

# Candidatura de la República Argentina al Consejo de la OACI



TRIENIO 2022-2025





## Nuestros inicios en la OACI

La República Argentina ha participado en la Organización de Aviación Civil Internacional desde sus inicios.

Adhirió al Convenio de Chicago sobre Aviación Civil Internacional el 4 de junio de 1946, cuando la Organización aún tenía carácter provisional (PICAO); integrando su Consejo, sin interrupciones, desde la primera sesión, al haber sido elegida como uno de sus miembros durante el primer período de sesiones de la Asamblea de la Organización, en mayo de 1947.

Desde la creación de la Organización, la Argentina ha contribuido permanentemente con la misma en el desarrollo de la Aviación Civil segura, eficiente y sustentable, aportando capacidades y recursos al servicio de la Comunidad Internacional, tanto a través de su Representación en el Consejo de la OACI, como en la Comisión de Aeronavegación, y el Comité sobre la Protección del Medioambiente y la Aviación (CAEP), entre otros.

La contribución de la Argentina en la etapa fundacional de la Organización fue muy importante a través de la presencia del Ingeniero Walter Binaghi, quien ocupó el cargo de presidente de la Comisión de Aeronavegación (ANC), desde 1946 hasta el año 1957, cuando fue elegido presidente del Consejo, posición que ocupó hasta el año 1976.

La Argentina ha colaborado, adicionalmente, con la participación de destacados especialistas de diferentes disciplinas en los ámbitos de navegación aérea, transporte aéreo, seguridad aeroportuaria, seguridad operacional, meteorología, medicina aeronáutica, prevención de accidentes e incidentes, comunicaciones, medio ambiente y otras áreas técnicas-científicas, contribuyendo al progreso de la aviación civil internacional.

Se destaca entre ellos la Dra. Ángela Marina Donato, profesional de reconocida trayectoria, que dejó una huella imborrable en su carrera al servicio de la aviación civil y que se desempeñó como Directora de Transporte Aéreo de la OACI desde 1994 hasta el año 1998 luego de haberse desempeñado como Secretaria de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil-CLAC y Oficial Superior de Transporte Aéreo en la Oficina SAM de OACI entre los años 1987-1994.

## El crecimiento organizacional

La República Argentina ha desarrollado y mantiene una importante red de Navegación Aérea, de Comunicaciones y de Infraestructura Aeroportuaria en una extensa área de responsabilidad de servicios de Tránsito Aéreo, acorde a las necesidades de los tiempos actuales y en concordancia con los planes de Navegación Aérea de la Región; habiendo asumido en los últimos años significativas inversiones destinadas a la ampliación y modernización de sus más importantes centros de Control de Tránsito Aéreo.

## La Administración de la Aviación Civil en la Argentina

La creación de la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), constituyó un hecho político que nos ubica entre las naciones más avanzadas en materia de Aviación Civil y Comercial. Con la institución de la ANAC, el 01 de julio del 2009, la República Argentina concreta su objetivo de crear un organismo específico y autónomo destinado a atender, regular y controlar las cuestiones relativas a la aviación civil.

El trabajo desarrollado por esta Administración ha permitido optimizar los niveles de Seguridad Operacional en el espacio aéreo y aeródromos de todo el país; regulando, fiscalizando, controlando y administrando la actividad Aeronáutica Civil, estimulando el crecimiento del Transporte Aéreo mediante el uso óptimo de derechos y su aprovechamiento razonable y competitivo en beneficio de los usuarios; satisfaciendo las distintas demandas y expectativas de la sociedad y el mundo con el que se vincula por vía aérea nuestro país.

En el plano internacional se destaca la participación de especialistas de ANAC en el Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional SAM, colaborando entre otras cosas en el primer protocolo de actuación frente al COVID 19, previo a las guías elaboradas en el marco del Council Aviation Recovery Task Force (CART).

Frente al desafío que representa la Pandemia del COVID-19 para la aviación civil internacional, con la irrupción de políticas sanitarias de protección que repercuten indefectiblemente en el transporte aéreo internacional, la ANAC dio cuenta de su fortaleza institucional respondiendo de manera oportuna a las necesidades de adecuación para hacer frente a la continuidad y sustentabilidad de una actividad cimentada en regulaciones dinámicas y de permanente fiscalización.

Aún cuando a la República Argentina también le toco atravesar las consecuencias negativas del COVID-19 para la industria aerocomercial, donde por primera vez en la historia todas las aeronaves quedaron en el suelo, en la gestión de la misma no se vieron interrumpidos las operaciones de carga pura o las destinadas a repatriar y expatriar ciudadanos.



