

Candidature de la République Argentine Au Conseil de la OACI



Période triennale 2022-2025





Nos débuts à l'OACI

La République Argentine a participé à l'Organisation de l'aviation civile internationale depuis sa création.

Elle a adhéré à la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale le 4 juin 1946, lorsque l'Organisation avait encore un caractère provisoire (PICAO) ; elle a intégré son Conseil, sans interruption, dès la première session, après avoir été élu comme l'un de ses membres au cours de la première période de sessions de l'Assemblée de l'Organisation, au mois de mai 1947.

Depuis la création de l'Organisation, l'Argentine y a contribué en permanence dans le développement d'une aviation civile sûre, efficace et durable, en fournissant des capacités et des ressources au service de la communauté internationale, à la fois par sa représentation au sein du Conseil de l'OACI, comme dans la Commission de navigation aérienne et le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), entre autres.

La contribution de l'Argentine à l'étape fondatrice de l'Organisation a été très importante grâce à la présence de l'ingénieur Walter Binaghi, qui a occupé le poste de président de la Commission de navigation aérienne (ANC), de 1946 à 1957, date à laquelle il a été élu président du Conseil. , poste qu'il a occupé jusqu'en 1976.

L'Argentine a également collaboré, en outre, avec la participation d'éminents spécialistes de différentes disciplines dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sécurité aéroportuaire, de la sécurité opérationnelle, de la météorologie, de la médecine aéronautique, de la prévention d'accidents et d'incidents, des communications, de l'environnement et d'autres domaines technico-scientifiques, contribuant au progrès de l'aviation civile internationale.

Parmi eux, se démarque le Dr Angela Marina Donato, une professionnelle d'un important parcours, qui a laissé une trace indélébile dans le service de l'aviation civile et qui a été Directrice du transport aérien à l'OACI de 1994 à 1998 après avoir été secrétaire de la Commission latino-américaine d'Aviation-civile CLAC et Officier supérieur du transport aérien au bureau SAM de l'OACI entre les années 1987-1994.

La croissance organisationnelle

La République Argentine a développé et entretient un important réseau de navigation aérienne, de communications et d'infrastructures aéroportuaire dans une vaste zone de responsabilité des services de transit aérien, en fonction des besoins actuels et conformément aux plans de navigation aérien de la Région ; elle a assumé des investissements importants au cours de ces dernières années destinés à l'expansion et à la modernisation de ses centres de Contrôle des services de transit aérien les plus importants.

L'administration de l'aviation civile en Argentine

La création de l'Administration nationale de l'aviation civile (ANAC), a constitué un fait politique qui nous place parmi les nations les plus avancées en matière d'aviation civile et commerciale. Avec la création de l'ANAC, le 1er juillet 2009, la République Argentine concrétise son objectif de créer un organisme spécifique et autonome destiné à assister, à régir et à contrôler les questions liées à l'aviation civile.

Les travaux menés par cette Administration ont permis d'optimiser les niveaux de Sécurité opérationnelle dans l'espace aérien et les aéroports de tout le pays ; tout en régissant, supervisant, contrôlant et gérant l'activité Aéronautique civile, en stimulant la croissance du Transport Aérien par l'utilisation optimale des droits et leur utilisation raisonnable et compétitive au profit des usagers ; et satisfaire ainsi les différentes demandes et attentes de la société et du monde avec lesquels notre pays est relié par voie aérienne.

Au niveau international, il faut remarquer la participation de spécialistes de l'ANAC au système régional de coopération en matière de surveillance de la sécurité opérationnelle SAM, qui ont collaboré, entre autres, au premier protocole d'action contre la COVID 19, avant même les lignes directrices établies dans le cadre du Council Aviation Recovery Groupe de travail (CART).

Face au défi que représente la Pandémie de la COVID-19 pour l'aviation civile internationale, avec l'émergence de politiques sanitaires de protection qui affectent inévitablement le transport aérien international, l'ANAC a démontré sa force institutionnelle en répondant opportunément aux besoins d'adaptation pour faire face à la continuité et à la pérennité d'une activité basée sur des régulations dynamiques et un contrôle permanent.

Même si la République Argentine a également dû subir les conséquences négatives de la COVID-19 pour l'industrie de l'aviation commerciale, et pour la première fois dans l'histoire tous les avions ont été laissés au sol, dans sa gestion, mais dans sa gestion les opérations de chargement ou celles destinées au rapatriement et à l'expatriation des citoyens n'ont pas été interrompues.



Lesdites opérations ont été réalisées aussi bien avec des entreprises argentines qu'avec des entreprises étrangères, dont certaines qui volaient dans ce contexte pour la première fois dans notre pays.

