



**Decimonovena Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y Sudamérica (GREPECAS/19)**

En línea, 27 – 29 de octubre de 2021

**Cuestión 4 del  
Orden del Día:**

**Actividades Globales e Interregionales**

**ESTADO ACTUAL DE LOS CÓDIGOS 5LNC EN LAS REGIONES CAR/SAM**

(Presentada por la Secretaría)

<b>RESUMEN EJECUTIVO</b>	
Esta Nota presenta una actualización del estado de utilización de los Nombre-Clave de Cinco Letras (5LNC) en las Regiones CAR/SAM y propone acciones para fomentar su correcta publicación acorde con los lineamientos de la base de datos de Códigos Internacionales y Designadores de Rutas (ICARD) de la OACI.	
<b>Acciones:</b>	Las acciones sugeridas se describen en la Sección 5.
<b>Objetivos Estratégicos:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea</li></ul>
<b>Referencias:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Anexo 11- <i>Servicios de Tránsito Aéreo</i></li><li>• Doc 4444 – <i>Procedimientos para los Servicios de Navegación Aérea - Gestión del Tránsito Aéreo - PANS-ATM</i></li><li>• Comunicación a los Estados AN 1/45.5-17/101</li><li>• Recomendación 3.5/1 de la AN-Conf/13</li></ul>

**1. Introducción**

1.1 El Anexo 11 establece que las rutas de Servicios de Tránsito Aéreo (ATS) y puntos significativos se identificarán por medio de designadores.

1.2 Los principios para la identificación de rutas ATS y el establecimiento e identificación de puntos significativos se encuentran detallados en los Apéndices 1 y 2 del Anexo 11, respectivamente.

**2. Antecedentes**

2.1 En marzo de 2017, la OACI finalizó la implantación inicial de la nueva plataforma ICARD. El sistema de base de datos ICARD actualizado, al que se puede acceder a través del portal seguro de la OACI, sustituyó a la plataforma anterior, con el principal objetivo de satisfacer las necesidades de los Estados para apoyar la implantación eficiente y segura de 5LNC únicos.

2.2 Previo a la implementación de la nueva plataforma ICARD, se habían identificado los siguientes problemas en relación con los 5LNC:

- a) un número significativo de claves duplicadas (incluidas claves en triplicado y cuádruplicado);
- b) la cercanía de códigos con similitud en el sonido o en la misma ruta del plan de vuelo; y
- c) diferencias entre los datos 5LNC registrados en la base de datos ICARD y los que figuran en las Publicaciones de información aeronáutica (AIP) nacionales.

2.3 Además, se debe considerar la Recomendación 3.5/1 de la AN-Conf/13 emitida en relación con el “SISTEMA DE INDICADORES DE LUGAR DE LA OACI Y BASE DE DATOS DE PUNTOS SIGNIFICATIVOS”, la cual menciona:

*Que los Estados y las partes interesadas de la industria:*

- a) *finalicen urgentemente la población de la base de datos de nombres-claves de cinco letras y designadores de ruta (ICARD) con todos los nombres-claves de cinco letras (5LNC) empleados a escala mundial, a fin de garantizar la precisión de la base de datos;*
- b) *se aseguren de que, siempre que se utilicen 5LNC para fines militares, éstos se publiquen en una publicación de información aeronáutica (AIP) de la OACI y, por lo tanto, se codifiquen en el sistema de gestión de vuelo (FMS) de la aeronave y dichos 5LNC se coordinen a través del proceso ICARD.*

*Que la OACI:*

- c)  *siga abordando la cuestión de las limitaciones en la disponibilidad de indicadores de lugar y de 5LNC a corto plazo y encuentre una solución de largo plazo;*
- d)  *al encontrar esas soluciones, considere la necesidad de lograr la armonización y la interoperabilidad mundiales;*
- e)  *prosiga con sus esfuerzos por mejorar el nivel de conciencia y de instrucción respecto al uso de la base de datos ICARD en las regiones que no la utilizan en forma intensiva;*
- f)  *siga trabajando para eliminar 5LNC duplicados y conflictos derivados de la similitud fonética de los mismos; e*
- g)  *implemente mejoras en la funcionalidad de la base de datos ICARD, lo que incluye el uso de mapas que muestren las regiones de información de vuelo (FIR), y más antecedentes con respecto a 5LNC y verificaciones de similitud fonética para los códigos que se mantienen en reserva, pero que aún no se asignan a una región.*

2.4 Sin embargo, un número significativo de Estados no han atendido las acciones contenidas en la Comunicación a los Estados AN 11/45.5-17/101 y no han actualizado la información sobre los 5LNC, ni tampoco se ha tomado medidas relacionadas con la Recomendación 3.5/1 de la AN/Conf-13. Se estima que solo del 60 al 70% de todos los 5LNC que se utilizan en la actualidad en todo el mundo están registrados en la base de datos ICARD 5LNC, mientras que varios Estados siguen utilizando 5LNC que no se han solicitado ni registrado en ICARD.