Dichas operaciones se llevaron a cabo tanto con empresas Argentinas como empresas extranjeras, de estas últimas algunas de las cuales que en ese contexto volaban por primera vez a nuestro país.

La laboral de la Administración Nacional de Aviación Civil, no solo no se vio interrumpida, sino que se enfocó, más allá de la gestión propia de pandemia, en lograr mayor conectividad, y en ese sentido, superada la primera etapa se firmaron con distintos países Memorandum de Entendimiento, algunos de los cuales se constituyeron en un primer acuerdo aéreo bilateral con países con lo que hasta ese entonces no había relación bilateral.

También producto de esa labor en el último año se sumaron al mercado aerocomercial cuatro líneas aéreas que hasta entonces no operaban a nuestro país y están en proceso de autorización dos empresas aerocomerciales más.

# El gerenciamiento del espacio aéreo

La creación de la Empresa Argentina de Navegación Aérea (EANA S.E.) se dio por Ley del Congreso Nacional 27161 el 15 de julio de 2015, y desde el año 2016 tiene a su cargo los Servicios de Navegación Aérea en todo el territorio de la República Argentina (incluyendo 5 Regiones de Información de Vuelo donde se encuentran emplazados 5 Centros de Control de área y 54 aeropuertos). EANA S.E. presta los servicios de Gestión de Tránsito Aéreo (ATM), incluyendo los Servicios de Tránsito Aéreo (ATS), Gestión de Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM) y la Gestión del Espacio Aéreo (ASM), los Servicios de Información Aeronáutica (AIS), el Servicio de Comunicaciones Aeronáuticas (COM), el Sistema de Comunicaciones, Navegación y Vigilancia (CNS), el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), y tiene a su cargo el Servicio Meteorológico para la Navegación Aérea (MET), coordinando la provisión del mismo con el Servicio Meteorológico Nacional (SMN), y dando cumplimiento a los estándares establecidos por la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC), en su carácter de autoridad aeronáutica. Así, la República Argentina asume plenamente su responsabilidad de brindar los Servicios de Tránsito Aéreo en un área del hemisferio sur que abarca más de 33 millones de kilómetros cuadrados (más de 18 millones de millas náuticas cuadradas), incluyendo el área continental, la zona marítima internacional y el área Antártica; y el Servicio de Búsqueda y Salvamento en un área marítima aún más extensa, contribuyendo de esta manera como proveedor del segmento terrestre del Sistema Mundial de Alerta de Socorro Satelital (COSPAS-SARSAT).

EANA S.E. desarrolla sus operaciones sobre cuatro pilares estratégicos, capacitación, dotación, infraestructura edilicia e infraestructura tecnológica, sostenidos sobre la base de la seguridad operacional la cual mantiene las operaciones dentro de un riesgo aceptable.

El despliegue y organización de los servicios de navegación aérea, por las características propias de la industria, tiene un alto impacto en la disponibilidad del servicio y asignación de recursos del Estado Nacional. A su vez, la demanda de movimientos y la dinámica general de las actividades de transporte aéreo que afectan las redes de rutas, la introducción de tecnología de vanguardia, los cambios en la composición de las flotas de los explotadores, la percepción de tasas, así como la capacidad e inercia de los sistemas existentes, son factores que determinan el grado de suficiencia y eficiencia en la aplicación de dichos recursos.

Todas las iniciativas de mejora de EANA S.E. se incluyen en su plan de servicios; siendo la asignación de prioridades, garantizar la continuidad y seguridad de las operaciones y de las personas y aumentar la capacidad del espacio aéreo. En una segunda instancia, mejorar la eficiencia de las operaciones y optimizar los costos operativos de los usuarios.

En línea con las Regulaciones Argentinas de Aviación Civil (RAAC) de la autoridad aeronáutica ANAC para los servicios de navegación aérea y los planes a nivel regional en Sudamérica (SAM) de la OACI, el plan de servicios además tiene como referencia la estrategia del Plan Mundial de Navegación Aérea (GANP) de ese organismo, el cual traza el camino para la implementación del concepto operacional de la gestión de tránsito aéreo (ATM) a través de la metodología de mejoras en bloque del sistema de aviación (ASBU).



La mejora de los servicios de navegación aérea se logra gracias a la implementación de proyectos que impulsan la actualización/revisión de la infraestructura, tecnología, procesos y organización en general. Entendiendo el Plan de Servicios como la estrategia clave de EANA S.E. que está en sintonía con el portfolio de estos proyectos, de manera macro se puede organizar en base a programas cuyo agrupamiento responde a objetivos en común que se encuentran vinculados a la estrategia de la compañía.