Le travail de l'Administration nationale de l'aviation civile, non seulement n'a pas été interrompu, mais il s'est axé, au-delà de la gestion même de la pandémie, sur la réalisation d'une plus grande connectivité, et en ce sens, après la première étape, ont été signés avec différents pays des Memorandums d'entente, dont certains sont devenus un premier accord aérien bilatéral avec des pays avec lesquels il n'existait jusqu'alors aucune relation bilatérale.

Également, comme conséquence de ce travail de l'année dernière, ont fait son entrée au marché d'aviation commerciale quatre entreprises aérienne qui jusqu'à là n'opéraient pas dans notre pays et autres deux entreprises d'aviation commerciale sont en cours d'autorisation.

La gestion de l'espace aérien

La Loi du Parlement National 27161 du 15 juillet 2015 a créé la Société Argentine de Navigation Aérienne (Empresa Argentina de Navegación Aérea EANA S.E.) et depuis l'an 2016, elle est en charge des Services de navigation aérienne sur tout le territoire de la République Argentine (y compris 5 régions d'information de vol où se trouvent 5 centres de contrôle régional et 54 aéroports). L'EANA S.E. fournit des services de gestion du trafic aérien (ATM), y compris les services de la trafic aérien (ATS), la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) et la gestion de l'espace aérien (ASM), les services d'information aéronautique (AIS), le service de communications aéronautiques (COM), les Système de communications, le Système de navigation et de surveillance (CNS), le Service de recherche et de sauvetage (SAR), et elle est en charge du Service météorologique pour la navigation aérienne (MET), coordonnant sa fourniture avec le Service météorologique national (SMN) tout en respectant les normes établies par l'Administration nationale de l'aviation civile (ANAC), en sa qualité d'autorité aéronautique. Ainsi, la République Argentine assume pleinement sa responsabilité de fournir des Services de trafic aérien dans une zone de l'hémisphère sud qui couvre plus de 33 millions de kilomètres carrés (plus de 18 millions de milles marins carrés), y compris la zone continentale, la zone maritime internationale et la zone antarctique; et le service de recherche et de sauvetage dans une zone maritime encore plus vaste, contribuant ainsi en tant que fournisseur du segment terrestre du système mondial d'alerte de localisation par satellite (COSPAS-SARSAT).

L'EANA S.E. développe ses opérations sur quatre piliers stratégiques : la formation, le personnel, l'infrastructure des bâtiments et l'infrastructure technologique, soutenus sur la base de la sécurité opérationnelle qui maintient les opérations dans un niveau de risque acceptable.

Le déploiement et l'organisation des services de navigation aérienne, en raison des caractéristiques de l'industrie, ont un impact important sur la disponibilité du service et l'allocation des ressources de l'État national. À leur tour, la demande de mouvements et la dynamique générale des activités de transport aérien qui concernent les réseaux de routes, l'introduction de technologies de pointe, les changements dans la composition des flottes des opérateurs, la perception des redevances, ainsi que la capacité et l'inertie des systèmes existants, sont des facteurs qui déterminent le degré de suffisance et d'efficacité dans l'application de ces ressources.

Toutes les initiatives d'amélioration d'EANA S.E. sont comprises dans son plan de service ; l'attribution des priorités étant celle de garantir la continuité et la sécurité des opérations et des personnes et d'augmenter la capacité de l'espace aérien. Dans un deuxième temps, améliorer l'efficacité des opérations et optimiser les coûts d'exploitation des utilisateurs.

En ligne avec les Règles argentines de l'aviation civile (RAAC) de l'autorité aéronautique ANAC pour les services de navigation aérienne et les plans régionaux en Amérique du Sud (SAM) de l'OACI, le plan de services a également comme référence la stratégie du Plan mondial de navigation aérienne. (GANP) de cette organisation, qui trace la voie de la mise en œuvre du concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) à travers la méthodologie des améliorations par blocs du système aéronautique (ASBU).



L'amélioration des services de navigation aérienne est obtenue grâce à la mise en œuvre de projets qui favorisent la mise à jour/révision de l'infrastructure, de la technologie, des processus et de l'organisation en général. Comprenant le Plan de services comme la stratégie clé de l'EANA S.E. en phase avec le portefeuille de ces projets, de manière macro il peut être organisée autour des programmes dont le regroupement répond à des objectifs communs liés à la stratégie de l'entreprise.

Il a été planifié à travers son Plan Stratégique de Services, de réaliser sur la période 2020 - 2024, 9 programmes (Infrastructure, Communication, Navigation, Surveillance, Météorologie, ATS, ASM, ATFM et Transformation Digitale) directement associés à 270 projets à travers le pays ; se conformant aux politiques fédérales.

