

## **ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

### **PLÉNIÈRE**

#### **Point 2 : Déclarations des délégations des États contractants et des observateurs**

#### **DÉCLARATION**

(Note présentée par la République islamique d'Iran)

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire général, Mesdames et Messieurs, j'ai le plaisir à cette 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI d'avoir la possibilité de présenter un bref exposé aux ministres, éminents et honorables délégués et collègues sur l'état actuel et les plans d'avenir de l'aviation civile de la République islamique d'Iran et aussi d'exprimer les préoccupations que nous cause l'aviation civile nationale et internationale.

Nous exploitons actuellement 64 aéroports dont 18 sont des aéroports internationaux, 23 des aéroports internationaux saisonniers et les autres des aéroports intérieurs. L'aéroport international Imam Khomeini (IKIA), qui a été achevé en 2004, sera le premier aéroport civil entièrement construit en mode « construction, exploitation et transfert » (BOT) qui est conforme aux mesures de privatisation déjà en cours. Nos aéroports comportent tous les moyens nous permettant de respecter les dispositions et règlements de l'OACI et d'assumer les responsabilités de notre État en matière de sécurité, de sûreté, de régularité, d'efficacité et de productivité. De plus, ces aéroports ont acheminé 22,2 millions de passagers en 2003, dont 4,3 millions étaient des passagers internationaux.

La privatisation est la politique générale adoptée par le Gouvernement de la République islamique d'Iran dans ses troisième et quatrième plans de développement. Pour matérialiser cette politique, dix de nos douze transporteurs aériens nationaux et internationaux ont été privatisés, et la privatisation des deux autres est en cours. De plus, nos aéroports opérationnels sont exploités par des sociétés privées certifiées par l'Administration de l'aviation civile qui fournissent aux usagers des services de la circulation aérienne ainsi que des services côté ville et côté piste.

Pour améliorer la sécurité, nous avons installé et mis en service dix SSR en route qui assurent actuellement la couverture radar dans tout l'espace aérien territorial de la République. En plus des aéroports internationaux de Téhéran (Mehrabad) et de Shiraz, quatre autres aéroports internationaux seront dotés de PSR et de SSR de région terminale, qui sont en cours d'installation et qui deviendront très prochainement opérationnels.

Pour moderniser et maximaliser la fiabilité des communications vocales, deux terminaux VSAT ont été installés avec la coopération du Bureau régional de l'IATA. Ils fonctionnent maintenant à titre expérimental et il est envisagé de les utiliser pour remplacer les moyens de communication classiques.

Les routes EMARSSH (Persian) et les projets RVSM ont été mis en œuvre avec succès en 2002 et 2003 et ils ont facilité l'exploitation des transporteurs nationaux et internationaux. Ils bénéficient aussi au monde entier car ils permettent de choisir de meilleurs itinéraires directs et niveaux de vol dans l'espace aérien territorial de la République islamique d'Iran. La formulation d'autres plans d'amélioration des itinéraires directs et de raccourcis est aussi en cours actuellement.

Notre Gouvernement apprécie et appuie le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) et la démarche systémique globale à appliquer dans les audits. De fait, les audits mettent en évidence les inconvénients existants et non décelés et ils sont très constructifs car ils incitent les États audités à appliquer intégralement les plans compatibles avec les SARP qui leur sont recommandées. Nous appuyons aussi les mécanismes IFFAS et AVSEC, qui maximisent la sécurité et la sûreté, dont l'importance est primordiale pour la communauté de l'aviation.

Monsieur le Président, dans la version anglaise de 2002, du Volume 57, numéro 7 du Journal de l'OACI, section « Rapport d'enquête », un article intitulé « *Night-time crash into the Arabian Gulf highlights importance of following SOPs* » rend compte de l'accident d'un avion de Gulf Air qui s'est écrasé en mer, mais l'expression « Arabian Gulf » au lieu de « **Persian Gulf** » y apparaît plusieurs fois. Il est évident que l'utilisation de ce terme géographique fictif au lieu du terme correct « **Persian Gulf** », utilisé dans un article de l'OACI déforme l'histoire géographique de la **région du Golfe persique**, car l'expression « **Persian Gulf** » est celle qui est utilisée explicitement dans les documents faisant foi et officiels nationaux et plus particulièrement internationaux. Qu'elle ait été utilisée délibérément ou non, cette expression montre clairement l'existence d'un préjugé. De plus, la déclaration de la rédaction du Journal selon laquelle « *Les opinions exprimées dans les articles signés et dans les textes publicitaires sont celles de leurs auteurs et ne correspondent pas nécessairement à celles de l'OACI* » ne dégage pas l'OACI de ses responsabilités juridiques. C'est pourquoi, il faut prendre d'urgence des mesures pour que les publications de l'OACI soient vérifiées avec le plus grand soin pour respecter le préambule de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Il faut aussi que les objectifs de l'OACI cités à l'article 44 de la Convention soient observés afin que l'Organisation fasse constamment preuve d'une neutralité juridique et qu'elle respecte les droits des États contractants. Il va de plus sans dire qu'on attend des organisations des Nations Unies qu'elles suivent les principes qui ont été fixés en matière d'emploi correct des noms et des titres des entités du monde entier et en particulier de celles qui ont une longue histoire.

Monsieur le Président, une des plus grandes difficultés qui confrontent l'aviation civile de la République islamique d'Iran est l'embargo commercial imposé par les États-Unis dans les marchés de l'aviation, qui nous empêche d'accéder aux avions américains et européens nouveaux ou peu utilisés, ainsi qu'aux pièces de rechange et à certains services après vente. Cet embargo frappe non seulement les avions, mais aussi certains des équipements de communication, navigation et surveillance (CNS), en particulier les moyens satellitaires. Il est évident qu'un embargo sur les produits de l'aviation n'est pas un acte qui vise uniquement un pays mais qu'il a un caractère plus général. En d'autres termes, un tel embargo provoque une réaction en chaîne dans l'aviation civile nationale et internationale parce que par définition l'aviation est une activité internationale.

Nous attendons qu'en application de l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, l'OACI et l'Assemblée prennent les mesures appropriées et portent leur attention sur l'embargo commercial imposé par les États-Unis pour que le Conseil et les organisations internationales compétentes traitent de la question et s'efforcent de lever les embargos commerciaux imposés à plusieurs États contractants parties à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Pour terminer, au nom de mon gouvernement, de la population et de la délégation de la République islamique d'Iran, je tiens à remercier vivement le Gouvernement du Canada, la province de Québec et la Ville de Montréal d'avoir si bien organisé cette importante manifestation et de leur cordiale hospitalité. Je remercie tout particulièrement le Président du Conseil, le Secrétaire général et le Secrétariat qui ont convoqué cette Assemblée dont nous espérons que les délibérations seront couronnées d'un grand succès et contribueront beaucoup à améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

Monsieur le Président, Monsieur le Secrétaire général, Mesdames et Messieurs, je vous remercie de votre attention.

— FIN —