Se planificó a través de su Plan Estratégico de Servicios, llevar a cabo en el período 2020 - 2024, 9 programas (Infraestructura, Comunicación, Navegación, Vigilancia, Meteorología, ATS, ASM, ATFM y Transformación digital) asociados de forma directa a 270 proyectos a lo ancho y largo de todo el país, cumpliendo las políticas federales.

En ese sentido, el 62% de los proyectos se encuentran destinados a avanzar con el fin de una innovación tecnológica y modernización de todo el sistema por medio de la digitalización de la red de comunicaciones, ampliando cobertura de comunicación a todo el territorio argentino como el servicio de vigilancia, robusteciendo la información meteorológica, perfeccionando la mensajería aeronáutica, generando un upgrade de todos los sistemas de navegación y un aumento sustancial en el sistema ATM. Del mismo modo, un 17% generaran un impacto directo en la calidad, confort, seguridad del capital humano a través de mejoras sustanciales en la infraestructura edilicia llevando a altos estándares las torres de control en todo el país.

Por otro lado, el 16% de los proyectos tienen un foco en la mejora del espacio aéreo, entendiendo como tal no sólo el ATS y ASM sino también el ATFM como hito fundamental en la gestión del presente año. En conjunto permite avanzar con la reducción de las trayectorias de las rutas aéreas, descongestión del espacio aéreo y mejor administración de la demanda; y todo esto tiene un impacto en la reducción de uso de combustible y por consiguiente como un beneficio hacia nuestros usuarios.

Por último, el 5% corresponde a la gestión de la dotación y capacitación que implica ampliar la cantidad de capital humano en lugares estratégicos donde son requeridos, y en ese sentido acompañar con un plan de instrucción que a su vez tenga un carácter recurrente tanto sea para el Controlador de Tránsito Aéreo como también para el Técnico CNS.

## La infraestructura al servicio de la aviación

La obra del Aeroparque Jorge Newbery es una de las más importantes de las últimas décadas en materia de infraestructura aeroportuaria en nuestro país y en Latinoamérica. Implicó una inversión cercana a los seis mil millones de pesos, y ha generado más de 1000 puestos de trabajo directos y 2000 indirectos. Generadora de un altísimo impacto positivo para el desarrollo de la economía nacional, mejorará sustantivamente la conectividad y accesibilidad, no sólo entre provincias argentinas, sino también conectando directamente con los países hermanos de Uruguay, Brasil, Paraguay, Bolivia, Chile, y por primera vez con la República del Perú.

Esta obra profundizará los lazos comerciales de la Argentina con el resto de los países de la región, facilitando el arribo de viajeros de negocios que tendrán mejores conexiones acortando tiempos de traslado. Se fortalecerá el turismo receptivo, sector clave para la reactivación económica, tanto nacional como regional. La localización estratégica del Aeroparque respecto al centro de la Ciudad de Buenos Aires, ofrece una ventaja inmejorable a los visitantes extranjeros debido a su accesibilidad.



No menos beneficiadas serán las provincias argentinas por estas obras ya que los turistas que nos visiten podrán arribar a todos nuestros destinos turísticos realizando una simple conexión entre vuelos desde sus ciudades de origen, potenciando la reconstrucción del turismo regional y sus economías.

La ampliación de las capacidades del aeropuerto con una pista completamente distinta a la existente previamente, junto con la remodelación en la terminal de pasajeros, contribuirán a una mayor y mejor conectividad para todo el territorio argentino, como así también en relación con los destinos internacionales, permitiendo operaciones sin penalizaciones ni restricciones con vuelos de mayor radio de acción. El reemplazo de todo el balizamiento halógeno de más de 20 años de antigüedad, por sistemas LED de última generación combinado con un nuevo sistema ILS-Categoría III, permitirá al aeropuerto continuar operativo en condiciones meteorológicas desfavorables, que antes implicaban suspender operaciones, lo que evitará desvíos, demoras y cancelaciones. La importante intervención realizada en el sector internacional de la terminal permitirá duplicar las operaciones por hora, pasando de 3 a 6 en simultáneo, con espacios más amplios y mejor ordenamiento para controles más ágiles, de seguridad, migraciones y zonas de espera, que permitirán brindar servicios de mejor calidad a los pasajeros.

# La investigación de accidentes de aviación civil

En materia de investigación de accidentes, se destaca que la Argentina da cumplimiento a la “enmienda 15” del Anexo 13, en cuanto a la independencia que deben tener los organismos de investigación de accidentes.