En ce sens, 62% des projets sont destinés à progresser dans le but d'innovation technologique et de modernisation de l'ensemble du système par la numérisation du réseau de communications, toute en élargissant la couverture de communication à l'ensemble du territoire argentin ainsi que le service de surveillance, le renforcement de l'information météorologique, en perfectionnant la messagerie aéronautique, générant une mise à niveau de tous les systèmes de navigation et une augmentation substantielle dans le système ATM. De même, 17% produiront un impact direct sur la qualité, le confort et la sécurité du capital humain grâce à des améliorations substantielles des infrastructures de construction, amenant les tours de contrôle à des standards élevés dans tout le pays.

D'autre part, 16% des projets se concentrent sur l'amélioration de l'espace aérien, comprenant comme tels non seulement l'ATS et l'ASM mais aussi l'ATFM comme un jalon fondamental dans la gestion de cette année. Dans son ensemble, il permet d'avancer avec la réduction des trajectoires des routes aériennes, la décongestion de l'espace aérien et une meilleure gestion de la demande ; et tout cela a un impact sur la réduction de la consommation de carburant et donc sur le bénéfice pour nos utilisateurs.

Enfin, 5% correspond à la gestion des effectifs et de la formation, ce qui implique d'accroître le nombre de capital humain aux endroits stratégiques où il est requis, et en ce sens de l'accompagner d'un plan d'instruction qui à son tour a un caractère récurrent tant pour le Contrôleur du trafic aérien ainsi que pour le Technicien CNS.

L'infrastructure au service de l'aviation

Les travaux de l'aéroport Jorge Newbery (Aeroparque) sont l'un des plus importants de ces dernières décennies en termes d'infrastructures aéroportuaires dans notre pays et en Amérique latine. Il a compris un investissement de près de six milliards de pesos et a généré plus de 1 000 emplois directs et 2 000 emplois indirects. Ces travaux ont généré un impact positif très élevé pour le développement de l'économie nationale, il améliorera considérablement la connectivité et l'accessibilité, non seulement entre les provinces argentines, mais aussi en se connectant directement avec les pays limitrophes : l'Uruguay, le Brésil, le Paraguay, la Bolivie, le Chili, et pour la première fois avec la République du Pérou.

Ces travaux approfondiront les liens commerciaux de l'Argentine avec le reste des pays de la région, et rendront plus facile ainsi l'arrivée des passagers pour des voyages d'affaires qui auront de meilleures connexions avec des temps de trajet réduits. Sera renforcé le tourisme réceptif, secteur clé pour la relance économique, tant au niveau national que régional. L'emplacement stratégique de l'Aeroparque par rapport au centre de la ville de Buenos Aires, offre un avantage exceptionnelle aux visiteurs étrangers en raison de son accessibilité.



Les provinces argentines seront également bénéficiées grâce à ces travaux, puisque les touristes qui nous visitent pourront arriver à toutes nos destinations touristiques en effectuant une simple correspondance entre les vols depuis leurs villes d'origine, favorisant la reconstruction du tourisme régional et de leurs économies.

L'expansion des capacités de l'aéroport avec une piste complètement différente de celle qui existait auparavant, ainsi que le remodelage du terminal passagers, contribueront à une meilleure et plus importante connectivité pour l'ensemble du territoire argentin, ainsi que par rapport aux destinations internationales permettant des opérations sans pénalités ni restrictions avec des vols à plus grand rayon d'action. Le remplacement de tout le balisage halogène, qui a plus de 20 ans, par des systèmes à LED de pointe combinés à un nouveau système ILS-Catégorie III, permettra à l'aéroport de continuer à fonctionner dans des conditions météorologiques défavorables, qui auparavant impliquait de suspendre les opérations, ce qui évitera les déroutements, les retards et les annulations. L'importante intervention réalisée dans le secteur international du terminal permettra de doubler les opérations par heure, passant de 3 à 6 de manière simultanée, avec des espaces plus vastes et une meilleure organisation pour des contrôles, une sécurité, des migrations et des zones d'attente plus agiles, qui permettront de fournir des services de meilleure qualité aux passagers.

L'enquête sur les accidents de l'aviation civile

En ce qui concerne les enquêtes sur les accidents, il convient de noter que l'Argentine respecte «l'amendement 15» à l'annexe 13, en ce qui concerne l'indépendance que doivent avoir les organismes d'enquête sur les accidents.

