



OACI

Organización de Aviación Civil Internacional
Oficina para Norteamérica, Centroamérica y Caribe

Octava Reunión del Grupo de Trabajo de Centros de Instrucción de Aviación Civil NAM/CAR

(NAM/CAR/CATC/WG/8)

Informe Final

Puerto España, Trinidad y Tabago, del 12 al 14 de junio de 2024

La designación empleada y la presentación en esta publicación no implica expresión alguna por parte de la OACI referente al estado jurídico de cualquier país, territorio, ciudad o área, ni de sus autoridades o relacionadas con la delimitación de sus fronteras o límites.

ÍNDICE

Contenido	Página
Índice	i-1
Reseña	ii-1
ii.1 Lugar y Duración de la Reunión	ii-1
ii.2 Ceremonia Inaugural	ii-1
ii.3 Organización de la Reunión	ii-1
ii.4 Idiomas de Trabajo	ii-1
ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo.....	ii-2
ii.6 Orden del Día	ii-2
ii.7 Asistencia	ii-3
ii.8 Conclusión y Decisiones.....	ii-3
ii.9 Lista de Notas de Estudio, Notas de Información y Presentaciones	ii-4
Lista de Participantes	iii-1
Información de contacto	iv-1
Cuestión 1 del Orden del Día.....	1-1
Aprobación del Orden del Día Provisional y del Horario	
Cuestión 2 del Orden del Día.....	2-1
<i>Revisión de Conclusiones vigentes de reuniones previas</i>	
Cuestión 3 del Orden del Día.....	3-1
<i>Presentación de la página web de la Oferta de instrucción en los Centros de Instrucción de las Regiones NAM/CAR</i>	
Cuestión 4 del Orden del Día.....	4-1
<i>Presentación del espacio virtual para enlistar los recursos disponibles en casos de contingencia</i>	
Cuestión 5 del Orden del Día.....	5-1
<i>El uso de la inteligencia artificial (AI) en la instrucción</i>	
Cuestión 6 del Orden del Día.....	6-1
<i>Actualizaciones sobre instrucción de la OACI y el Programa TRAINAIR PLUS: Retos y oportunidades mediante el mejoramiento de las actividades de instrucción</i>	
Cuestión 7 del Orden del Día.....	7-1

Contenido	Página
<i>Revisión de los resultados del Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación (GISS) 2024, en lo relativo a la instrucción</i>	
Cuestión 8 del Orden del Día..... <i>Taller de la OACI sobre instrucción y discusiones de mesa redonda</i>	8-1
Cuestión 9 del Orden del Día..... <i>Elección del/de la Relator/a y Vice-Relator/a</i>	9-1
Cuestión 10 del Orden del Día..... <i>Otros asuntos</i>	10-1

RESEÑA

ii.1 Lugar y Duración de la Reunión

La Octava Reunión del Grupo de Trabajo de Centros de Instrucción de Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG/8) se llevó a cabo en el Hotel Hyatt Regency, Puerto España, Trinidad y Tabago, del 12 al 14 de junio de 2024, y fue auspiciada por la Autoridad de Aviación Civil de Trinidad y Tabago.

ii.2 Ceremonia inaugural

El Sr. Fernando Camargo, Especialista Regional de Asistencia Técnica de la Oficina Regional para Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC) de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), pronunció palabras de apertura. El honorable Senador Rohan Sinanan, Ministro de Obras Públicas y Transportes, fue el encargado de inaugurar la reunión. En su discurso declaró que: "el gobierno de Trinidad y Tabago está comprometido con el desarrollo del sector de la aviación civil. La aviación es un motor clave del desarrollo económico, ya que abre las posibilidades para el comercio, apoya sectores como el turismo y la manufactura y facilita el desarrollo mundial. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes continúa invirtiendo estratégicamente para garantizar que nuestro marco regulatorio cumpla con las normas globales, proporcionando así el clima adecuado para que el sector crezca". El Ministro Sinanan reiteró: "esta reunión es un testimonio de la dedicación inquebrantable del gobierno para fomentar la colaboración, mejorar las normas de capacitación y garantizar los más altos niveles de competencia dentro del sector de la aviación civil" e inauguró oficialmente la reunión.

ii.3 Organización de la Reunión

La Reunión NAM/CAR/CATC/WG/8 se llevó a cabo con la participación del Relator, Sr. Raúl Melchor, COCESNA, y la Vicerelatora, Sra. Clara Fernández, República Dominicana. El Sr. Melchor presidió la sesión plenaria de la reunión. El Sr. Fernando Camargo actuó como Secretario de la Reunión y contó con la asistencia en las funciones de Secretaría del Sr. Pedro Avella, Oficial Asociado de Programas de la Sección de Instrucción en Aviación Mundial de la OACI.

ii.4 Idiomas de Trabajo

Los idiomas de trabajo de la Reunión fueron el español y el inglés. Las notas de estudio, las notas de información y el informe preliminar de la Reunión estuvieron disponibles para los delegados en ambos idiomas.

ii.5 Horario y Modalidad de Trabajo

La Reunión acordó llevar a cabo sus sesiones de 08:00 a 15:30 horas, con períodos de intermedio requeridos. La Reunión formó grupos Ad hoc para realizar trabajo adicional en temas específicos del orden del día.

ii.6 Orden del Día

Cuestión 1 del Orden del Día:	Aprobación del Orden del Día Provisional y del Horario
Cuestión 2 del Orden del Día:	Revisión de Conclusiones vigentes de reuniones previas
Cuestión 3 del Orden del Día	Presentación de la página web de la Oferta de instrucción en los Centros de Instrucción de las Regiones NAM/CAR
Cuestión 4 del Orden del Día	Presentación del espacio virtual para enlistar los recursos disponibles en casos de contingencia
Cuestión 5 del Orden del Día	El uso de la inteligencia artificial (AI) en la instrucción
Cuestión 6 del Orden del Día	Actualizaciones sobre instrucción de la OACI y el Programa TRAINAIR PLUS: Retos y oportunidades mediante el mejoramiento de las actividades de instrucción
Cuestión 7 del Orden del Día	Revisión de los resultados del Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación (GISS) 2024, en lo relativo a la instrucción
Cuestión 8 del Orden del Día	Taller de la OACI sobre instrucción y discusiones de mesa redonda
Cuestión 9 del Orden del Día	Elección del/de la Relator/a y Vice-Relator/a
Cuestión 10 del Orden del Día	Otros asuntos

ii.7 Asistencia

La Reunión contó con la asistencia de 8 Estados de las Regiones NAM/CAR, 1 Organizaciones Internacionales, con un total de 30 delegados como se indica en la lista de participantes.

ii.8 Conclusión y Decisiones

El Grupo de Trabajo de Centros de Instrucción de Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG/8) registró acuerdos en la forma de proyectos de conclusión y decisiones de la siguiente manera:

CONCLUSIÓN Acciones sugeridas que requieren endoso de los Directores de Aviación Civil de Norteamérica, Centroamérica y Caribe (NACC/DCA).