Desde el año 2010 la investigación de accidentes e incidentes ocurridos en el ámbito de la aviación civil en la Argentina estuvo a cargo de la Junta de Investigación de Accidentes de Aviación Civil (JIAAC), que se estableció como autoridad de investigación, transferida a órbita civil con autarquía financiera y personería jurídica propia. En el año 2019, la Argentina avanzó aún más en el desarrollo organizacional de la investigación profesional e independiente de los accidentes en el transporte.

En ese año, el Congreso de la Nación Argentina aprobó por unanimidad la Ley 27.514 que declaró de interés público nacional y objetivo de la República Argentina, la política de seguridad en el transporte.

Es en este marco que se crea la Junta de Seguridad en el Transporte (JST), primer organismo de investigación multimodal de Iberoamérica, al que se transfirió la Junta de Investigación de Accidente de Aviación Civil (JIAAC).

La Junta de Seguridad en el Transporte (JST) de la República Argentina es un organismo descentralizado en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación, que investiga accidentes e incidentes en todos los modos de transporte, incluyendo los modos Automotor, Aeronáutico, Ferroviario y Marítimo, Fluvial y Lacustre, para luego emitir recomendaciones con el fin de contribuir a la mejora de la seguridad operacional.

La JST trabaja con los 11 organismos de investigación multimodal a nivel mundial para fortalecer las relaciones bilaterales y trabajar en conjunto en la mejora de la seguridad en el transporte.

Es el primer organismo de Latinoamérica en ser miembro pleno de la Asociación Internacional de Seguridad en el Transporte (ITSA), y colabora activamente con la Oficina Regional Sudamericana de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en la que un especialista de la entidad fue designado para el cargo de Experto en Investigación de Accidentes.

La Argentina destaca además la importancia de la cooperación entre Estados para la investigación de accidentes como un tema central para la seguridad de la aviación. A través de la entonces JIAAC, nuestro país tuvo un rol clave en la constitución del Mecanismo de Cooperación Regional AIG (ARCM) para la región Sudamericana (ARCM-SAM), que tiene hoy la misión de “apoyar a los Estados en todos los aspectos relacionados con la investigación de accidentes e incidentes de aviación”.



Este mecanismo de cooperación regional se enmarca en la iniciativa Ningún País se Queda Atrás (NCLB) de OACI que impulsa la asistencia a los Estados para instrumentar estándares y prácticas recomendadas. Se materializa en la asistencia a aquellos países de la región que continúan enfrentando desafíos en la implementación efectiva de políticas y programas globales, así como a aquellos que necesitan la resolución de problemas importantes de seguridad y protección.

Esto a su vez se sustenta en el Objetivo 10 de Desarrollo Sostenible planteado por la Organización de Naciones Unidas en la llamada “Agenda 2030”.

## El apoyo meteorológico

En el área meteorológica, el Servicio Meteorológico Nacional de la República Argentina, desarrolla y provee los productos necesarios para apoyar la Navegación Aérea y satisfacer los compromisos internacionales en su calidad de miembro de la Organización Meteorológica Mundial, la OACI y otros Organismos relacionados con el quehacer meteorológico, hidrológico y ambiental.

Asimismo, nuestro país es sede de uno de los nueve centros de avisos de asesoramiento sobre la presencia de Cenizas Volcánicas en la atmósfera (VAAC-BUE) centralizando y difundiendo importante información necesaria para la seguridad de la navegación aérea con responsabilidad a nivel regional y articulación a nivel mundial. Adicionalmente, dentro del aporte regional, resulta importante destacar que el SMN, lidera los ejercicios relativos a Cenizas volcánicas en el contexto del pase a operaciones del Proyecto del Programa MET del GREPECAS de la OACI de la Región SAM, enmarcado en la “Implantación de la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales” (IAVW). Por otro lado, colabora en el desarrollo y pase a operaciones de diversas iniciativas y proyectos MET del GREPECAS coordinados por la oficina regional de la OACI SAM en Lima, relacionados a las mejoras de los Sistemas de Gestión de la Calidad en Meteorología Aeronáutica implementados en la región, así como en lo relativo a la Coordinación en la elaboración de los informes relativos a fenómenos peligrosos en ruta, y de otros fenómenos en la atmósfera, que puedan afectar a la seguridad operacional de las aeronaves entre regiones de información de vuelo adyacentes, entre otros.

Dentro del ámbito internacional, merece especial atención destacar que, en la Sede del Servicio Meteorológico Nacional, funciona el Centro Regional de Formación de la Organización Meteorológica Mundial (OMM), el cual (de acuerdo diferentes acuerdos históricos alcanzados con la OACI), desarrolla y ofrece cursos a nivel regional para el personal de meteorología aeronáutica, brindando aquellas mejoras y actualizaciones de las competencias en este ámbito desarrolladas por OMM y que son determinadas como los estándares para la OACI, contribuyendo así, significativamente, en la mejora de la seguridad de las operaciones aéreas. Asimismo, en el contexto de OMM, el Servicio Meteorológico colabora con la iniciativa relacionada al Programa Colaborativo IATA-OMM que tiene como objetivo ampliar el sistema existente de “Retransmisión de Datos Meteorológicos de Aeronaves” (AMDAR, por sus siglas en inglés).

