



**Quinta Reunión Conjunta GREPECAS–RASG-PA (GREPECAS-RASG-PA/5) y
Vigésima tercera Reunión del Grupo Regional de Planificación y Ejecución del Caribe y
Sudamérica (GREPECAS/23)**

Fase Virtual (Asincrónica, 19 de enero al 17 de febrero de 2026)

Fase Presencial (Ciudad de México, México del 4 al 6 de marzo de 2026)

**Cuestión 8 del
Orden del Día:**

Implementación de la navegación aérea CAR/SAM

**REVISIÓN Y ACTUALIZACIÓN DE PROCEDIMIENTOS DE APROXIMACIÓN
INSTRUMENTAL (IAP)**

(Presentada por Brasil)

RESUMEN EJECUTIVO

Esta Nota de Estudio presenta las implicaciones del Safety Directive EASA SD 2025-02, emitido el 20 de noviembre de 2025, que identifica un problema de seguridad relacionado con el cálculo de las mínimas de aproximación final (OCA/H) en aproximaciones no precisas, derivado del uso de ciertas versiones del software FPDAM. El documento solicita que los Estados revisen los procedimientos publicados para detectar y corregir posibles inconsistencias.

Acción:	Se invita al grupo a: a) verificar si los proveedores utilizan versiones del software FPDAM afectadas; b) revisar los procedimientos NPA diseñados con dichas versiones; c) emitir NOTAM si se identifican discrepancias; d) actualizar las cartas IAC según corresponda; e) coordinar estas acciones con los subgrupos técnicos del SAM/IG.
<i>Metas Estratégicas 2026-2050:</i>	<ul style="list-style-type: none">• Todos los vuelos son seguros y protegidos• La Aviación es sostenible en términos medioambientales• Movilidad fluida, accesible y confiable• Ningún país se queda atrás• Marco jurídico integral• Desarrollo económico
<i>Referencias:</i>	Seguridad operacional; <ul style="list-style-type: none">• Capacidad y eficiencia de la navegación aérea;• Ningún país se queda atrás.

1. Introducción

1.1 El Safety Directive EASA SD 2025-02 fue emitido tras la identificación de un problema en el cálculo de las mínimas OCA/H en procedimientos de aproximación no precisa, causado por un error en las funciones del software FPDAM versión 10.10.2.152 y potencialmente versiones anteriores operacionales contemplados en el GANP, como métricas indirectas para medir las acciones ambientales que deben ser llevadas a cabo por cada parte interesada.

1.2 La OACI establece la importancia de garantizar la correcta aplicación de los criterios PANS-OPS en el diseño de procedimientos, conforme a los requisitos internacionales de navegación aérea basados en desempeño.

1.3 Conviene destacar que la información y las conclusiones presentadas en esta Nota de Estudio fueron ratificadas por miembros del Panel de Procedimientos de Vuelo por Instrumentos (IFPP) y confirmadas por la empresa IDS AirNav, desarrolladora del software FPDAM, lo que aporta mayor solidez técnica y respalda los análisis aquí presentados.

2. Análisis

2.1 Diversos Estados de la Región SAM utilizan servicios de diseño de procedimientos que emplean FPDAM. Existe la posibilidad de que procedimientos NPA hayan sido diseñados con versiones afectadas.

2.2 Es necesario identificar y revisar todos los procedimientos publicados que dependan de cálculos del software, a fin de validar la correcta determinación de las mínimas de aproximación.

3. Acciones necesarias

3.1 Los Estados deben coordinar con sus proveedores AIM y PANS-OPS para verificar los procedimientos afectados.

3.2 Se debe emitir NOTAM cuando se identifiquen valores incorrectos de OCA/H.

3.3 Las cartas de aproximación deben actualizarse conforme a los criterios aplicables.

4. Conclusión

4.1 La revisión de los procedimientos afectados constituye una medida esencial para garantizar la seguridad operacional y el cumplimiento de los requisitos de la OACI. El grupo SAM/IG debe mantener seguimiento del tema hasta su resolución total.