Depuis 2010, l'enquête sur les accidents et incidents survenus dans le domaine de l'aviation civile en Argentine est confiée à la Commission d'enquête sur les accidents de l'aviation civile (JIAAC), qui a été créée en tant qu'autorité d'enquête, transférée à la juridiction civile ayant autarcie financière et personnalité juridique propre. En 2019, l'Argentine a fait de nouveaux progrès dans le développement organisationnel des enquêtes professionnelles et indépendantes sur les accidents de transport.

Cette année-là, le Congrès de la nation argentine a adopté à l'unanimité la loi 27 514, qui a déclaré que la politique de sécurité des transports était d'intérêt public national et un objectif de la République Argentine.

C'est dans ce cadre qu'a été créé le Bureau de la sécurité des transports (Junta de Seguridad en el Transporte - JST), premier organisme d'enquête multimodal en Amérique latine, auquel a été transféré le Bureau d'enquête sur les accidents de l'aviation civile (Junta de Investigacion de Accidente de Aviacion Civil - JIAAC).

Le Conseil de sécurité des transports (Junta de Seguridad en el Transporte - JST) de la République Argentine est un organisme décentralisé sous l'égide du Ministère des transports de la nation, qui enquête sur les accidents et les incidents dans tous les modes de transport, y compris le transport automobile, aéronautique, ferroviaire et maritime, fluvial et lacustre, pour émettre ensuite des recommandations afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité opérationnelle.

Le JST travaille avec les 11 organismes d'enquête multimodal du monde entier pour renforcer les relations bilatérales et travailler ensemble pour améliorer la sécurité des transports.

Il s'agit du premier organisme d'Amérique latine à être membre à part entière de L'Association internationale de sécurité des transports (International Transport Safety Association - ITSA) et collabore activement avec le Bureau régional sud-américain de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) dans lequel un spécialiste de l'entité a été nommé au poste d'expert en enquête sur les accidents.

L'Argentine souligne également l'importance de la coopération entre les États pour les enquêtes sur les accidents en tant que question centrale pour la sécurité de l'aviation. A travers le JIAAC d'alors, notre pays a joué un rôle clé dans la constitution du Mécanisme de Coopération Régionale AIG (ARCM) pour la région Amérique du Sud (ARcM-SAM), qui a aujourd'hui pour mission « d'accompagner les États dans tous les aspects liés aux enquêtes sur les accidents et sur incidents d'aviation ».



Ce mécanisme de coopération régionale s'inscrit dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) de l'OACI, qui promeut l'assistance aux États pour la mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées. Elle se matérialise dans l'assistance aux pays de la région qui continuent de faire face à des défis dans la mise en œuvre efficace des politiques et des programmes mondiaux, ainsi qu'à ceux qui ont besoin de résoudre d'importants problèmes de sécurité et de protection.

Ceci à son tour est basé sur l'Objectif de développement durable 10 proposé par l'Organisation des Nations Unies dans le dénommé "Agenda 2030".

Soutien météorologique

Dans le domaine météorologique, le Service météorologique national de la République Argentine développe et fournit les produits nécessaires à soutenir la navigation aérienne et satisfaire aux engagements internationaux en tant que membre de l'Organisation météorologique mondiale, de l'OACI et d'autres organisations liés à l'activité météorologique, hydrologique et environnementale.

De plus, notre pays abrite l'un des neuf centres consultatifs consultatifs sur la présence de cendres volcaniques dans l'atmosphère (VAAC-BUE), qui centralise et diffuse de manière responsable les informations importantes nécessaires à la sécurité de la navigation aérienne avec une responsabilité au niveau régional et à l'articulation au niveau mondiale. En outre, dans le cadre de la contribution régionale, il est important de souligner que le SMN dirige les exercices liés aux cendres volcaniques dans le contexte de la transition vers les opérations du Projet du Programme MET GREPECAS de l'OACI de la région SAM, encadré dans la "Mise en place de la veille des volcans dans les voies aériennes internationales » (Implantación de la Vigilancia de los Volcanes en las Aerovías Internacionales - IAVV). D'autre part, il collabore au développement et à la mise en œuvre de diverses initiatives et projets MET du GREPECAS coordonnés par le bureau régional SAM de l'OACI à Lima, liés à l'amélioration des Systèmes de gestion de la qualité en météorologie aéronautique mis en œuvre dans la région, ainsi qu'en ce qui concerne à la Coordination dans la préparation de comptes rendus liés à des phénomènes dangereux en route, et d'autres phénomènes dans l'atmosphère, pouvant nuire à la sécurité opérationnelle des aéronefs entre régions d'information de vol adjacentes, entre autres.