DECISIONES: Acciones internas del Grupo de Trabajo de Centros de Instrucción de Aviación Civil NAM/CAR (NAM/CAR/CATC/WG/8)

ii.8 Lista de Conclusión y Decisiones

Conclusión

Número	Título	Página
8/1	CONFIRMACIÓN DE MEMBRESÍA Y COMPROMISO DE PARTICIPACIÓN EN LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO	2-1
8/2	SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE OFERTAS DE INSTRUCCIÓN	2-2
8/3	SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE LOS RECURSOS DISPONIBLES	2-2
8/4	PUNTO FOCAL PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN CON CENTROS DE INSTRUCCIÓN	2-3
8/5	BASE DE DATOS REGIONAL DE INSTRUCTORES/AS CALIFICADOS/AS	8-3

Decisiones

Número	Título	Página
8/6	NORMALIZACIÓN Y ARMONIZACIÓN REGIONALES DE LOS PROGRAMAS DE ENSEÑANZA	8-6

ii.9 Documentación

Refiérase a la página de internet de la Reunión:

<https://www.icao.int/NACC/Pages/meetings-2024-catcwg08.aspx>

NOTAS DE ESTUDIO				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NE/01 Rev.	1	Orden del Día Provisional y Horario	10/06/24	Secretaría
NE/02	2	Estado de las Conclusiones y Decisiones pendientes	30/05/24	Secretaría
NE/03	11	Elaborar un entrenamiento de gestión de riesgo sobre ciberseguridad	17/05/24	República Dominicana
NE/04	10	Elección del/de la Relator/a y Vice-Relator/a	30/05/24	Secretaría

NOTAS DE INFORMACIÓN				
Número	Cuestión No.	Título	Fecha	Preparada y Presentada por
NI/01 REV.	--	Lista de notas de estudio, notas de información y presentaciones	13/06/24	Secretaría
NI/02	11	Pésum académico seguridad de la aviación civil - División de seguridad aeroportuaria Honduras	30/05/24	Honduras

PRESENTACIONES				
Número	Cuestión No.	Título	Presentada por	
1	3	Página web de ofertas de instrucción del NAM/CAR/CATC/WG	Secretaría	
2	4	Espacio virtual para listar los recursos disponibles en casos de contingencia	Secretaría	
3	5	The Use of Artificial Intelligence (AI) in Training <i>Disponible en inglés únicamente</i>	ICCAE-COCESNA	
4	6	Programa TRAINAIR PLUS	Secretaría	
5	6	ICAO Training Updates: Challenges and Opportunities Through Enhanced Training Activities <i>Disponible en inglés únicamente</i>	Secretaría	
6	7	Review of the Results, in Relation to Training, of the ICAO Global Implementation Support Symposium (GISS 2024) <i>Disponible en inglés únicamente</i>	Secretaría	
7	8	ICAO Training Workshop Round Table Discussions: Optimizing Aviation Capacity <i>Disponible en inglés únicamente</i>	Secretaría	

LISTA DE PARTICIPANTES

BAHAMAS

1. Delvin Rudolph Major
2. Gwendolyn Ritchie
3. Tiffany Reid
4. Yazmyn Brown

CUBA

5. Inés Álvarez Izaguirre
6. Ima Gisela Alba Figuerola
7. Tamara Nigzan Gómez Candelario
8. Juan Francisco Alfonso Doval

DOMINICAN REPUBLIC / REPUBLICA DOMINICANA

9. Clara Yleana Fernández Lora
10. Vanessa Byas Lizardo
11. Cristian Carrasco Ramírez
12. Nicolas Divaris Sepulveda

HONDURAS

13. María Isela Cárcamo Vega

JAMAICA

14. Marlon Gooden
15. Kerry-Ann Barrett

MEXICO / MÉXICO

16. Víctor Manuel Sánchez Domínguez
17. Cynthia Alejandra Poot Rodríguez
18. Susana Navarro Martell
19. Edna Edith Muñoz López
20. Elisa Alejandra Naches Rivera
21. Mario Israel Vázquez Vázquez
22. Gustavo Felipe Rosalino

TRINIDAD AND TOBAGO / TRINIDAD Y TABAGO

23. Kervyn Billouin
24. Rakesh Singh
25. Lorraine Karen Ramjattan

UNITED STATES / ESTADOS UNIDOS

26. Adrian Hoefer
27. Schedir Nefertiti Illoldi

COCESNA

28. Raúl Eduardo Melchor Aguiluz

**UNIVERSIDAD AUTÓNOMA DE CENTRO AMÉRICA
(UACA)**

29. Rodolfo Araya Naranjo

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE HONDURAS
(UNAH)**

30. Omri Alberto Amaya Carias

ICAO / OACI

31. Fernando Camargo
32. Pedro Avella

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Aprobación del Orden del Día Provisional y del Horario**

1.1 La Secretaría presentó la NE/01 invitando a la Reunión a aprobar el Orden del día y horario provisional.

1.2 La Reunión aprobó el orden del día con ajustes como se presenta a continuación:

**Cuestión 1 del
Orden del Día: Aprobación del Orden del Día Provisional y del Horario**

**Cuestión 2 del
Orden del Día: Revisión de Conclusiones vigentes de reuniones previas**

**Cuestión 3 del
Orden del Día: Presentación de la página web de la Oferta de instrucción en los Centros de Instrucción de las Regiones NAM/CAR**

**Cuestión 4 del
Orden del Día: Presentación del espacio virtual para enlistar los recursos disponibles en casos de contingencia**

**Cuestión 5 del
Orden del Día: El uso de la inteligencia artificial (AI) en la instrucción**

**Cuestión 6 del
Orden del Día: Actualizaciones sobre instrucción de la OACI y el Programa TRAINAIR PLUS: retos y oportunidades mediante el mejoramiento de las actividades de instrucción**

**Cuestión 7 del
Orden del Día: Revisión de los resultados del Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación (GISS) 2024, en lo relativo a la instrucción**

**Cuestión 8 del
Orden del Día: Taller de la OACI sobre instrucción y discusiones de mesa redonda**

**Cuestión 9 del
Orden del Día: Elección del/de la Relator/a y Vice-Relator/a**

**Cuestión 10 del
Orden del Día: Otros asuntos**

**Cuestión 2 del
Orden del Día**

Revisión de Conclusiones vigentes de reuniones previas

2.1 Bajo la NE/02, la Secretaría presentó una revisión de las conclusiones y decisiones anteriores de las reuniones NAM/CAR/CATC/WG, destacando su impacto en la implementación de la seguridad operacional, la navegación aérea y la seguridad de la aviación de los Estados y de las Regiones NAM/CAR.

