

نقش سازمان هواپیمایی کشوری ایران در حفظ ایمنی هوانوردی

حسین محمدزاده قره‌باغ^۱ - منصور جباری^۲ - حسین رستم‌زاد^۳

دریافت: ۱۳۹۷/۱۱/۱۷ - پذیرش: ۱۳۹۸/۷/۶

چکیده

گسترش و پیشرفت سریع صنعت هوانوردی بدون رعایت ایمنی هواپیمایی امکان‌پذیر نمی‌باشد. ایمنی هواپیما یکی از موضوعات مهم امور هوانوردی بوده، امری فرامولی است و خطرهای ناشی از عدم رعایت آن مرزهای جغرافیایی را درنوردیده و سایر کشورها را متاثر می‌سازد و هیچ کشوری نمی‌تواند، بدون همکاری با دیگر کشورها در جهت تثبیت ایمنی هواپیمایی گام بردارد. پیشرفت صنعت هواپیمایی در تمام کشورها یکسان نبوده و عدم رعایت مقررات و استانداردهای بین‌المللی از طرف برخی از کشورها منجر به حوادث و سوانح هوایی متعددی در اکثر نقاط دنیا می‌گردد. از آنجاییکه متولی اصلی ایمنی هواپیمایی و اجرای مقررات موصوف در ایران سازمان هواپیمایی کشوری است، این سازمان باید نهایت سعی و تلاش خود را در انجام وظایف محوله بکار بندد. در این مقاله نقش این سازمان بر اساس توصیه‌ها و استانداردهای بین‌المللی و قوانین و مقررات داخلی در تامین سلامت پروازها و نیز حفظ ایمنی هوانوردی مورد بررسی قرار گرفته است.

واژگان کلیدی: سازمان هواپیمایی کشوری، آموزش و بهسازی نیروی انسانی، مجوزها و صدور گواهینامه‌ها، فرودگاه‌ها، نظارت و کنترل

۱. دانشجوی دکتری رشته حقوق عمومی دانشکده حقوق، دانشگاه آزاد اسلامی واحد تهران مرکزی، تهران، ایران
h.mohamadzadeh@yahoo.com
۲. استاد حقوق بین‌الملل دانشگاه علامه طباطبائی (نویسنده مسئول)، تهران، ایران
mansorjabari@gmail.com
۳. استادیار گروه حقوق، واحد تهران مرکز، دانشگاه آزاد اسلامی، تهران، ایران
rostamzad34@yahoo.com

مقدمه

از بدو پرواز انسان با هواپیما، بهره‌برداران به ضرورت ایمنی هواپیمایی پی بردند، بطوریکه سانحه هوایی برای عموم یک تراژدی وحشتناک محسوب می‌شود، از این رو رسانه‌ها به سانحه هوایی نسبت به سوانحی که در سایر روش‌های حمل و نقل مانند جاده‌ای یا ریلی رخ می‌دهد، توجه بیشتری می‌نمایند و زمانی که سانحه هوایی رخ می‌دهد، جامعه جهانی دچار بهت‌زدگی شدیدی می‌شود. ایمنی هوایی با پیشگیری از سوانح هوایی ملازم دارد، بنابراین هر قدر از آمار سوانح هوایی کاسته شده، نشان دهنده ارتقای ایمنی است. ایمنی هواپیمایی، ایجاد شرایطی است که از بروز سانحه هوایی جلوگیری نموده و از ورود خسارت مالی و جانی پیشگیری می‌نماید. به همین خاطر تدوین مقررات بین‌المللی یکنواخت در زمینه ایمنی هواپیما و نیز صنعت حمل و نقل هوایی برای کشورها امری ضروری بوده و در این رابطه مقرراتی تدوین شده است تا کشورها با رعایت آنها از بروز حوادث و سوانح هوایی جلوگیری یا از شدت آن بکاهند.