Cabe resaltar además, que a través de sus expertos, el Servicio Meteorológico Nacional es miembro titular del Panel de Meteorología (METP) de OACI, integrando diferentes grupos de trabajo y, adicionalmente, es miembro del Grupo de Gestión del Comité Permanente de Servicios para la Aviación de la Comisión Servicios la OMM (SC-AVI | SERCOM | OMM), trabajando conjuntamente con la OACI para definir y elaborar conceptos, así como desarrollar disposiciones y nuevos desarrollos para los servicios meteorológicos aeronáuticos (MET) compatibles con las mejoras operacionales previstas por el Plan mundial de navegación aérea (GANP), (Doc. 9750) de acuerdo a los acuerdos de trabajo que mantienen la OACI y la OMM (Doc. 7475).

# La seguridad de la aviación

En el ámbito de la seguridad de la aviación, la Policía de Seguridad Aeroportuaria (PSA), dependiente del Ministerio de Seguridad de la Nación, es la autoridad nacional responsable de velar por la aplicación del Convenio de Chicago, de las normas y métodos recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) en todo a lo atinente a la seguridad y protección de la aviación civil internacional contra los actos de interferencia ilícita y de los tratados suscriptos por la Nación en la materia.

En ese marco, se destaca la participación de la PSA a nivel regional y global, habiendo ejercido la presidencia del Grupo Regional para la OACI y la Comisión Latinoamericana de la Aviación Civil (CLAC) sobre Seguridad de la Aviación y Facilitación (AVSEC/FAL), para las regiones de Norteamérica, Caribe y Sudamérica desde octubre de 2017 y por un período de cinco años.

Las responsabilidades de ese cargo incluyeron la conducción de las reuniones y las coordinaciones necesarias para alcanzar los objetivos marcados por el Plan Global de Seguridad de la Aviación (GASeP), identificando las particularidades y dificultades regionales, y proponiendo las directrices y procedimientos comunes para asistir y cooperar con los Estados que la componen, en el cumplimiento de los objetivos de la OACI y de la CLAC.

A nivel global, la PSA mantiene la designación de un especialista en el Panel de Expertos sobre Seguridad de la Aviación (AVSECP), que participa activamente en los diferentes Grupos de Trabajo y en el Grupo de Estudio de la Secretaría para el Programa Universal de Auditorías bajo enfoque de Monitoreo Continuo (USAP - CMA). Durante los últimos tres años, el experto designado por la República Argentina ejerció la vicepresidencia de dicho Panel.

La PSA sostiene una política de ayuda y cooperación permanente con los Estados miembros y también colabora con la provisión de instructores y auditores de seguridad de la aviación certificados por la OACI. Asimismo, trabaja en la aplicación de las normas y los métodos recomendados en el Anexo 9, materia que en el país es tratada por el Comité Interministerial de Facilitación, del cual la PSA forma parte, haciendo énfasis en los aspectos de la facilitación relacionados con la seguridad de la aviación.



Como autoridad responsable de gestionar los riesgos en seguridad de la aviación, la PSA mantiene una vigilancia continua de los sistemas de seguridad implantados y evalúa las amenazas que podrían comprometer la seguridad, regularidad y eficacia del transporte aéreo. El permanente análisis de las amenazas incluye también aquellos escenarios nuevos o emergentes. Esto permitió oportunamente, complementar las políticas y requerimientos establecidos en el Programa Nacional de Seguridad de la Aviación (PNSAC) con los reglamentos que disponen las medidas y procedimientos específicos para enfrentar dichas amenazas, tal como la prevención de ciberataques.

## La creación de capacidad

En el área de la capacitación, ocupa un lugar de privilegio el Centro de Instrucción Perfeccionamiento y Experimentación (CIPE), cuya existencia data del año 1960, reconocido por la OACI como Centro Regional de Instrucción de Aviación Civil en el área de los Servicios de Seguridad y Protección al Vuelo, Seguridad de la Aviación, y la Capacitación de Instructores Gubernamentales en el área de Seguridad Operacional - Aeronavegabilidad (en el marco de Auditoría de la Vigilancia de Seguridad Operacional -USOAP-) además como miembro pleno del Sistema TRAINAIR PLUS y como Regional Training Partner de la IATA.