Dans le domaine international, il convient de noter qu'au siège du Service météorologique national, fonctionne le Centre régional de formation de l'Organisation météorologique mondiale (OMM), qui (conformément à différents accords historiques conclus avec l'OACI), développe et propose des cours au niveau régional pour le personnel de météorologie aéronautique, tout en fournissant les améliorations et les mises à jour des compétences dans ce domaine développées par l'OMM et qui sont déterminées comme les standards pour l'OACI, contribuant ainsi de manière significative à l'amélioration de la sécurité des opérations aériennes. De même, dans le contexte de l'OMM, le Service météorologique collabore à l'initiative liée au Programme de collaboration IATA-OMM qui vise à étendre le système existant de «Rétransmission de données météorologiques d'aéronefs (AMDAR, par ses sigles en anglais)

Il convient également de noter que, par le biais de ses experts, le Service météorologique national est membre à part entière du Groupe d'experts en météorologie de l'OACI (METP), intégrant différents groupes de travail et, en outre, il est membre du Groupe de gestion du Comité permanent des services à l'aviation de la Commission des services de l'OMM (SC-AVI | SERCOM | OMM), et travaille conjointement avec l'OACI afin de définir et de développer des concepts, ainsi que pour développer des dispositions et de nouveaux développements pour les services météorologiques aéronautiques (MET) compatibles avec les améliorations opérationnelles prévues par le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), (Doc. 9750) conformément aux accords de travail maintenus par l'OACI et l'OMM (Doc. 7475)

Sécurité aérienne

Dans le domaine de la sécurité aérienne, la Police de sécurité aéroportuaire (PSA), relevant du Ministère de sécurité de la nation, est l'autorité nationale chargée de veiller à l'application de la Convention de Chicago, des normes et des méthodes préconisées par l'Organisation de l'aviation Civile Internationale. (OACI) dans tout ce qui concerne la sécurité et la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'ingérence illicite et les traités signés par la Nation en l'espèce.

Dans ce cadre, il faut souligner la participation de la PSA au niveau régional et mondial, ayant occupé la présidence du Groupe régional pour l'OACI et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) sur la Sécurité de l'aviation et facilitation (AVSEC/FAL), pour les régions Amérique du Nord, Caraïbes et Amérique du Sud depuis le mois d'octobre 2017 et pour une durée de cinq ans.

Les responsabilités de ce poste comprenaient la conduite des réunions et la coordination nécessaires pour atteindre les objectifs fixés par le Plan mondial pour la sûreté de l'aviation (GASep), tout identifiant les particularités et les difficultés régionales, et en proposant de lignes directrices et des procédures communes pour aider et coopérer avec les États qui le composent, dans la réalisation des objectifs de l'OACI et de la CAC.

Au niveau mondial, la PSA maintient la désignation d'un spécialiste au sein du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), qui participe activement aux différents groupes de travail et au groupe d'étude du Secrétariat du programme universel d'audits de sûreté dans le cadre d'une approche de surveillance continue. (USAP - CMA). Au cours des trois dernières années, l'expert désigné par la République Argentine a exercé les fonctions de Vice-Président dudit Groupe spécial.

La PSA maintient une politique d'assistance et de coopération permanente avec les États membres et collabore également à la mise à disposition d'instructeurs et d'auditeurs de sûreté aériens certifiés par l'OACI. De même, il travaille sur l'application des normes et des méthodes recommandées à l'annexe 9, matière qui est traitée dans le pays par le Comité interministériel de facilitation, dont le PSA est membre, en mettant l'accent sur les aspects de facilitation liés à la sûreté de l'aviation.



En tant qu'autorité chargée de la gestion des risques de sûreté aérienne, la PSA assure une surveillance permanente des systèmes de sûreté mis en place et évalue les menaces susceptibles de compromettre la sûreté, la régularité et l'efficacité du transport aérien. L'analyse permanente des menaces inclut également les scénarios nouveaux ou émergents. Cela a permis opportunément de compléter les politiques et les exigences établies par le Programme national de sûreté de l'aviation (PNSAC) avec les réglementations qui prévoient les mesures et les procédures spécifiques pour faire face aux dites menaces, telles que la prévention des cyberattaques.

Création des capacités

Dans le domaine de la formation, le Centre de Formation, de Perfectionnement et d'Expérimentation (CIPE) occupe une place privilégiée, dont l'existence remonte à 1960, reconnu par l'OACI comme Centre Régional de Formation de l'Aviation Civile dans le domaine des Services de sûreté et de la protection des vols, de la sûreté de l'aviation et de la formation des instructeurs gouvernementaux dans le domaine de la sécurité opérationnelle - aéronavigabilité (dans le cadre de l'audit de surveillance de la sécurité opérationnelle -USOAP-) ainsi que membre à part entière du système TRAINAIR PLUS et en tant que partenaire régional de formation de l'IATA.