سازمان هواپیمایی کشوری بعنوان متولی تنظیم مقررات و دستورالعمل‌های صنعت هوانوردی و نظارت بر حسن اجرای آنها مطابق با قوانین، هماهنگ با استانداردها و توصیه‌های سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) ضمن حفظ ایمنی، زمینه ارتقای آن را بر عهده دارد.

ایمنی بر اساس سیستم‌های نوین مدیریت ایمنی و نیز رهنمودهای ارائه شده از سوی ایکائو محقق خواهد شد. جهت حصول اطمینان از دستیابی به بالاترین سطح ایمنی، این سازمان بر اساس قوانین و مقررات و الزامات بین‌المللی در زمینه حفظ ایمنی هوایی، وظایف متعددی^۱ دارد که از جمله آنها می‌توان به موارد زیر اشاره کرد:

- تدوین استاندارد پرواز، نظارت بر شرکت‌های هواپیمایی از نظر تایید صلاحیت و رعایت نکات و استانداردهای ایمنی و صدور گواهینامه‌ها و همچنین تدوین و تنظیم مقررات مربوطه و همچنین تدوین استانداردها و مقررات ملی در راستای استانداردها، توصیه‌ها و رویه‌های ایکائو؛

۱. سایت سازمان هواپیمایی کشوری، سامانه قوانین و مقررات، به آدرس: <https://www.cao.ir>. تاریخ مراجعه ۹۷/۰۹/۱۵.

- تنظیم و تدوین مقررات و دستورالعمل‌های مربوط به کنترل فضای کشور و صدور اجازه پرواز و جلوگیری از آن و نظارت بر واحدهای مراقبت پرواز فرودگاه‌ها؛
- صدور دستورالعمل‌های مورد نیاز در امور ایمنی زمینی، آتش‌نشانی و آموزشی پرسنل و نظارت بر حسن اجرای آن؛

- سیاستگذاری و برنامه‌ریزی در زمینه آموزش و تربیت پرسنل متخصص هواپیمایی برای کلیه موسسات هواپیمایی؛

- بررسی و اظهارنظر رسمی در رابطه با حوادث و سوانح هوایی در کشور بر عهده دارد.^۱
یکی از اسناد مهمی که وظیفه سازمان هواپیمایی کشوری را در خصوص ایمنی هواپیما مشخص کرده کنوانسیون شیکاگو است. علاوه بر خود کنوانسیون، در برخی از ۱۹ ضمیمه آن به ایمنی هواپیما اشاره شده است. بر اساس ماده ۳۷ کنوانسیون شیکاگو، تدوین استانداردها و مقررات بین‌المللی در رابطه با ایمنی هوانوردی بعهده سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری گذاشته شده و از کشورهای عضو خواسته شده است حداکثر تلاش خود را برای هماهنگی و یکسان کردن مقررات، موازین، آیین‌نامه‌ها و تشکیلات مربوط به هواپیما، کارکنان، خطوط هوایی و سرویس‌های کمکی در کلیه اموری که موجب تسهیل و پیشرفت کار هوانوردی است، به کار بینندند.^۲

برخی از ضمایم کنوانسیون ارتباط مستقیم با ایمنی هواپیما دارند که عبارتند از: ضمیمه ۱ مربوط به گواهینامه کارکنان هواپیما^۳، ضمیمه ۶ مربوط به عملیات هواپیما^۴، ضمیمه ۸ که به صلاحیت و قابلیت پرواز^۵، ضمیمه ۱۴ در رابطه با فرودگاه‌ها^۶ و ضمیمه ۱۸ مربوط به حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک از طریق هوایی^۷ هستند. کنوانسیون از اعضا خواسته است که کادر پروازی، عملیات پروازی و هواپیماها، استانداردها، شرایط و قابلیت‌های لازم را داشته باشند و به منظور تطابق با مقررات بین‌المللی، قوانین و مقررات ملی خود را توسعه دهند.

۱. همان شرح و وظایف سازمان.