2.2 Tras examinar los resultados de cada una de las conclusiones y decisiones presentadas, la Reunión consideró necesario reiterar las peticiones de:

- Ratificación del interés en continuar como miembro del Grupo (C7/3).
- Designación de puntos focales para recabar información sobre las necesidades de capacitación (C7/1a).
- Responder a la encuesta de necesidades de formación (D EXT/2b).
- Suministro de información sobre la oferta formativa de los miembros (D EXT/1).
- Suministro de información sobre los recursos disponibles para contingencias (D EXT/2a).

2.3 Como resultado de las discusiones, la Reunión acordó las siguientes Conclusiones:

CONCLUSIÓN NAM/CAR/CATC/WG/8/1		CONFIRMACIÓN DE MEMBRESÍA Y COMPROMISO DE PARTICIPACIÓN EN LAS ACTIVIDADES DEL GRUPO	
Qué: Que, para garantizar la participación efectiva en las actividades del NAM/CAR/CATC/WG: a) los Estados que cuenten con organizaciones de instrucción que figuren como miembros del Grupo de Trabajo, y que aún no lo hayan hecho, reafirmen el interés de dichas organizaciones en continuar como miembros y el compromiso de apoyar su participación efectiva en las actividades del Grupo a más tardar el 30 de septiembre de 2024 . b) la Secretaría excluya de la membresía del Grupo, a más tardar el 30 de septiembre de 2024 , a aquellas organizaciones que no hayan aportado la reafirmación solicitada en el inciso a) anterior.		Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☒ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional	
Por qué: Asegurar la participación efectiva en el tratamiento de los asuntos relacionados con la formación en las Regiones NAM/CAR.			
Cuándo: A más tardar el 30 de septiembre de 2024		Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada	
Quién: ☒ Estados ☒ OACI ☒ Otros:		Centros de instrucción NAM/CAR	

CONCLUSIÓN NAM/CAR/CATC/WG/8/2		SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE OFERTAS DE INSTRUCCIÓN
Qué: Que, con el fin de mejorar la oferta sostenible de instrucción y la colaboración regional continua en apoyo a la instrucción, los miembros del NAM/CAR/CATC/WG que aún no lo hayan hecho: a) llenen la planilla de oferta de instrucción y enviarla a la Secretaría a más tardar el 30 de septiembre de 2024 , y b) respondan a la encuesta de necesidades de formación a más tardar el 30 de septiembre de 2024 .	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☒ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional	
Por qué: Garantizar una evaluación exhaustiva de las necesidades de formación y fomentar una cooperación regional eficaz para lograr un avance duradero en la formación.		
Cuándo: A más tardar el 30 de septiembre de 2024	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada	
Quién: ☒ Estados ☒ OACI ☒ Otros:	Centros de instrucción NAM/CAR	

CONCLUSIÓN NAM/CAR/CATC/WG/8/3		SUMINISTRO DE INFORMACIÓN SOBRE LOS RECURSOS DISPONIBLES
Qué: Que, con el fin de asegurar la continuidad de los servicios críticos de instrucción en las Regiones NAM/CAR en caso de situaciones severas (de crisis) imprevistas, los miembros del NAM/CAR/CATC/WG que aún no lo hayan hecho, envíen a la Secretaría la información sobre los recursos disponibles (instalaciones, recursos tecnológicos y talento humano) en sus organizaciones de formación a más tardar el 30 de septiembre de 2024 .	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☒ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional	
Por qué: Asegurar la participación efectiva en el tratamiento de los asuntos relacionados con la formación en las Regiones NAM/CAR.		
Cuándo: A más tardar el 30 de septiembre de 2024	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada	
Quién: ☒ Estados ☐ OACI ☒ Otros:	Centros de entrenamiento NAM/CAR	

CONCLUSIÓN NAM/CAR/CATC/WG/8/4		PUNTO FOCAL PARA EL INTERCAMBIO DE INFORMACIÓN SOBRE NECESIDADES DE INSTRUCCIÓN CON CENTROS DE INSTRUCCIÓN	
Qué: Que, a fin de garantizar el intercambio de información sobre instrucción entre los Estados y fomentar el desarrollo adecuado de la instrucción para satisfacer las necesidades de las Regiones NAM/CAR, los Estados que aún no lo hayan hecho, designen un punto focal para interactuar con el NAM/CAR/CATC/WG en lo que respecta al suministro de información sobre las necesidades de instrucción en todas las áreas que componen el sistema de aviación civil del Estado (incluidas las que eventualmente estén bajo la gestión de otras autoridades), informando a la Secretaría a más tardar el 30 de septiembre de 2024.		Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☒ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional	
Por qué: Orientar las actividades del NAM/CAR/CATC/WG en la búsqueda de una acción más sinérgica y eficiente.			
Cuándo: A más tardar el 30 de septiembre de 2024		Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada	
Quién: ☒ Estados ☐ OACI ☐ Otros:			

2.4 Como consecuencia de las mencionadas Conclusiones, se determinó que:

- Las conclusiones C 7/1b y C 7/2a fueron invalidadas por la D EXT/2.
- Las Decisiones/Conclusiones D 6/1, D 6/2, C 6/4, C 7/1a, C 7/1c, C 7/2b, C 7/3, C 7/4, C 7/5, D EXT/1 y D EXT/2 se consideraron finalizadas.

**Cuestión 3 del
Orden del Día**

Presentación de la página web de la Oferta de instrucción en los Centros de Instrucción de las Regiones NAM/CAR

3.1 Bajo la Presentación P/02, la Secretaría informó a la Reunión sobre el área creada en la página web de la Oficina Regional NACC de la OACI para presentar las ofertas de instrucción de la membresía del NAM/CAR/CATC/WG.

