

**ORGANIZACIÓN DE AVIACIÓN CIVIL INTERNACIONAL****ASAMBLEA — 35° PERÍODO DE SESIONES****PLENARIA****Cuestión 2: Declaraciones de las delegaciones de los Estados contratantes y de los observadores****DECLARACIÓN**

(Nota presentada por la República Islámica del Irán)

Sr. Presidente, Sr. Secretario General, señoras y señores, es para mí un placer tener la oportunidad de dirigirme brevemente a los ministros, distinguidos y honorables delegados y colegas en el 35 ° período de sesiones de la Asamblea de la OACI para describir la situación actual y los planes futuros en la aviación civil de la República Islámica del Irán y expresar asimismo nuestra preocupación ante nuestra aviación civil nacional e internacional.

En la actualidad tenemos 64 aeropuertos funcionando, de los cuales 8 son internacionales, 23 son internacionales por temporadas y el resto son nacionales. El Aeropuerto Internacional Imam Khomeini (IKIA), que se finalizó en el 2004, funcionará como el primer aeropuerto, totalmente civil con el método construir, operar y transferir para observar la privatización que ya está en curso. Están totalmente diseñados para cumplir plenamente las disposiciones y reglas de la OACI y también las responsabilidades de nuestro Estado en términos de seguridad, protección, regularidad, eficiencia y productividad. Además, en 2003 esos aeropuertos movieron 22,2 millones de pasajeros, de los cuales 4,3 millones eran pasajeros internacionales.

La privatización es la política general del Gobierno de la República Islámica del Irán según el tercer y el cuarto plan de desarrollo. Para materializarla, 10 de 12 transportistas nacionales e internacionales se han privatizado y se está realizando la privatización de los transportistas restantes. Además, en la actualidad algunos de nuestros aeropuertos en funcionamiento están siendo operados por compañías privadas, certificadas por la Organización de Aviación Civil y proporcionan a los usuarios servicios de tránsito aéreo, de terminal y de plataforma.

Para mejorar la seguridad hemos instalado y puesto en funcionamiento 10 SSR en ruta que actualmente proporcionan cobertura para el espacio aéreo territorial de la República Islámica del Irán. Además de los aeropuertos internacionales de Teherán (Mehrabad) y Shiraz, cuatro aeropuertos internacionales más estarán equipados con radares de terminal PSR y SSR que actualmente se están instalando y empezarán a funcionar próximamente.

Para actualizar y maximizar la confiabilidad de las comunicaciones orales, se instalaron dos unidades de VSAT, con la cooperación de la Oficina regional de la IATA, que están ahora funcionando experimentalmente para poder sustituir los medios de comunicaciones convencionales por el VSAT.

Se implantaron con éxito rutas EMARSSH (Pérsicas) y se ejecutaron proyectos RVSM en 2002 y 2003, que han facilitado las operaciones de los transportistas aéreos nacionales e internacionales. Estas iniciativas fueron productivas a nivel mundial al proporcionar mejores alternativas de rutas directas y niveles de vuelo a través del espacio aéreo territorial de la República Islámica del Irán. Además, se están realizando planes adicionales para mejores rutas, más directas y más cortas.

El Gobierno de la República Islámica del Irán aprecia y apoya el Programa universal OACI de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional (USOAP), el Programa universal de auditoría de la seguridad de la aviación (USAP) y el enfoque sistémico para las auditorías. Las auditorías de hecho detectan las deficiencias y carencias existentes, son bastante constructivas y llevan a los Estados auditados a ejecutar detalladamente los planes de acción recomendados con resultados acordes con los SARPS. También apoyamos el IFFAS y el mecanismo AVSEC que maximizan tanto la seguridad operacional como la seguridad de la aviación que son de primordial importancia para la comunidad de la aviación.

Sr. Presidente, en el volumen 57, número 7, de 2002 de la Revista de la OACI, en un artículo titulado *“Accidente en el Golfo Árabe destaca importancia de procedimientos operacionales normalizados”* se informa sobre el accidente de Gulf Air en el mar, pero en lugar de **“Golfo pérsico”**, se usa repetidamente **“Golfo arábigo”**. Es evidente que tal término geográficamente ficticio, en lugar de **“Golfo pérsico”**, utilizado en un artículo publicado por la OACI, es una mera distorsión de la historia geográfica de la **región del Golfo pérsico**, dado que en documentos nacionales e internacionales auténticos y oficiales se conoce como **“Golfo pérsico”**. Háysese o no utilizado deliberadamente, esto es un indicador patente de un prejuicio real. Además, citando las opiniones de la junta editorial, *“las opiniones expresadas en los artículos por sus autores y las afirmaciones contenidas en los anuncios insertados en esta revista no reflejan necesariamente la opinión de la OACP”*, no exime a la OACI de su responsabilidad jurídica. Se requieren por lo tanto medidas urgentes para que la publicación de la OACI se revise con atención para aplicar a cabalidad la intención del preámbulo del Convenio sobre Aviación Civil Internacional. Y que se observen asimismo los objetivos de la OACI que se citan en el Artículo 44 del Convenio, para siempre proceder con neutralidad jurídica y respetar los derechos de los Estados contratantes. Además, es evidente que los organismos de las Naciones Unidas deben seguir los principios establecidos para el uso de los nombres y títulos correctos de las entidades del mundo y en particular de aquellos que tienen una historia arraigada.

Sr. Presidente, además, uno de los mayores problemas en la aviación civil de la República Islámica del Irán es el embargo comercial impuesto por Estados Unidos en los mercados de aviación, que nos impide tener acceso a aeronaves nuevas o usadas de marcas estadounidenses o europeas, así como a repuestos y a diversos servicios posteriores a la venta. El embargo comercial no sólo se aplica a las aeronaves sino también a algunos de los equipos de comunicaciones, navegación y vigilancia (CNS) especialmente los basados en satélites. Es obvio que el embargo comercial a las ventas de productos de aviación no es un acto contra un solo país sino es, por naturaleza, global. En otras palabras, tiene un efecto en cadena tanto para la aviación civil nacional como internacional porque la aviación por definición, es internacional.

Se espera por lo tanto que la OACI, en virtud del Artículo 44 del Convenio sobre Aviación Civil Internacional y la Asamblea, tomen las medidas requeridas y dirijan su atención al embargo comercial impuesto por Estados Unidos, para que el Consejo y las organizaciones internacionales pertinentes manejen la cuestión y hagan gestiones para levantar el embargo comercial impuesto a algunos Estados contratantes del Convenio sobre Aviación Civil Internacional.

Por último, quisiera expresar mi agradecimiento, en nombre de mi gobierno, del pueblo y de la delegación de la República Islámica del Irán, al Gobierno del Canadá, a la provincia de Quebec y a la ciudad de Montreal por auspiciar este especial evento y por su cordial hospitalidad. Quisiera también agradecer especialmente al Presidente del Consejo, al Secretario General y a la Secretaría por convocar esta Asamblea y esperamos que las deliberaciones tengan mucho éxito y mejoren considerablemente la seguridad y protección de la aviación civil internacional.

Sr. Presidente, Sr. Secretario General, señoras y señores gracias por su atención.

— FIN —