe con la FIR San Juan, en Sky Vector, en la cartografía de Italia no se observa el punto

LENOS- Podemos eliminar, aunque el nuestro es LEÑOS, sin embargo, no se observa ningún uso en la aerovía W18

LIMAS- Para Venezuela, aparece repetido con Rusia. Habría que verificar fecha de creación en Venezuela

LIMON- IAF en procedimiento de aproximación ILS de aeropuerto Internacional (En uso desde 1999)

LUCAS- Figura en el Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día de la Reunión SAM/AIM/11, como septuplicado Costa Rica, Venezuela, Mexico, Brazil, Australia, China (Taiwan), Philippines, y se da prioridad a Venezuela, sin embargo, está dentro de la FIR Curazao

MARES- Aparece para Venezuela en la TMA Maiquetía, aunque con coordenadas incorrectas

No se visualiza en la cartografía de EE.UU. Sky Vector solo registra dos (02) MARES

El Show map de ICARD registra adicionalmente uno para TUNEZ y uno para España, pero no hay definición de ruta

MAROA- No pertenece a la FIR Maiquetía

MASPU- Intersección en ruta, en alto y bajo nivel dentro de la FIR Maiquetía. Verificar

MAVAC- en la ruta W17G que es ruta con servicio de asesoramiento, pudiéramos eliminarlo

MEGIR- Es punto límite de FIR entre Maiquetía y Piarco, solo faltaría verificar coordenada

MINDA- Es punto límite común para Venezuela, Piarco y Guyana. Adicionalmente aparece en Filipinas. Debemos verificar fecha desde que lo tenemos.

NEDEX- Punto en ruta de alto nivel, esta repetido en Gran Bretaña, tendríamos que verificar fecha de implantación.

NOREX- Punto límite con Curazao, solo falta unificar coordenada.

ORTIZ- En la FIR Maiquetía es límite con la FIR Barranquilla, se verificará la data de utilización. Para México en el show map de ICARD, remite al mismo punto de USA en el Estado de Florida

OSMAR- el show map de ICARD lo muestra para Venezuela en una salida que está desde 1980 (verificar fecha)

También aparece para Europa, entre Italia y Tunez

OSTRA- Por ICARD 5LNC, hay tres opciones para este código. El Show map, presenta un punto en Alemania, uno en Chile que estaría sobre el Océano Pacífico, Venezuela y Brasil.

En Venezuela define un PTC de entrada a la TMA Margarita (*podríamos cambiar*)

En Chile define un punto RNAV en ruta para la AWY UL348/L348

En Alemania define un punto en ruta RNAV UZ21/Z21

PAGAK- Es punto en ruta RNAV UL793, límite con Curazao, solo habría que unificar coordenada.

PARIA- Es punto en ruta convencional de alto y bajo nivel UA562/A562, límite con Piarco, solo habría que unificar coordenada. No está repetido en ninguna otra Región o FIR

PILAR- Según Show map de ICARD está en una coordenada en Tennessee, EE.UU, aunque dice VEN.

Para Sky Vector aparece para Venezuela en un punto de ruta convencional A300 y además es PTC en la TMA Margarita.

Adicionalmente aparece dentro de un área terminal en Jakarta, Indonesia, pero no se especifica una ruta.

PULPO- el Show map de ICARD nos da dos opciones, una para Perú, cerca de Lima, pero no se refleja el punto y tampoco en Sky vector, la otra opción es Venezuela que en Sky Vector refleja el punto en alto y bajo nivel, en la aerovía A554/UA554. Podemos demostrar la fecha de implantación de ese punto.

RODOL- Tanto en ICARD 5LNC como en Sky Vector aparece en Venezuela en ruta de bajo nivel W8, en limite de TMA Barquisimeto, como en Gran Bretaña en ruta de alto y bajo nivel UL28/L28 (*podríamos eliminar*)

ROJAS- Por ICARD 5LNC aparece para un punto en Abilene en Texas, USA y también para Venezuela, pero cargado con coordenada errada. Por Sky Vector aparece en Venezuela en ruta de alto y bajo nivel UA554/A554

También para Abilene en Texas, USA, pero no se refleja en ninguna de las opciones de ruta, posiblemente sea en una carta de aproximación.

ROCKY- Figura en el Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día de la Reunión SAM/AIM/11, como sextuplicado China (Hong Kong), China (Taiwan), Japan, New Zealand, United States of America, Venezuela (Ya se gestiono el cambio por ACEDO)

SELVA- Figura en el Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día de la Reunión SAM/AIM/11, como cuadruplicado Venezuela, Ecuador, Brazil, Bolivia, United States of America, Spain (Venezuela gestionará nuevo código)

SILVA- Tanto en ICARD 5LNC como en Sky Vector aparece en Venezuela en ruta de alto y bajo nivel UA511/A511. (En uso en G432/UG432 desde 1978). Adicionalmente aparece para Gran Bretaña

TAMAR- IAF en uso en ILS Approach y VOR/DME Approach en aeropuerto Internacional

TERSI- Punto en una Ruta RNAV al noreste de Italia.

También en ruta convencional de bajo nivel en la FIR Maiquetía. (*Podríamos eliminar*)

TOMAS- Figura en el Apéndice B al Informe sobre la Cuestión 4 del Orden del Día de la Reunión SAM/AIM/11, como sextuplicado Australia, Denmark (Greenland), New Zealand, Brazil, Venezuela, Costa Rica, para Venezuela aparece en procedimiento de aproximación RNAV (ya se gestionó el cambio por DOLVO)

TORTU- aparece como punto límite entre FIR Milano y FIR Marsella,

También en ruta de bajo nivel dentro de la FIR Maiquetía, W19 desde hace muchos años

VODIN- Para ICARD 5LNC y para Sky Vector, aparece para un punto en alto y bajo nivel UA511/A511 y limite con la FIR Curazao.

Adicionalmente en ICARD 5LNC para Bosnia aparece esta nota: “Compulsory VFR Reporting Point” o sea un punto de reporte visual.

VUDAL- Para ICARD 5LNC y para Sky Vector es un punto límite entre las FIR Piarco y FIR Maiquetía, no es repetido.

2.7 La Autoridad Aeronáutica de la República Bolivariana de Venezuela, está dispuesta a presentar la evidencia física de la fecha de uso de todos aquellos puntos en cuestión.

2.8 Así mismo, en el evento de que la estrategia adoptada no resuelva el evento, Venezuela, respetuosa de las mejores prácticas de OACI, deja a la consideración de la Oficina Regional, la aplicación de la REGLA 4.

3. Acción sugerida

3.1 Se invita a la reunión a:

- a) Tomar nota de la información suministrada;
- b) analizar la propuesta de Revisualización de cada punto indicado como duplicado por parte del Estado involucrado;
- c) solicitar a ICARD y a la Oficina Regional, la evaluación del contenido de esta nota de estudio a los fines de la toma de decisión final; y
- d) analizar otras consideraciones que al respecto la Reunión considere necesario.