NAM/CAR/CATC/WG Training Offering in the NAM/CAR Regions Training Centres						
For more information on each course, click the ellipsis [...] at the end of each row to obtain full details.						
✓ Instruction Area - Área de instrucción	Course - Curso	Modality - Modalidad	Language - Idioma	Hours - Horas	Training Center - Centro de Instrucción	
▲ Instruction Area - Área de instrucción : Administrative - Administrativos (6)						
Administrative - Administrativos	Fundamentos de Seguridad de la Información	Virtual	Español	3	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC	...
Administrative - Administrativos	Fundamentos del Sistema de Gestión de Calidad	Presencial/Virtual	Español	35	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC	...
Administrative - Administrativos	Gestión de Riesgo de Seguridad de la Información	Virtual	Español	2	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC	...
Administrative - Administrativos	Manejo de sustancias Químicas	Presencial	Español	8	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC	...
Administrative - Administrativos	Seminario Hacia la cultura del servicio integral al cliente	Presencial/Virtual	Español	8	Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC	...

3.2 La Secretaría demostró las características de la página y la forma en que la información está ordenada y cómo se puede acceder a ella.

3.3 Por otra parte, la Secretaría también comentó que sólo recibió información de los siguientes miembros:

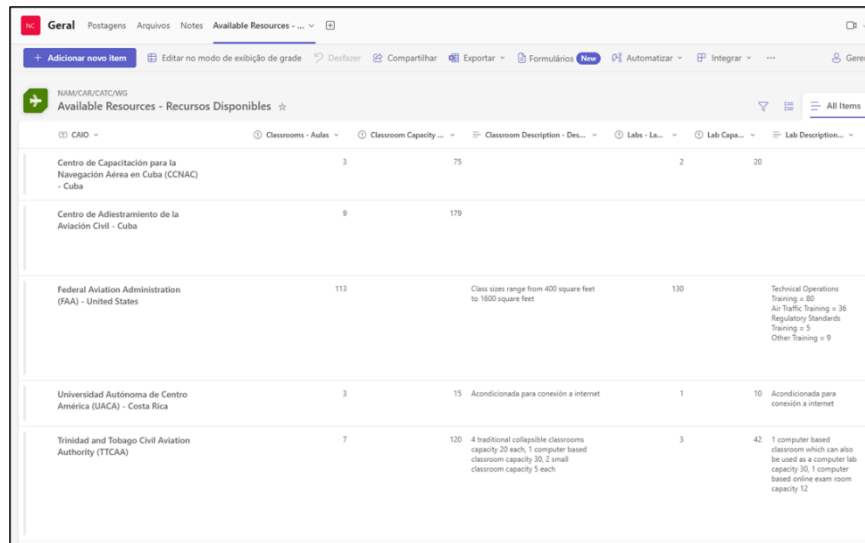
- Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC
- Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares (CIIASA) "Ing. Roberto Kobeh González"
- Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC)
- Administración Federal de Aviación.

3.4 Durante la presentación, la Secretaría planteó el hecho de que no toda la membresía había respondido a la encuesta iniciada en 2023, por lo que la información recopilada podría no ser exhaustiva. Ello reforzó la conveniencia de publicar el proyecto de decisión NAM/CAR/CATC/WG/8/2.

Cuestión 4 del Orden del Día

Presentación del espacio virtual para enlistar los recursos disponibles en casos de contingencia

4.1 Bajo la P/02, la Secretaría presentó a la Reunión el espacio creado en Microsoft Teams (MS) para almacenar la información proporcionada por la membresía en relación con los recursos que se pondrán a disposición en casos de imprevistos.



CAID	Classrooms - Aulas	Classroom Capacity	Classroom Description - Des...	Labs - La...	Lab Capa...	Lab Description...
Centro de Capacitación para la Navegación Aérea en Cuba (CCNAC) - Cuba	3	75		2	20	
Centro de Adiestramiento de la Aviación Civil - Cuba	9	179				
Federal Aviation Administration (FAA) - United States	113		Class sizes range from 400 square feet to 1600 square feet	130		Technical Operations Training = 40 Air Traffic Training = 36 Regulatory Standards Training = 3 Other Training = 9
Universidad Autónoma de Centro América (UACA) - Costa Rica	3	15	Acondicionada para conexión a internet	1	10	Acondicionada para conexión a internet
Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority (TTCAA)	7	120	4 traditional collapsible classrooms capacity 20 each, 1 computer based classroom capacity 30, 2 small classroom capacity 5 each	3	42	1 computer based classroom which can also be used as a computer lab capacity 30, 1 computer based online exam room capacity 12

4.2 La Secretaría informó que el acceso a esta área se otorga por invitación y que cada miembro debe enviar una solicitud de acceso a la Secretaría por correo electrónico (nacc-tc@icao.int) con el asunto "Solicitud de acceso al espacio virtual de Recursos Disponibles de Capacitación en MS Teams".

4.3 La Vice-Relatora explicó que, si bien la idea era hacer una lista de los recursos disponibles para los casos de contingencia, nada impediría que la membresía utilizara esta información para solicitar apoyo a otros miembros en situaciones de necesidad que no constituyan una crisis.

4.4 Hasta la fecha de la Reunión, la Secretaría había recibido aportaciones de:

- Academia Superior de Ciencias Aeronáuticas (ASCA) del IDAC
- Centro de Capacitación para la Navegación Aérea en Cuba (CCNAC)
- Centro de Adiestramiento de la Aviación Civil
- Federal Aviation Administration (FAA)
- Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) – COCESNA
- Trinidad and Tobago Civil Aviation Authority (TTCAA)
- Universidad Autónoma de Centro América (UACA).

4.4 Ello reforzó la conveniencia de publicar la Decisión NAM/CAR/CATC/WG/8/3.

**Cuestión 5 del
Orden del Día**

El uso de la inteligencia artificial (AI) en la instrucción

5.1 Bajo la P/03, el Instituto Centroamericano de Capacitación Aeronáutica (ICCAE) de COCESNA el ICCAE presentó el trabajo en curso en el Instituto destinado a utilizar la inteligencia artificial (IA) en el desarrollo de cursos.

5.2 El Instituto demostró cómo la IA puede acelerar el proceso de diseño y estructuración de los cursos, teniendo en cuenta todas las normativas nacionales e internacionales vigentes y cualquier otra restricción, invitando a la Reunión a considerar las implicaciones relacionadas con este avance y cómo prepararse para el mismo.

5.3 Bajo la Cuestión 8 del orden del día se sostuvieron otros debates sobre la utilización de la IA.

**Cuestión 6 del
Orden del Día**

**Actualizaciones sobre instrucción de la OACI y el Programa TRAINAIR PLUS:
Retos y oportunidades mediante el mejoramiento de las actividades de
instrucción**

6.1 Bajo la P/04, la Secretaría presentó los avances en las actividades de instrucción de la OACI llevadas a cabo por la Oficina Global de Instrucción de la Aviación (GAT) de la Dirección de Desarrollo de Capacidad e Implementación (CDI).

