



**Cuestión 5 del
Orden del Día:**

Asuntos relativos a la Navegación Aérea

5.1 Revisión de la implementación del RPBANIP, el nuevo NAM/CAR ANI/WG, resultados de la Duodécima Conferencia de Navegación Aérea (AN-Conf/12), el nuevo Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP), la implementación de Mejoras por Bloques del Sistema de Aviación (ASBU) e impacto en planes regionales

RESULTADOS IMPLEMENTACIÓN NUEVO FORMATO PLAN DE VUELO

(Presentada por República Dominicana)

RESUMEN	
Esta nota describe los resultados de la implementación del Nuevo Formato Plan de Vuelo (NFPL) en la República Dominicana	
Referencias:	
<ul style="list-style-type: none">Plan de Implementación de Navegación Aérea Basada en la Performance para las Regiones NAM/CAR	
Objetivos Estratégicos	<i>Esta nota de información se relaciona con los Objetivos estratégicos: A. Seguridad operacional C. Protección al medio ambiente y desarrollo sostenible del transporte aéreo</i>

1. Introducción

1.1 A raíz del seguimiento a los trabajos de implementación de la Navegación aérea Basada en la Performance en la Región del Caribe y Norteamérica, y en cumplimiento del Objetivo Regional de Performance 5, la República Dominicana preparó el Plan de Implementación del Nuevo Formato de Plan de Vuelo.

2. Desarrollo

2.1 La República Dominicana participó de forma activa en la transición al nuevo formato de plan de vuelo, al entrar en vigencia el 15 de Noviembre del 2012, cumpliendo todo el proceso trazado en la hoja de ruta.

2.2 Luego de los planes desarrollados por los grupos designados como resultado de los talleres organizados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), las intensas coordinaciones entre los Estados y el intercambio de las mejores prácticas, dieron como fruto un cambio casi transparente al usuario y a los operadores.

2.3 Las jornadas de capacitación al personal fueron aprovechadas como refrescamiento de los conceptos y los procedimientos de trabajo, así como también, para la identificación de riesgos en los sistemas, tanto internos, como con los Centros de Control adyacentes.

2.4 De la misma manera, resultó interesante la integración con los pilotos y operadores, a través de foros, reuniones de trabajo y distribución de material de ayuda memoria.

3. Conclusiones

3.1 Es recomendable mantener las coordinaciones entre los Estados a fin de continuar buscando solución a los problemas de planes de vuelo erróneos y duplicados.

3.2 Se insta a los Estados a aprovechar la experiencia obtenida en esta ocasión, para facilitar los procesos subsiguientes de implementación.