

منظمة الطيران المدني الدولي

الجمعية العمومية – الدورة الخامسة والثلاثون

الجلسة العامة

البند رقم ٢: كلمات وفود الدول المتعاقدة والمراقبين

بيان

(مقدم من جمهورية ايران الاسلامية)

سيدي الرئيس، السيد الأمين العام، السيدات والسادة، يسعدني أن انتهز هذه الفرصة أمام الدورة الخامسة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو لأعطي عرضاً موجزاً للسادة الوزراء والوفود والزلاء الكرام حول الوضع الحالي والخطة المستقبلية للطيران المدني في الجمهورية الاسلامية الايرانية وكذلك للتعبير عن مواطن قلقنا في هذا الصدد.

تجدر الإشارة الى أننا نقوم حالياً بتشغيل ٦٤ مطارا، منهم ٨ دوليين و ٢٣ دوليين موسمييين والباقي كلها مطارات طيران داخلي. وسيعمل مطار الامام خوميني الدولي والذي استكملت أعماله عام ٢٠٠٤، كأول مطار مدني كامل على أساس نظام البوت (البناء والتشغيل والتسليم)، فقد تم تسهيل الأمور بصورة كاملة حتى يتم استيفاء شروط وتشريعات الايكاو وكذلك مسؤولياتنا كدولة فيما يخص الأمان والامن والانتظام والكفاءة والانتاج. وازضافة الى ذلك فقد تم نقل ٢٢٠٢ مليون راكب من هذه المطارات عام ٢٠٠٣ منهم ٤٠٣ مليون راكب دوليين.

تعتبر الخصخصة هي السياسة العامة للجمهورية الاسلامية الايرانية وذلك وفقا للخطة الثالثة والرابعة للتنمية. ولبلورة هذا النهج تم خصخصة ١٠ من ١٢ شركة طائرات داخلي ودولي ولا زالت عمليات الخصخصة جارية لتشمل بقية الشركات. وتقوم الآن بعض الشركات الخاصة بتشغيل بعض مطاراتنا العاملة. وهي المطارات الحاصلة على شهادات الامتثال من منظمة الطيران المدني وتوفر للمستخدمين الحركة الجوية والخدمات الأرضية والجوية.

وبغية دعم الأمان، قمنا بانشاء وتشغيل ١٠ رادارات باحثة. ثانوية SSR على الطريق لتوفر تغطية للرادار على المجال الجوي للجمهورية الاسلامية الايرانية. وبالإضافة الى مطاري طهران (مهراباد) وشيراز الدوليين، هناك سيتم تجهيز أربعة مطارات دولية أخرى بمحطات الادارة الرئيسية والثانوية، حيث يجري انشائها الآن وينتظر تشغيلها في القريب العاجل.

وتم أيضا انشاء وحدتين لمحطتين ذات فتحات صغيرة جدا VSAT وتشغيلها تجريبيا حتى نستطيع التعويض عن منشآت الاتصالات التقليدية وبغية تطوير وتنظيم القدرة على الاعتماد على الاتصالات الصوتية.

أحرز تنفيذ هيكل الطرق المعدل من آسيا الى أوروبا مرورا بالشرق الأوسط جنوبي الهملايا EARSSH (الطرق الايرانية) نجاحا وكذلك مشروعات الحد الأدنى من الفصل الرأسي المخفض في عامي ٢٠٠٢ و ٢٠٠٣ وسهلت من عمليات شركات الطيران الدولية والمحلية. ويشهد لها في ذلك بنسبة انتاج عالمي مرتفع لأنها تقدم اختيارات أفضل لمستويات الطيران والسفر المباشر من خلال المجال الجوي الايراني وهناك تخطيط جاري لتحسين الطرق المباشرة والمختصرة.

تقدر الجمهورية الاسلامية الايرانية وتدعم البرنامج العالمي للتدقيق في مراقبة السلامة الجوية للايكاو وبرنامج الايكاو العالمي للتدقيق أمن الطيران ونهج الأنظمة الشاملة في التدقيق. فعمليات التدقيق هذه تشير الى العيوب الواردة والواقعة تحت المراقبة، وهو نهج بناءً ويؤدي بالدول التي تخضع الى هذا التدقيق الى تنفيذ خطط العمل الموصى بها والتي تعتبر نتائجها

منسقة مع القواعد القياسية وأساليب العمل الموصى بها. ونؤكد أيضا أننا ندعم آلية التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية وأمن الطيران والتي تعظم من كل من عنصري الأمن والأمان وهما في غاية الأهمية في مجال مجتمع الطيران.