6.2 La Secretaría recordó que el Programa TRAINAIR PLUS (TTP) es una red de más de 120 organizaciones de formación reconocidas, incluidas las ramas de formación de las autoridades de aviación civil, las compañías aéreas gubernamentales o privadas, los aeropuertos y los proveedores de servicios de navegación aérea, todas ellas trabajando para proporcionar calidad y normalización en la formación aeronáutica.

6.3 La Secretaría hizo hincapié en las diversas características operativas e iniciativas que el GAT ha puesto en marcha en el marco del TTP a disposición de toda la membresía, destinadas a mejorar la actividad de instrucción de la red, para una mayor colaboración, reconocimiento y difusión de la instrucción de la OACI, de la siguiente manera:

- La instrucción de la OACI apoya la igualdad de género
- Estrategia GAT en apoyo de los miembros del TPP por las regiones de la OACI
- Estrategias para reducir los costos asociados a la capacitación a nivel regional
- Compartir millas de entrenamiento entre los miembros del TPP
- Millas obligatorias para los cursos en línea en Paquetes de Capacitación de la OACI (ITP)
- Millas obligatorias opcionales para la entrega de Paquetes de Entrenamiento Estándar (STP)
- Proceso de intercambio STP actualizado
- Reglas de operación
- Cursos recientemente desarrollados.

6.4 Los principales desafíos en materia de instrucción en las regiones fueron identificados e informados en la Cuestión 8 del orden del día.

**Cuestión 7 del
Orden del Día**

**Revisión de los resultados del Simposio Mundial de Apoyo a la Implantación
(GISS) 2024, en lo relativo a la instrucción**

7.1 Bajo la P/05, la Secretaría presentó los resultados del GISS 2024 en relación con las cuestiones relativas a instrucción en aviación. En ese evento se firmaron varias alianzas para el desarrollo e implementación de cursos, mientras que dos interesantes Paneles abordaron temas de instrucción. Se invitó a la Reunión a notar la importancia de este evento para apoyar la instrucción como parte de la implementación efectiva.

7.2 En el panel "Medición de los efectos de las tecnologías emergentes en la instrucción aeronáutica" se examinó la forma en que la tecnología está influyendo en la instrucción aeronáutica, en particular:

- las tecnologías inmersivas e interactivas crean experiencias de alta fidelidad, lo cual facilita la transferencia a los resultados en el trabajo, especialmente en áreas críticas para la seguridad operacional
- las tecnologías emergentes contribuyen al desarrollo de habilidades no técnicas, como la toma de decisiones, conciencia situacional, el trabajo en equipo a través de las fortalezas de la creación de contactos y la IA
- la atención debería centrarse en el resultado del aprendizaje, en lugar de en un enfoque de pasar de la tarea a la herramienta
- las consideraciones regulatorias están en una etapa seminal; actualmente, la tecnología complementa la instrucción en lugar de reemplazarla.

7.3 El panel "Fuerza laboral de aviación preparada para el futuro: adopción de la movilidad y la agilidad" discutió formas de enfrentar la escasez de personal de aviación de frente, abordando:

- la identificación de los principales factores que contribuyen al estado actual de escasez de personal en la aviación: el impacto de la pandemia, el desgaste natural, la percepción de la industria ahora en comparación con aquella del pasado
- el papel del entrenamiento basado en competencias y la evaluación en la creación de una fuerza laboral móvil y sostenible
- factores que contribuyen a una fuerza laboral preparada para el futuro: automatización, tecnología, vínculos con colegios y universidades.

7.4 También como parte del GISS 2024, el Comité Ejecutivo del Programa TRAINAIR PLUS celebró su 15ª reunión, y se llevó a cabo el Taller "Optimización de la Capacidad de la Aviación dentro de la Red TRAINAIR PLUS", que abarcó entre otros los siguientes temas, entre otros:

- empoderar a las mujeres a través del desarrollo profesional y de liderazgo
- mecanismo para mejorar las actividades de entrenamiento
- Entrenamiento Basado en Competencias y Evaluación (CBTA)
- Explorar el papel vital de los proveedores de entrenamiento en la Jornada de Capacitación ATC.

**Cuestión 8 del
Orden del Día**

Taller de la OACI sobre instrucción y discusiones de mesa redonda

8.1 Bajo la P/06, la Secretaría presentó a la Reunión la metodología que se adoptaría en el Taller de la OACI sobre instrucción, cuyos objetivos eran:

- identificar soluciones colectivas para abordar los desafíos que enfrentan las organizaciones de formación a nivel regional
- compartir las mejores prácticas y proponer un enfoque innovador a los desafíos presentados en cada mesa de trabajo.

8.2 Los/as participantes de la Reunión se distribuyeron en cinco mesas de trabajo, cada una con un tema específico a tratar, de la siguiente manera:

TEMA		GUÍA DE DISCUSIÓN
1	Disponibilidad regional de instructores/as calificados/as	Existe un aumento en la demanda de cursos de instrucción en todas las regiones, también existe la necesidad de crear un grupo regional de instructores/as calificados/as para optimizar la eficiencia. En este contexto, definir una estrategia y un mecanismo regional para que el NAM/CAR/CATC/WG mejore la colaboración y garantice la disponibilidad de suficientes instructores/as en todas las áreas técnicas.
2	Alineación de las necesidades nacionales y regionales de instrucción	Dada la creciente participación de múltiples partes interesadas en la instrucción en aviación, se han creado cada vez más brechas de comunicación e ineficiencias a nivel nacional y regional. En este contexto, ¿cómo pueden los NAM/CAR/CATC/WG colaborar más activamente con el gobierno y la industria para crear conciencia y convertirse en actores clave en el apoyo al desarrollo y la impartición de cursos con base en planes de instrucción nacionales y regionales (es decir, la colaboración para seleccionar los cursos pertinentes que se desarrollarán e impartirán)?
3	Normalización y armonización regional de los programas de formación por áreas	Discutir los desafíos y beneficios de tener la estandarización/armonización de los programas de instrucción a nivel regional. ¿Cómo puede el NAM/CAR/CATC/WG abordar y contribuir a este asunto? Proporcionar recomendaciones y próximos pasos para una posible implementación futura.
4	El papel de la instrucción en el empoderamiento de las mujeres en aviación	Dada la mayor importancia de la igualdad de género en la aviación, existe una necesidad emergente de desarrollo profesional y de liderazgo para las mujeres en la aviación. ¿Cómo puede el NAM/CAR/CATC/WG aumentar sus esfuerzos y colaborar para lograr aún más este objetivo? ¿Qué enfoque estratégico puede formularse para alentar esta iniciativa a fin de influir en los responsables de la adopción de decisiones para que aprueben la financiación del perfeccionamiento de su personal femenino?