En este Instituto cuyas puertas se encuentran abiertas a postulantes extranjeros de toda la región, ha formado a numerosos profesionales de la aviación que desarrollan sus tareas actualmente en toda Latinoamérica y ha priorizado por sobre todas las cosas, la continuidad de la capacitación realizando las distintas actividades de formación académica, mediante el uso de Plataformas de Educación a Distancia.

La virtualidad ha proporcionado adaptabilidad a las situaciones críticas, manteniendo los estándares tanto a nivel nacional como internacional, brindando a su vez calidad y confianza, obteniendo una respuesta altamente favorable a estas iniciativas.

Asimismo, se destaca el rol del Instituto Nacional de Derecho Aeronáutico y Espacial (INDAE), creado en 1947, que ha contribuido con la legislación regional, mediante la formación y el perfeccionamiento de profesionales destacados de toda Latinoamérica.



## La industria

CICARÉ se especializa en el desarrollo y producción de helicópteros livianos desde hace más de 60 años, siendo la única empresa de Latinoamérica especializada en ese sector.

Produce en serie y comercializa en más de 15 países de los 5 continentes el entrenador de vuelo CICARÉ SVH-4, el helicóptero monoplaza CICARÉ 7B y los helicópteros biplaza en Tándem CICARÉ 7T y lado a lado CICARÉ 8 y CICARÉ 12.

La Fábrica Argentina de Aviones (FAdeA), con más de 80 años de experiencia en la industria aeronáutica, en su planta situada en la Ciudad de Córdoba, provee servicios de diseño, fabricación, modernización y mantenimiento para aeronaves civiles y militares, cumpliendo con los más exigentes estándares de calidad internacionales.

FAdeA fabrica bajo licencia y comercializa de manera directa, los modelos PA-25-235 y PA-25-260. Esta aeronave es mundialmente utilizada en el rociado de agroquímicos, la aspersión de semillas y fertilizantes, la siembra de alevinos, las intervenciones urgentes en incendios forestales y el remolque de planeadores o cartelera.

El IA-100 es un avión de entrenamiento elemental civil y militar, con capacidades acrobáticas. Este Demostrador Tecnológico, en Fase I de desarrollo, es el primero producido en materiales compuestos en Argentina. El IA 63 PAMPA III es una aeronave de entrenamiento avanzado.



El programa tiene como objetivo la fabricación de nuevas aeronaves con la configuración Pampa III, proveyendo entrenamiento a nuestros pilotos en las capacidades requeridas para la operación de aeronaves de 4º y 5º generación.

Proyecto Petrel S.A. está constituida por un grupo de ingenieros aeronáuticos, pilotos y empresarios privados, asociados para encarar el desarrollo y certificación de un avión liviano, bajo normas internacionales, moderno y de bajo costo, especialmente diseñado para las escuelas de vuelo, aeroclubes y la aviación deportiva.

Laviasa fabrica bajo licencia las aeronaves PA-25-260 "Puelche III", y PA-25-235 "Puelche Entrenador" Junto con sus partes, para uso agrícola, de entrenamiento, entre otros.

# Nuevas tecnologías

INVAP es una empresa argentina de tecnología referente a nivel mundial y protagonista del desarrollo nacional, que desde hace cuatro décadas genera "paquetes tecnológicos" de alto valor agregado en diferentes campos de la industria nuclear, espacial, de defensa, de comunicaciones, energía, de seguridad y medicina nuclear.

Con experiencia en la gestación, implementación y administración de proyectos multidisciplinarios de alta complejidad, INVAP es capaz de generar productos y servicios de acuerdo con los requerimientos del cliente, satisfaciendo todas las etapas de un proyecto tecnológico, desde el asesoramiento previo hasta la entrega de plantas llave en mano.

Con profesionales y técnicos argentinos, INVAP desarrolla soluciones a necesidades concretas del Estado Nacional, insertándose asimismo en mercados externos a través de la exportación, impulsando el desarrollo de la Ciencia y la Tecnología en Argentina y contribuyendo a que el país sea reconocido por la provisión de tecnología de avanzada.

Desde su Área de Proyectos de Gobierno, INVAP ha diseñado y fabricado radares según los requeridos en el Sistema Nacional de Vigilancia y Control Aeroespacial (SINVICA), sistemas electro ópticos para áreas del Ministerio de Seguridad y radares meteorológicos para el Sistema Nacional de Radares Meteorológicos (SINARAME).