Dans cet institut dont les portes sont ouvertes aux candidats étrangers de toute la région, il a formé de nombreux professionnels de l'aviation qui exercent actuellement leurs tâches dans toute l'Amérique latine et qui a priorisé avant tout, la continuité de la formation en réalisant les différentes activités de formation académique, grâce à l'utilisation de plateformes d'enseignement à distance.

La virtualité a fourni une adaptabilité aux situations critiques, tout en respectant en même temps les standards tant au niveau national qu'international, et en apportant qualité et confiance, pour obtenir finalement une réponse très favorable à ces initiatives.

De même, il faut remarquer le rôle de l'Institut national de droit aéronautique et spatial (INDAE), créé en 1947 et qui a contribué à la législation régionale, à travers la formation et le perfectionnement de professionnels de premier plan de toute l'Amérique latine.



L'industrie

CICARE est spécialisée dans le développement et la production d'hélicoptères légers depuis plus de 60 ans, étant la seule entreprise d'Amérique latine spécialisée dans ce domaine.

Elle produit en série et commercialise dans plus de 15 pays sur les 5 continents l'entraîneur de vol CICARE SVH-4, l'hélicoptère monoplace CICARE 7B et les hélicoptères biplace en Tandem CICARE 7T et côté à côté CICARE 8 et CICARE 12.

L'Usine Argentine d'avions (FAdeA), qui a plus de 80 ans d'expérience dans l'industrie aéronautique, dans son site située dans la ville de Cordoba, fournit des services de conception, de fabrication, de modernisation et de maintenance d'avions civils et militaires, répondant aux standards de qualité internationaux les plus exigeants.

FAdeA fabrique sous licence et commercialise directement les modèles PA-25-235 et PA-25-260. Cet avion est utilisé dans le monde entier pour la pulvérisation de produits agrochimiques, l'aspersion de graines et d'engrais, le semis d'alevins, les interventions d'urgence en cas d'incendie de forêt et le remorquage de planeurs ou de panneaux publicitaires.

L'IA-100 est un avion d'entraînement élémentaire civil et militaire, doté de capacités acrobatiques. Ce Démonstrateur technologique, en Phase I de développement, est le premier réalisé en matériaux composites en Argentine. L'IA 63 PAMPA III est un aéronef d'entraînement avancé.



L'objectif du programme est la fabrication de nouveaux aéronefs avec la configuration Pampa III, afin de former nos pilotes dans les capacités requises pour l'exploitation des avions de 4ème et de 5ème génération.

Projet Petrel S.A. Il est constitué d'un groupe d'ingénieurs aéronautiques, de pilotes et d'entrepreneurs privés, associés pour faire face au développement et à la certification d'un avion léger, soumis aux normes internationales, moderne et low cost, spécialement conçu pour les écoles de vol, les aéroclubs et l'aviation sportive.

Laviasa fabrique sous licence les avions PA-25-260 "Puelche III" et PA-25-235 "Puelche Trainer" ainsi que leurs pièces, à d'usages agricoles et de formation, entre autres.

Nouvelles technologies

INVAP est une entreprise technologique argentine, leader mondial et acteur de premier plan du développement national, qui depuis quatre décennies génère des "paquets technologiques" à haute valeur ajoutée dans différents domaines de l'industrie nucléaire, spatiale, de la défense, des communications et de l'énergie, de la sécurité et la médecine nucléaire.

Fort d'une expérience dans la gestation, la mise en œuvre et la gestion de projets multidisciplinaires de grande complexité, INVAP est capable de générer des produits et services conformes aux exigences du client, qui satisfont toutes les étapes d'un projet technologique, du conseil préalable à la livraison des installations en clé en main.

Avec des professionnels et des techniciens argentins, INVAP développe des solutions aux besoins spécifiques de l'État national, elle s'intègre également dans des marchés étrangers par le biais des exportations, tout en favorisant le développement de la science et de la technologie en Argentine et contribuant à ce que le pays soit reconnu pour la fourniture de technologie de pointe.

Depuis sa zone de projets gouvernementaux, l'INVAP a conçu et fabriqué des radars conformes à ceux requis par le Système national de surveillance et de contrôle aérospatial (SINVICA), des systèmes électro-optiques pour les zones du ministère de la sécurité et des radars météorologiques pour le système national de radars météorologiques (SINARAME).