TEMA		GUÍA DE DISCUSIÓN
5	Desafíos y oportunidades en la adopción de la Inteligencia Artificial (IA) para mejorar las prácticas de formación en aviación	Explore los desafíos y las oportunidades de adoptar la IA en las prácticas de instrucción en aviación para el NAM/CAR/CATC/WG. ¿Qué retos deben abordarse y qué posibles mejoras prevé la Mesa de Trabajo para aprovechar los beneficios de la IA para una industria de la aviación más segura y eficiente?

8.3 RESULTADOS DE LAS DISCUSIONES - MESA DE TRABAJO 1

8.3.1 A lo largo de la sesión, en la Mesa de Trabajo 1 se entendió que los siguientes son aspectos relevantes que considerar para crear una base de datos de instructores/as:

a) Recopilación de información sobre:

- la demanda regional de cursos, en orden de prioridad, que permitan la elaboración de un plan de acción de acuerdo con un parámetro de urgencia
- la disponibilidad de instructores/as calificados/as en la región NAM/CAR por curso/idioma, para permitir la determinación de la brecha regional
- las causas más frecuentes de cancelación de cursos programados, para identificar cuántas de ellas se deben a razones relacionadas con la disponibilidad de instructores/as
- Principales desafíos que enfrentan los Estados en el proceso de calificación de un/a instructor/a.

Nota: Se entendió que el mejor enfoque para una base de datos de instructores/as debería ser limitar inicialmente el alcance a los cursos del Programa TRAINAIR PLUS, por lo que la mayor parte de la información que se recopilará será proporcionada por la OACI/GAT.

b) Formar un Grupo de Tarea para, sobre la base de la información recopilada, elaborar una propuesta de plan de trabajo con miras a crear una base de datos de instructores en la región NAM/CAR. La propuesta debe incluir:

c)

- Determinación de la capacidad de los Estados.
- Una estrategia, en coordinación con la OACI, para que los Estados promuevan y mejoren el proceso de cualificación teniendo en cuenta los requisitos, los recursos disponibles, los aspectos de colaboración y las capacidades internas.
- Mecanismo de comunicación de dicha estrategia a través de NAM/CAR/CATC/WG

8.3.2 Como resultado de sus debates, la Reunión acordó la siguiente Conclusión:

CONCLUSIÓN		BASE DE DATOS REGIONAL DE INSTRUCTORES/AS CALIFICADOS/AS	
Qué: Que, a fin de permitir el establecimiento de una base de datos regional de instructores/as calificados/as: a) la Secretaría proporcione al NAM/CAR/CATC/WG, a más tardar el 30 de septiembre de 2024: i. un informe sobre la demanda de cursos TRAINAIR PLUS en la región NAM/CAR, en orden de prioridad, y con un resumen de las causas más frecuentes de cancelación de cursos programados ii. una lista de instructores calificados de TRAINAIR PLUS en la región NAM/CAR por curso/idioma; y b) se forme un Grupo de Tarea Base de Datos Regional de Instructores/as Calificados/as para trabajar virtualmente en el desarrollo de un Plan de Trabajo para el establecimiento de dicha base de datos, que se presentará a más tardar el 30 de septiembre de 2024.		Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional	
Por qué: Contar con la disponibilidad de instructores a nivel regional contribuye a la impartición de la instrucción, favoreciendo la eficiencia de los sistemas de aviación.			
Cuándo: A más tardar el 30 de septiembre de 2024		Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada	
Quién: ☐ Estados ☒ OACI ☒ Otros:		NAM/CAR/CATC/WG	

8.4 RESULTADOS DE LAS DISCUSIONES - MESA DE TRABAJO 2

8.4.1 Como resultado de sus discusiones, la Mesa de Trabajo 2 identificó los siguientes desafíos y barreras al considerar la alineación de las necesidades nacionales y regionales de instrucción:

a) Cuestiones de compromiso

La instrucción se enfrenta a problemas de todas las partes interesadas a todos los niveles, pero esto no es nada nuevo. Algunas de estas cuestiones son:

- falta de comprensión del aprendiz. *A menudo, los aprendices no tienen una comprensión adecuada de por qué la instrucción es importante para ellos específicamente, especialmente la instrucción recurrente para un trabajo que ya realizan.*
- prioridades contradictorias para la gestión. *Los supervisores directos o los colegas en formación interrumpen la formación por otras prioridades laborales que se consideran más importantes que la formación.*

- liderazgo desconectado. *Los/as líderes/as dentro del gobierno a menudo no tienen experiencia en aviación y no ven cómo la instrucción apoya su sistema de aviación.*
- infrafinanciación de las iniciativas de formación. *La falta de apoyo parlamentario a las iniciativas de instrucción requiere un análisis constante de costo-beneficio de qué instrucción priorizar.*

b) Ubicación y costo de oportunidad

Hay muchos cursos que no se ofrecen en la región o que tienen muy pocas ofertas, pero la gente sigue necesitando formación. Esto significa encontrar cursos en cualquier lugar, lo que puede tener un costo prohibitivo. Mientras tanto, los gerentes de instrucción siempre están preocupados por el resultado final y prefieren concentrar los recursos en cursos que se sabe que se autofinancian o incluso obtienen ganancias.

Aspectos relacionados:

- gastos de viaje. *Algunos cursos no se pueden impartir virtualmente y no están disponibles en la región, lo que requiere viajes costosos*
- cursos cancelados. *Debido a los costos prohibitivos, los cursos que requieren viajes pueden cancelarse debido a la falta de demanda*
- el resultado final importa. *Los Centros de Entrenamiento de Aviación Civil (CATC) dudan en ofrecer cursos que no están seguros de poder llenar y recuperar los costos.*

c) Silos y duplicaciones a nivel estatal e industrial

- toda organización crea formación. A menudo, incluso el mismo entrenamiento
- ofertas de instrucción duplicadas. Es posible que haya demasiada oferta de cursos sin que coincida con la demanda
- falta de estandarización.