سيدي الرئيس، يفرد مجلد ٥٧، رقم ٧ العدد ٢٠٠٢ من دورة الايكافو في تقرير الحوادث، مقالا تحت عنوان "يبرز حادث الطائرة الليلي في الخليج العربي أهمية برامج مراقبة الأمان التالية" ويتناول المقال سرد أحداث حادث سقوط طائرة طيران الخليج في البحر، الا أنه بدلا من استخدام تعبير "الخليج الفارسي" تكرر ذكر اسم "الخليج العربي" عدة مرات، وهذا يدل على أن استخدام مثل هذا المصطلح الجغرافي الخيالي بدلا من استخدام مصطلح "الخليج الفارسي" الوارد في المقال المنشور من قبل الايكافو، لهو تشويه محقق للتاريخ الجغرافي لمنطقة الخليج الفارسي، بينما تشير الوثائق الدولية الرسمية والموتقة وتتص عليه على أنه "الخليج الفارسي". وسواء كان هذا الاستخدام مقصودا أم لا، الا أنه مؤشر واضح على الانحياز المعمول به في هذا الصدد. اضافة الى ذلك، فان الاستشهاد بأراء مجلس التحرير القائلة بأن "الأراء الواردة في معرض المقالات والاعلانات الموقعة في دورة الايكافو تمثل رأي الكاتب أو صاحب الاعلان فقط وهي لا تعكس بالضرورة آراء الايكافو"، لا تعفى الايكافو من مسؤوليتها القانونية تجاه ذلك، وعلى ذلك هناك ضرورة لاتخاذ اجراء عاجل حتى يتم تحرير مطبوع الايكافو بحرص كافي يسمح بترجمة دقيقة وملموسة لما ورد في ديباجة اتفاقية منظمة الطيران المدني الدولية. وكذلك الالتزام بأهداف الايكافو كما نصت عليها المادة ٤٤ من الاتفاقية حتى يتجسد الحياد القانوني واحترام حقوق الدول المتعاقدة. وكذلك، فانه من البديهي أن يتوقع من منظمات الأمم المتحدة أن تتبع المبادئ المنصوص عليها في استخدام الأسماء الصحيحة للكيانات المختلفة حول العالم وخاصة تلك التي لها جذور تاريخية عميقة.

سيدي الرئيس، ان أطر القضايا الرئيسية المتعلقة بالطيران المدني في الجمهورية الاسلامية الايرانية هي الحصار التجاري الذي فرضته الولايات المتحدة على أسواق الطيران والذي يمنعنا من النفاذ الى الطائرات الأمريكية والأوروبية الجديدة و/أو ذات الاستخدام الخفيف وكذلك الى قطع الغيار وخدمات البيع بالبريد المتنوعة. وهذا الحصار التجاري لا يتضمن فقط الطائرات، ولكنه يغطي أيضا بعض معدات الاتصالات والملاحة والاستطلاع CNS وخاصة التي يرتبط عملها أساسا بالأقمار الصناعية. فمن الواضح أن الحصار التجاري على مبيعات منتجات الطيران ليس اجراء معينا بدولة بعينها، ولكنه ذا طبيعة عالمية. أي أن له تأثير فوري ومنتشر على كل من الطيران المدني المحلي والدولي لأن الطيران من حيث التعريف هو نشاط دولي.

ولذلك، فمن المتوقع أن تتخذ الايكافو تحت المادة ٤٤ من اتفاقية الطيران المدني والجمعية العمومية، الاجراءات اللازمة المطلوبة أن توجه اهتمامها الى الحصار التجاري الذي تفرضه الولايات المتحدة لتدفع بالمجلس والمنظمات الدولية ذات الصلة للتعامل مع هذا الموضوع وأن تبذل جهودها لرفع الحصار التجاري المفروض على بعض الدول المتعاقدة في اتفاقية الطيران المدني الدولية.

وأخيرا، أود أن أعبر نيابة عن حكومتي وشعبي ووفد الجمهورية الاسلامية الايرانية عن خالص تقديري والى حكومة كندا، ومقاطعة كيبيك ومدينة مونتريال لاستضافة هذا الحدث المميز ولحسن وكرم الضيافة. وأعبر أيضا عن امتناني الخاص لرئيس المجلس والأمين العام والسكرتارية على عقد الجمعية العمومية هذه، ونتمنى أن تسفر هذه المداولات عن نجاح كبير وتعمل بالفعل على تحسين مستوى الأمان والأمن في الطيران المدني الدولي.

سيدي الرئيس، السيد الأمين العام، السيدات والسادة، أشكركم على حسن استماعكم.

- انتهى -