Le RSMA a été conçu et fabriqué par INVAP par l'Administration nationale de l'aviation civile (ANAC) et en collaboration avec l'Armée de l'air argentine (FAA), afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du contrôle du trafic aérien, pour couvrir toutes les routes aéro- commerciales du pays, conformément aux normes et aux méthodes en vigueur recommandés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

INVAP est la seule entreprise d'Amérique latine capable de fabriquer des radars secondaires entièrement conçus par des ingénieurs et techniciens argentins.

La Direction générale des fabrications militaires (FM) a confié à l'INVAP la conception, le développement, la construction et la mise en service d'un prototype de radar primaire 3D à longue portée (RPA 3B) pour les tâches de détection, de surveillance, d'identification et de contrôle dans l'espace aérien. Le prototype opérationnel a été installé et mis en service dans les installations de l'armée de l'air argentine (FAA).



La fabrication de la première série de douze RPA 3D longue portée est actuellement en cours, à fournir à l'armée de l'air argentine (FAA), intégrant ainsi le système national de contrôle et de surveillance aérospatiale (SINVICA).

Le RMA a été conçu et fabriqué par l'INVAP, à la demande du sous-secrétaire aux ressources en eau de la nation, afin de déployer un réseau national de radars météorologiques de pointe ainsi qu'un système de centralisation de l'information capable de recevoir, de traiter et de diffuser des données en temps réel.

Le RMA peut balayer un volume allant jusqu'à 480 km, entre 1 et 90 degrés en élévation et 360 degrés en azimut. Dans ce volume, il transmet les impulsions de micro-ondes et traite les échos réfléchis par les hydrométéores (pluie, neige, grêle). Les données générées par le radar permettent aux utilisateurs de localiser la position des différentes sources d'échos et de déterminer la vitesse à laquelle elles se déplacent, de les classer par type et d'estimer la quantité de précipitations d'eau, de neige ou de grêle. Ces informations, traitées en temps réel, peuvent alimenter des modèles numériques permettant de faire des prévisions à court terme.

E-Authority

Aux fins de se conformer au chapitre 5 de l'annexe 19, par lequel "les États établissent des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité opérationnelle (SDCPS) pour capturer, stocker, agréger et permettre l'analyse des données et des informations sur la sécurité opérationnelle, en 2019. L'Anac a fait une avancée significative au niveau régional du fait d'avoir acquis la licence et le support technique pour la mise en place du Système de gestion aéronautique (SGA) de la société Seabury Solutions, appelée e-Autorité.

Le logiciel de surveillance de la sécurité pour l'exécution réglementaire, e-Autorité, a été conçu pour aider l'autorité aéronautique dans l'élaboration des normes, l'exécution, la productivité et l'efficacité. Inspirée par les réglementations de l'OACI, de l'AESA et de la FAA, l'E-Authority est un logiciel de surveillance de la sécurité leader de l'industrie, et son concept unique repose sur le fait de fournir une solution en tant qu'outil de support de gestion, et est conçu pour augmenter l'efficacité des tâches internes, et en même temps temps, fournir des informations mises à jour à la haute direction, via un tableau de bord multiplateforme.

Parmi les avantages d'avoir le Système de gestion aéronautique (SGA) se trouvent : l'optimisation des tâches d'inspection, l'organisation de la gestion avec les prestataires de services, l'optimisation des processus organisationnels, la réduction de la paperasse, l'aide aux processus de prise de décisions en temps réel, la gestion collaborative de la documentation et la centralisation des données dans une seule base de données.

Il faut souligner que disposer d'un système de gestion présentant lesdites caractéristiques, notamment les rapports de sûreté opérationnelle, nous permettra à l'avenir d'échanger des données les Systèmes de collecte et de traitement des données sur la sécurité opérationnelle (SDCPS) des autres États de la région.

Les nouveaux défis

Il est important de souligner le haut niveau d'engagement que la République Argentine a assumé face à la problématique du changement climatique lié à l'aviation civile.

Dans le cadre de la résolution A37-19 de l'OACI sur l'aviation internationale et le changement climatique et de l'"Acte Accord de Cuernavaca" pour la "recherche sur la faisabilité de produire, d'établir des normes, d'utiliser et de réglementer en Argentine, des carburants alternatifs durables pour une utilisation dans l'aviation commerciale », au mois de décembre 2012 un « Accord Cadre de Coopération Technique pour le développement du biocarburant aéronautique » a été signé entre l'Administration Nationale de l'Aviation Civile (ANAC) ; Aerolíneas Argentinas (ARSA) ; Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF); la Chambre argentine des biocarburants (CARBIO); l'Institut national de Technologie Industrielle (INTI); l'Institut national de technologie agricole (INTA); le Sous-secrétariat au Transport Aérien © (SSTA) et le Ministère de l'environnement et du développement durable de la Nation (MAyDS).