8.4.2 A continuación, la Mesa de Trabajo identificó las siguientes oportunidades:

a) La comunicación es clave

Los CATC necesitan mejores herramientas para compartir la formación planificada antes de que los horarios se pongan en marcha:

- Esto podría ser en forma de un cuadro de mando respaldado por la Oficina de la NACC de la OACI, al que solo los CEAC tienen acceso.
- El cuadro de mando permitiría a los CATC anunciar posibles cursos, identificar duplicaciones y volver a priorizar las ofertas de cursos en función de la comprensión regional de la capacidad y la necesidad.
- Este cuadro de mando también podría servir como herramienta para anunciar la necesidad de temas de cursos específicos. Esto permitiría a los CATC ofrecer con mayor confianza una capacitación que normalmente no ofrecerían sabiendo que existe demanda.

b) Trabajo en casa

- Preparado para el futuro
 - o Ventaja a largo plazo de la formación regional. Los CATC deben comunicar los beneficios y ahorros de ofrecer más instrucción dentro de la región.
- Visibilidad continua
 - o El liderazgo necesita entender la importancia. La instrucción es una ocurrencia tardía en gran parte debido a la falta de comprensión. Los CATC deben promover la necesidad de formación continua.
- Valor agregado
 - o La regionalidad ahorra dinero. Llevar la instrucción a casa puede ahorrar costos y apoyar a los CATC en la región. Los CATC deben presentar un buen argumento para invertir en instrucción para obtener los rendimientos.

c) Compartir es cuidar

- Desarrollo de la conciencia aeronáutica. *No te centres solo en tus líderes, mira hacia el futuro. Desarrollar programas que amplíen la conciencia de la complejidad de la aviación con los adultos y en las escuelas.*
- Programa de intercambio. *Los CATC deberían explorar la posibilidad de compartir instrucciones en toda la región. Esto podría lograrse mediante la adscripción de instructores a otros CATC para la mejora y el desarrollo continuos. También puede distribuir mejor los recursos en toda la región, en caso de que un CATC tenga instructores adicionales y no haya espacio disponible.*
- ¿Qué funciona para ti? *Los CATC regionales deben compartir continuamente nuevas formas de llevar a cabo la instrucción y crear conciencia para que todos puedan aprender unos de otros.*

8.4.2 Los resultados de las discusiones llevadas a cabo por la Mesa de Trabajo 2 permanecerán como futuras líneas de acción potenciales para el NAM/CAR/CATC/WG.

8.5 RESULTADOS DE LAS DISCUSIONES - MESA DE TRABAJO 3

8.5.1 Como resultado de sus debates, la Mesa de Trabajo 3 identificó los siguientes beneficios asociados con la normalización y armonización regionales de los programas de instrucción:

- a) armonizar la aplicación de los procedimientos
- b) contribuir a garantizar los niveles de seguridad operacional de la región a través de la creación de capacidades estandarizadas
- c) estandarizar el contenido general o mínimo de los programas de instrucción, con base en los estándares de la OACI
- d) internacionalizar la cualificación del personal técnico, a los efectos de compartir recursos de externalización en virtud de acuerdos específicos.

8.5.2 Por otro lado, la Mesa de Trabajo identificó los siguientes desafíos:

- a) normativa específica de cada Estado en materia de desarrollo competencial

- b) barreras socioculturales
- c) Adopción de la propuesta propiamente dicha.

8.5.3 La Mesa de Trabajo 3 formuló las siguientes recomendaciones:

- a) Formar un Grupo de Tarea para desarrollar una propuesta de plan de trabajo para la estandarización y armonización de cursos en las Regiones NAM/CAR.
Nota 1: La propuesta debe basarse en las normas de la OACI relativas a los contenidos generales de los programas de formación en cada área.
Nota 2: El Grupo de Tarea debe organizarse internamente, estableciendo un calendario de actividades para llevar a cabo el trabajo.
Nota 3: Las actividades del Grupo de Tarea se llevarán a cabo de manera virtual.
Nota 4: El alcance del Plan de Trabajo se limitará inicialmente a los cursos de inspectores de aviación civil.
- b) Cada miembro del NAM/CAR/CATC/WG debe designar un/a Coordinador/a para que se ponga en contacto con los/as especialistas en cada área de instrucción dentro de la oferta académica de su organización.
- c) Bajo el liderazgo del Relator, el NAM/CAR/CATC/WG evaluará la propuesta y determinará las próximas acciones.

8.5.4 Como resultado de sus deliberaciones, la Reunión acordó la siguiente Decisión:

DECISIÓN	
NAM/CAR/CATC/WG/8/6	NORMALIZACIÓN Y ARMONIZACIÓN REGIONALES DE LOS PROGRAMAS DE ENSEÑANZA
Qué: Que, a fin de permitir la normalización y armonización regional de los programas de instrucción: a) se forme un Grupo de Tarea Regional de Estandarización y Armonización de Programas de Instrucción para trabajar virtualmente en el desarrollo de un Plan de Trabajo para la estandarización y armonización de los cursos de inspectores de aviación civil en las Regiones NAM/CAR, que se presentará al NAM/CAR/CATC/WG a más tardar el 30 de septiembre de 2024; y b) cada miembro del NAM/CAR/CATC/WG designará a un/a oficial/a de enlace, a más tardar el 30 de septiembre de 2024, para coordinar con los/as especialistas en cada área de instrucción dentro de la oferta académica de su organización.	Impacto esperado: ☐ Político / Global ☒ Inter-regional ☐ Económico ☐ Ambiental ☒ Técnico/Operacional
Por qué: Permitir la preparación de un plan de acción para el establecimiento de la base de datos.	
Cuándo: A más tardar el 30 de septiembre	Estado: ☒ Válida / ☐ Invalidada / ☐ Finalizada
Quién: ☐ Estados ☒ OACI ☒ Otros:	Miembros del NAM/CAR/CATC/WG

8.6 RESULTADOS DE LAS DISCUSIONES – MESA DE TRABAJO 4

8.6.1 Como resultado de sus debates, la Mesa de Trabajo 4 identificó los siguientes beneficios asociados con el empoderamiento de las mujeres en la instrucción en aviación:

- a) Liderazgo intuitivo en sus áreas de trabajo.
- b) Una mejor organización en el sector de la aviación.
- c) Una imagen de diálogo.
- d) Complementario en un entorno de negociación (Mejora del servicio al cliente).
- e) Tiene más empatía a nivel educativo con su público estudiantil.
- f) Imagen de confianza.
- g) Talentos ocultos.
- h) Tiene creatividad.
- i) Maneja muchos temas.
- j) Impacto económico positivo.

8.6.2 Por otra parte, la Mesa de Trabajo identificó los siguientes retos:

- a) Educación en casa.
- b) Empoderamiento personal.
- c) Estandarizar la igualdad de género.
- d) El cumplimiento como sociedad mediática.
- e) Nuestros países avanza, pero lentamente, hacia la equidad.
- f) La motivación hacia la equidad no se promueve en nuestra sociedad.
- g) Percepción errónea de la aviación como una carrera masculina.
- h) Estructurar la educación aeronáutica para las nuevas generaciones motivando su participación en la educación aeronáutica de las mujeres.
- i) Falta de referentes femeninos.
- j) Altos costos de la educación aeronáutica.
- k) Falta de apoyo para el cuidado de los niños.