El RSMA ha sido diseñado y fabricado por INVAP para la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC) y en colaboración con la Fuerza Aérea Argentina (FAA), con el objeto de dar seguridad y eficiencia al control del tránsito aéreo, para cubrir la totalidad de las rutas aerocomerciales del país, cumpliendo con las normas y métodos vigentes recomendados por la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

INVAP es la única empresa en Latinoamérica capaz de fabricar radares secundarios íntegramente diseñados por ingenieros y técnicos argentinos.

La Dirección General de Fabricaciones Militares (FM) encomendó a INVAP el diseño, desarrollo, construcción y puesta en servicio de un prototipo de Radar Primario 3D de Largo Alcance (RPA 3B) para tareas de detección, vigilancia, identificación y control en el espacio aéreo. El Prototipo Operativo fue instalado y entregado en operación en instalaciones de la Fuerza Aérea Argentina (FAA).



Actualmente se encuentra en curso la fabricación de la primera serie de doce RPA 3D de Largo Alcance, a ser provistos a la Fuerza Aérea Argentina (FAA), integrando de este modo el Sistema Nacional de Control y Vigilancia Aeroespacial (SINVICA).

El RMA ha sido diseñado y fabricado por INVAP, a pedido de la Subsecretaría de Recursos Hídricos de la Nación, a fin de desplegar una red nacional de radares meteorológicos de última generación junto a un sistema de centralización de la información con capacidad de recepción, procesamiento y diseminación de datos en tiempo real.

El RMA puede escanear un volumen de hasta 480 km, entre 1 y 90 grados en elevación y 360 grados en acimut. Dentro de este volumen, transmite pulsos de microondas y procesa los ecos reflejados en hidrometeoros (lluvia, nieve, granizo). Los datos generados por el radar permiten a los usuarios ubicar la posición de distintas fuentes de ecos y determinar la velocidad con la que se desplazan, clasificar por tipo y estimar la cantidad de precipitación de agua, nieve o granizo. Esta información, procesada en tiempo real, puede alimentar modelos numéricos que permiten efectuar pronósticos a corto plazo.

## E-Authority

A los fines de dar cumplimiento al Capítulo 5 del Anexo 19, por medio del cual “Los Estados establecerán sistemas de recopilación y procesamiento de datos sobre seguridad operacional (SDCPS) para captar, almacenar, agregar y permitir el análisis de datos e información sobre seguridad operacional, en el año 2019, la Anac realizó un avance significativo a nivel regional al adquirir la licencia y soporte técnico para la implementación del Sistema de Gestión Aeronáutico (SGA) de la empresa Seabury Solutions, denominado e-Authority.

El software de supervisión de seguridad para el cumplimiento normativo, e-Authority, fue diseñado con el fin de asistir a la autoridad aeronáutica en el desarrollo de las normativas, el cumplimiento, la productividad y la eficiencia. E-Authority inspirado por las regulaciones de OACI, EASA y FAA, es un software de supervisión de seguridad líder en la industria, y su concepto único reside en brindar una solución como herramienta de apoyo para la gestión, y está diseñado para aumentar la eficiencia de las tareas internas, y al mismo tiempo, brindar información de las mismas actualizada a la alta gerencia, a través de un tablero multiplataforma.

Entre los beneficios de contar con el Sistema de Gestión Aeronáutico (SGA) se encuentran: la optimización de las tareas de inspección, organización de la gestión con los proveedores de servicios, optimización de los procesos organizacionales, reducción del papel, apoyo a los procesos de toma de decisiones en tiempo real, gestión colaborativa de la documentación y centralización de datos en una única base de datos.

Cabe resaltar, que contar con un sistema de gestión de estas características, particularmente los reportes de seguridad operacional, nos permitirá a futuro intercambiar datos con los Sistemas de Recopilación y Procesamiento de Datos sobre Seguridad Operacional (SDCPS) de otros Estados de la región.

## Los nuevos desafíos

Resulta importante resaltar el alto nivel de compromiso que ha asumido la República Argentina ante la problemática del cambio climático en relación con la aviación civil.

En el marco de la Resolución A37-19 de la OACI sobre la Aviación Internacional y el Cambio Climático, y del "Acta Acuerdo de Cuernavaca" para la "Investigación sobre la factibilidad de producir, fijar estándares, utilización y normar en Argentina, combustibles alternativos sustentables para uso en la aviación comercial", en diciembre del año 2012 se firma, un "Convenio Marco de Cooperación Técnica para el desarrollo de biocombustible aeronáutico" entre la Administración Nacional de Aviación Civil (ANAC); Aerolíneas Argentinas (ARSA); Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF); la Cámara Argentina de Biocombustibles (CARBIO); el Instituto Nacional de Tecnología Industrial (INTI); el Instituto Nacional de Tecnología Agropecuaria (INTA); la Subsecretaría de Transporte Aerocomercial (SSTA) y el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación (MAyDS).