### 3. Situación actual

#### *Región CAR*

3.1 Con la implementación de la nueva plataforma ICARD, las Oficinas Regionales NACC y SAM de la OACI iniciaron una campaña de acercamiento y orientación con los Estados y proveedores de servicio, con respecto a la necesidad de atender los códigos duplicados existentes.

3.2 Como primer paso, se aseguró el compromiso de los Estados de publicar 5LNC solamente luego de que estos hayan sido solicitados y aprobados en el sistema. Posteriormente, se identificaron un número importante de códigos publicados que no habían sido ingresados a la base de datos del ICARD.

3.3 En ese sentido, la Oficina Regional NACC de la OACI solicitó a los Estados y Territorios de la Región CAR el listado de los 5LNC e identificadores de rutas ATS que tienen publicados en su AIP. Se recibió la respuesta de todos los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que proporcionan servicio en el espacio aéreo superior de la Región CAR, tabulando los resultados y comparando con lo remitido con lo ingresado en ICARD.

3.3 Queda pendiente la incorporación en la base de datos aquellos códigos que no fueron asignados usando el sistema ICARD.

#### *Región SAM*

3.4 Los foros de la SAMIG y SAM/AIM han presentado los problemas relacionados a la ICARD en referencia a los 5LNC. Los problemas observados son detallados a continuación:

- a) un número significativo de claves duplicadas (incluidas claves en triplicado y cuadruplicado);
- b) la cercanía de códigos con similitud en el sonido o en la misma ruta del plan de vuelo;
- c) diferentes coordenadas para puntos de recorrido que se ubican en la frontera de Regiones de Información de Vuelo (FIR) en las AIP de los Estados involucrados;
- d) código de similitud fonética dentro de las 500 millas; y
- e) diferencias entre los datos 5LNC registrados en la ICARD y los que figuran en las AIP nacionales.

3.5 En estas reuniones se promovieron la resolución de los casos de puntos duplicados, triplicados, etc., así como los otros problemas listados. Asimismo, se ha diseñado una hoja de ruta, con la siguiente finalidad:

- a) Para 2019: Solucionar el 15% de los problemas observados anteriormente.
- b) Para 2020: Revisar y realizar las enmiendas al AIP y otros documentos para el 40% de los códigos con problemas.
- c) Para 2021: Resolver el 60% de los problemas relacionados con los códigos.
- d) Para 2022: Resolver el 80% de los problemas relacionados con los códigos.

3.6 Adicionalmente, se ha instado a los Estados a revisar los AIP e ingresar los 5LNC que se encuentran en uso en el Estado a fin de garantizar que toda la población de 5LNC esté incluida en el ICARD.

3.7 Así mismo, en los foros de la SAMIG y la SAM/AIM se ha instado a los Estados a las siguientes acciones:

- a) solicitar nuevos 5LNC solo una vez verificado de que los mismos no estén en uso, haciendo previamente una verificación cruzada entre la ICARD y otras bases de datos de la industria;
- b) una vez verificada su no uso, verificar si no existe similitud fonética dentro de las 500 NM; y
- c) publicar la enmienda una vez que los códigos hayan sido validados por la Oficina Regional de la OACI.

3.8 En la Región SAM, Argentina, Brasil, Chile, Colombia y Perú han realizado varias enmiendas con la finalidad de ir eliminando los códigos duplicados, triplicados, etc.

#### **4. Conclusiones**

4.1 Una base de datos de 5LNC más completa y un sistema ICARD mejorado que cumple con los requisitos operativos incrementará el nivel de conciencia situacional, lo cual ayudará e incrementar el nivel de seguridad operacional.

4.2 Incrementar la seguridad operacional de la navegación aérea mundial a través de la resolución de los conflictos relacionados con 5LNC duplicados, similares y homófonos mejorará la gobernanza y la adherencia.

#### **5. Acciones sugeridas**

5.1 Se invita a la Reunión a:

- a) instar a los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales que proporcionan servicios de tránsito aéreo en las Regiones CAR/SAM a cumplir la Recomendación 3.5/1 de la AN/Conf-13 en relación a la población total de los códigos 5LNC que utilizan;
- b) solicitar a las Oficinas NACC y SAM que realicen la recopilación de los 5LNC y rutas ATS publicados por los Estados, Territorios y Organizaciones Internacionales de las Regiones CAR/SAM y comparar la información publicada con la disponible en ICARD y remitan su análisis a la Sede de la OACI para que se actualice la base de datos ICARD; y
- c) Cualquier acción adicional que se considere necesaria.