8.6.3 Las discusiones llevadas a cabo llevaron a la Mesa de Trabajo 4 a entender que acciones como las que se enumeran a continuación serían necesarias para aumentar la participación de las mujeres en el contexto de la aviación:

- a) Instrucción en clima organizacional en la industria aeronáutica (liderazgo, trabajo en equipo e igualdad de género).
- b) Generación de conferencias y seminarios para mujeres jóvenes orientadas al empoderamiento en la industria aeronáutica.
- c) Programas y seminarios sobre entornos libres de violencia contra las mujeres.
- d) Programa de Becas y Oportunidades de los Centros de Instrucción Aeronáutica que motivan a las mujeres a participar en las diferentes áreas de la aviación.
- e) Imagen en formatos publicitarios que reflejen a las mujeres como hombres.
- f) Equilibrio en cargos Gerenciales y Operativos en la industria aeronáutica para ambos géneros.
- g) Aumentar la visibilidad de las mujeres en la aviación.
- h) Organizar talleres y eventos para niñas.
- i) Proporcionar becas y subvenciones específicamente para mujeres.

- j) Implementar instrucción en diversidad e inclusión para instructores e individuos.
- k) Establecer políticas y procedimientos contra el acoso y la discriminación.
- l) Ofrece opciones de aprendizaje flexibles.
- m) Desarrollar programas de pasantías y oportunidades de empleo.
- n) Participar en iniciativas de investigación y desarrollo.

8.6.4 Los resultados de las discusiones llevadas a cabo por la Mesa de Trabajo 4 permanecerán como futuras líneas de acción potenciales para el NAM/CAR/CATC/WG.

8.7 RESULTADOS DE LAS DISCUSIONES – MESA DE TRABAJO 5

8.7.1 Como resultado de sus discusiones, la Mesa de Trabajo 5 identificó los siguientes desafíos asociados con la adopción de la Inteligencia Artificial (IA) para mejorar las prácticas de instrucción en aviación:

- a) Las nuevas tecnologías carecen de normas o regulaciones aeronáuticas.
- b) Autenticación de datos: garantiza el control de la información, la fuente de información es confiable.
- c) Seguridad de la información organizacional.
- d) Sesgos en la información.
- e) Compra desde las organizaciones: liderazgo a los usuarios, cambio en los procesos.
- f) Costos iniciales y de sostenimiento de las tecnologías.
- g) Derechos de autor, derechos de propiedad intelectual.
- h) Disminución de las habilidades de pensamiento crítico con el uso de la IA.
- i) Recuperación de errores de tecnología de la información (TI).
- j) Cuestiones éticas.

8.7.2 Por otra parte, la Mesa de Trabajo identificó las siguientes oportunidades:

- a) Genera códigos/soluciones en lenguaje natural sin necesidad de aprender a programar.
- b) Ayuda en la gestión del tiempo, lo que aumenta la eficiencia.
- c) Potencial de mayor productividad al simplificar la generación inicial de productos/documentos.
- d) Eliminar la barrera del idioma: permita comunicaciones claras.

8.7.3 En el cuadro se señalan los siguientes aspectos como importantes a tener en cuenta a la hora de adoptar tecnologías de IA en el desarrollo y la ejecución de la formación:

- a) Adoptar/desarrollar estándares como la ISO 42001 (Sistema de Gestión de Inteligencia Artificial).
- b) Las organizaciones deben decidir en qué medida se adopta e implementa la IA para abordar
 - Cuestiones de seguridad y privacidad.
 - Alcance del modelo de IA y búsquedas.
 - Procesos de contingencia y retorno al trabajo.

8.7.4 Los resultados de las discusiones llevadas a cabo por la Mesa de Trabajo 5 permanecerán como futuras líneas de acción potenciales para el NAM/CAR/CATC/WG.

**Cuestión 9 del
Orden del Día**

Elección del/de la Relator/a y Vice-Relator/a

9.1 En esta Cuestión del Orden del Día, la Reunión eligió al Relator y Vice-Relatora para el próximo período de tres años, de conformidad con los Términos de Referencia del Grupo.

9.2 La Reunión acogió con beneplácito la concesión de un nuevo mandato al equipo de relatoría actual, manteniendo así al Sr. Raúl Melchor (ICCAE) como Relator y a la Sra. Clara Fernández (ASCA) como Vice-Relatora.

**Cuestión 10 del
Orden del Día**

Otros asuntos

10.1 Bajo la NE/03, la Escuela de Seguridad de la Aviación Civil (ESAC) del Cuerpo Especializado de Seguridad Aeroportuaria y de la Aviación Civil (CESAC) de República Dominicana planteó la necesidad de promover el desarrollo de instrucciones iniciales y periódicas sobre gestión de riesgos de ciberseguridad para todo el personal que maneja e instala sistemas de tecnología de información críticos y realiza tareas de mantenimiento. Con el apoyo de la OACI, se busca desarrollar instrucción sobre gestión de riesgos donde los centros de instrucción puedan tener una idea unificada sobre el tema de actos de interferencia ilícita a través de ataques cibernéticos.

10.2 Bajo la NI/02, la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) de Honduras presentó la propuesta para la creación de la Escuela Nacional de Seguridad de la Aviación Civil (ENSAC), un centro nacional de capacitación para la instrucción y entrenamiento del personal, que se realiza en actividades propias de la Seguridad de la Aviación Civil.

10.3 La Secretaría invitó a la División de Seguridad Aeroportuaria (DSA) de Honduras a firmar la Declaración de Intención (DoI) para la colaboración regional en materia de capacitación entre los Centros de Capacitación de Aviación Civil de las Regiones de Norteamérica (NAM) y el Caribe (CAR). La Reunión sugirió que DSA también coordine con el AVSEC/FAL/RG NAM/CAR/SAM de la OACI para su consideración dentro de los Centros de Instrucción en Seguridad de la Aviación (ASTC) existentes.

10.4 En el marco de esa Cuestión del Orden del Día, el ICCAE informó su intención de acoger la NAM/CAR/CATC/WG/9 en sus instalaciones en El Salvador. La Secretaría recordó a la Reunión que las fechas de la NAM/CAR/CATC/WG/9 sólo se propondrán después de que se tome una decisión sobre las fechas de la Reunión de Directores/as de Aviación Civil del año próximo (NAM/CAR/DCA/13), que está tentativamente programada para mayo de 2025