En esta línea se avanzó en la realización de los estudios de factibilidad para el montaje de una Planta Piloto de producción de Biojet, en las instalaciones ya existentes de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), con el empleo de una turbina APU (Auxiliary Power Unit) de ARSA para los ensayos y certificación del biocombustible obtenido.

Asimismo en el plano internacional, un experto argentino es miembro titular del Comité para la Protección del Medio Ambiente (CAEP).

En materia de género, y en el marco de una política transversal del Gobierno nacional en la materia, promovemos una mayor igualdad en el sector, en línea con lo expresado en el Objetivo 5 de la "Agenda 2030", y de acuerdo con la Resolución A39-30 de OACI.

Se observa, en resumen, que el esfuerzo combinado de distintos organismos gubernamentales y las capacidades desarrolladas por la República Argentina en el ámbito de la aviación civil nacional e internacional, le han permitido sostener a través del tiempo una base institucional y una infraestructura de instalaciones y servicios de navegación aérea, acorde a las necesidades actuales para permitir el desarrollo seguro y ordenado de la aviación civil y de los servicios de transporte aéreo, permitiendo preservar la amistad y el entendimiento entre las naciones y los pueblos de la región y del mundo; y participar activamente en el desarrollo y cumplimiento de los objetivos estratégicos de la Organización, cuyo liderazgo ha marcado el paso firme y decidido del crecimiento y progreso de la aviación civil internacional.

## Argentina en la región

En el ámbito regional, la Argentina es miembro del Sistema Regional de Cooperación para la Vigilancia de la Seguridad Operacional (SRVSOP), organización regional de estados latinoamericanos creada por un memorando de entendimiento entre la OACI y la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); donde ha aportado toda su capacidad técnico profesional para colaborar con la creación de capacidad y el incremento de la seguridad en las operaciones de la región.

Es, además, uno de los estados miembros de la Comisión Latinoamericana de Aviación Civil (CLAC); organismo destinado a constituirse como plataforma para impulsar el desarrollo y seguridad de la actividad de aviación civil internacional en la región latinoamericana, que tiene como visión, la Integración del transporte aéreo en América Latina. Y es precisamente la XXIII Asamblea Ordinaria de la CLAC, celebrada en la Habana, Cuba, en noviembre de 2018, la que con unánime auspicio de los estados que la integran, incluyó a la Argentina como candidata regional al Consejo, incluyéndola en la denominada “Plancha CLAC de candidatos”.

Forma parte, activamente, del Grupo Regional sobre Seguridad Operacional de la Aviación Pan Americana (RASG-PA), creado en noviembre de 2008 con el fin de utilizar el marco proporcionado por el Plan Global para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASP) y la Hoja de Ruta para la Seguridad Operacional de la Aviación (GASR) de la OACI, en apoyo del establecimiento y operación de un sistema de seguridad operacional de la aviación basado en la performance en la región Panamericana.



# La representación argentina ante el Consejo de la OACI: Desafíos presentes y futuros

Desde su posición en el Consejo de la OACI la Argentina ha sumado, a su histórica preocupación por la temática de la seguridad operacional y la aeronavegación, su contribución en el debate de temas de creciente significación en los últimos años tales como la seguridad física, el impacto de la aviación en el cambio climático, el fortalecimiento de la gobernanza de la Organización (por ejemplo la reforma del Código de ética y del CAEP) la equidad de género, y el reforzamiento de la inserción y visibilidad de la OACI en su relación con el sistema de Naciones Unidas teniendo en cuenta la transversalidad de la temática de la aviación civil.

## Nuestra candidatura

El Gobierno argentino tiene la firme convicción de sostener la participación de nuestro país en el seno de esta Organización, y de contribuir con toda nuestra capacidad y recursos, al crecimiento seguro, eficiente y ordenado de la Aviación Civil Internacional, sobre una base de igualdad de oportunidades; de modo que ningún país se quede atrás.

Es con este espíritu que la República Argentina, como lo ha hecho ininterrumpidamente desde hace más de cincuenta años, presenta su candidatura a la reelección como miembro de la Parte II del Consejo de la Organización, que agrupa a los Estados que prestan la mayor contribución a la provisión de facilidades para la navegación aérea internacional.

Nuestro país se compromete a seguir manteniendo un papel activo en todas las cuestiones que se sometan a la consideración del Consejo, y a contribuir al logro de consensos en el proceso de toma de decisiones a través del diálogo y la negociación, respetando las diferentes realidades de cada estado miembro en la búsqueda de soluciones comunes.