Dans ce sens, des progrès ont été réalisés dans la réalisation d'études de faisabilité pour le montage d'une usine pilote de production de biojets, dans les installations existantes de Yacimientos Petrolíferos Fiscales (YPF), avec l'utilisation d'une turbine APU (Auxiliary Power Unit) d'ARSA pour les essais et la certification du biocarburant obtenu.

Également sur le plan international, un expert argentin est membre titulaire du Comité pour la protection de l'environnement (CAEP).

En matière de genre, et dans le cadre d'une politique transversale du Gouvernement national en la matière, nous promouvons une plus grande égalité dans ce secteur, conformément à ce qui est exprimé dans l'Objectif 5 de « l'Agenda 2030 », et conformément à la Résolution A39-30 de l'OACI.

En résumé, l'on observe que l'effort combiné de différents organismes gouvernementaux ainsi que les capacités développées par la République Argentine dans le domaine de l'aviation civile nationale et internationale, lui ont permis de conserver dans le temps, une base institutionnelle et une infrastructure d'installations et de services de navigation aérienne, conformément aux besoins actuels pour permettre le développement en sécurité et de manière ordonnée de l'aviation civile et des services de transport aérien, tout en permettant de préserver l'amitié et l'entente entre les nations et les peuples de la région et du monde. et participer activement au développement et à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation, dont le leadership a marqué l'étape ferme et décisive de la croissance et du progrès de l'aviation civile internationale.

L'Argentine dans la région

Au niveau régional, l'Argentine est membre du Système régional de coopération pour la surveillance de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), une organisation régionale d'États d'Amérique latine créée par un mémorandum d'entente entre l'OACI et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC); où il a apporté toute sa capacité technique professionnelle pour collaborer à la création de capacité et à l'augmentation de la sécurité dans les opérations de la région.

C'est également l'un des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ; organisme destinée à devenir une plateforme pour promouvoir le développement et la sécurité de l'activité de l'aviation civile internationale dans la région latino-américaine, dont la vision est l'intégration du transport aérien en Amérique latine. Et c'est précisément la XXIIIème Assemblée ordinaire de la CLAC, qui s'est tenue à La Havane, Cuba, en novembre 2018, qui, avec le parrainage unanime des États qui la composent, a inclus l'Argentine comme candidate régionale au Conseil, l'incluant dans la dénommée " Liste des candidats CLAC ».

Elle est un membre actif du Groupe régional sur la sécurité de l'aviation panaméricaine (RASG-PA), créé en novembre 2008 afin d'utiliser le cadre fourni par le Plan mondial pour la sécurité opérationnelle de l'aviation (GASP) et la feuille de route pour la sécurité de l'aviation (GASR) de l'OACI, en soutien à la mise en place et au fonctionnement d'un système de sécurité de l'aviation basé sur les performances dans la région panaméricaine.



La représentation argentine auprès du Conseil de l'OACI : Défis présents et futurs

De sa position au sein du Conseil de l'OACI, l'Argentine a ajouté, à sa préoccupation historique pour la question de la sécurité et de la navigation aérienne, sa contribution au débat sur des questions d'importance croissante lors de ces dernières années, telles que la sécurité physique, l'impact de l'aviation sur le changement climatique, le renforcement de la gouvernance de l'Organisation (par exemple, la réforme du Code d'éthique et du CAEP), l'équité des genres, et le renforcement de l'insertion et de la visibilité de l'OACI dans ses relations avec le système des Nations Unies compte tenu du caractère transversal au de l'aviation civile.

Notre candidature

Le Gouvernement argentin a la ferme conviction de soutenir la participation de notre pays au sein de cette Organisation et de contribuer avec toutes nos capacités et ressources, à la croissance sûre, efficace et ordonnée de l'aviation civile internationale, sur la base de l'égalité des chances ; afin qu'aucun pays ne soit laissé de côté.

C'est dans cet esprit que la République argentine, comme elle le fait sans cesse depuis plus de cinquante ans, présente sa candidature à la réélection en tant que membre de la Partie II du Conseil de l'Organisation, qui réunit les États qui contribuent le plus à la fourniture d'installations pour la navigation aérienne internationale.

Notre pays s'engage à continuer à jouer un rôle actif dans toutes les questions qui sont soumises à l'examen du Conseil et à contribuer à la réalisation d'un consensus dans le processus de prise de décisions par le dialogue et la négociation, dans le respect des différentes réalités de chaque membre. État dans la recherche de solutions communes.