۲. حسین نواده توپچی، مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی - بررسی کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۷) ص ۳۶.

3. Personnel Licensing.
4. Operation of Aircraft.
5. Airworthiness of Aircraft.
6. Aeroderoms.
7. The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.

بدیهی است اگر مقررات و موازین و استانداردهای بین‌المللی به وسیله کشوری رعایت نگردد، در اینصورت کشورهای دیگر الزامی به پذیرش هواپیماهای کشور مزبور نخواهند داشت.

شرایط و استانداردهایی که در ضمایم کنوانسیون شیکاگو اعلام شده است، مبنای ایمنی هوانوردی در ایران می‌باشند. دولت ایران تقریباً در تمامی کنوانسیون‌های هوانوردی عضو گردیده، ضمن آنکه به فراخور نیاز، قوانین داخلی مناسبی را نیز برای حفظ ایمنی هواپیما به تصویب رسانیده است که از جمله می‌توان، قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون شیکاگو مصوب ۱۳۵۶^۱، قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران ۱۳۹۱^۲، آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱^۳، آیین‌نامه ثبت هواپیما مصوب ۱۳۴۳ و اصلاحی آن مصوب ۱۳۷۳^۴، آیین‌نامه مقررات استاندارد بین‌المللی پرواز هواپیما مصوب ۱۳۶۴^۵ و آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی مصوب ۱۳۸۶^۶ را نام برد.

در این مقاله ضمن تبیین مقررات ایمنی هوایی اعم از بین‌المللی و داخلی و همچنین توصیه‌نامه‌ها و شیوه‌نامه‌های صادره از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، نقش این سازمان در هدایت، کنترل و نظارت بر فعالیت‌های هواپیمایی، بمنظور حفظ و تامین ایمنی هوایی و سلامت پروازها مورد بررسی قرار می‌گیرند. در پایان

۱. قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون شیکاگو)، مصوب ۱۳۵۶/۴/۸، روزنامه رسمی: ۱۳۵۶/۰۶/۳۰. ماده واحد - هیأت وزیران می‌تواند بنا به پیشنهاد سازمان هواپیمایی کشوری و تأیید وزارت امور خارجه، توصیه‌نامه‌ها و قطعنامه‌ها و تصمیمات و جداول و قواعد و مقررات فنی و اصلاحیه‌ها و الحاقات و ضمیمات و استانداردهای موضوع کنوانسیونها هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون شیکاگو ۱۹۴۴) را که از طرف آن سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و یا دستگاه‌های تابع و وابسته به آن پذیرفته شده و یا می‌شود، در صورتی که مغایر با اصول کلی کنوانسیون نباشد تصویب و اقدام و برای اجرای آنها معمول دارد.

۲. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران، سامانه قوانین مجلس شورای اسلامی، تاریخ مراجعه <https://www.rc.majlis.ir>، ۱۳۹۷/۹/۸.

۳. آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران، رونامه رسمی: ۱۳۴۱/۱۰/۱۲.

۴. آیین‌نامه ثبت هواپیما و اصلاحی آن، روزنامه رسمی: ۱۳۷۳/۱۱/۱۵.

۵. آیین‌نامه مقررات استاندارد بین‌المللی پرواز هواپیما، روزنامه رسمی: ۱۳۶۴/۰۱/۳۱.

۶. آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۵/۳۱.

ضعف های سازمان هواپیمایی بررسی می شود.

۱. آموزش نیروی انسانی و صدور گواهینامه کارکنان هواپیما^۱

هواپیما وسیله است که توسط نیروی انسانی بکارگیری و مورد استفاده قرار می گیرد و حتی زمانی که هواپیما خودکار و بدون سرنشین به پرواز در می آید، باز این کارکنان هستند که هواپیما را به پرواز در می آورند. کارکنان پروازی بویژه از نظر ایمنی چند تفاوت اساسی با سایر کارکنان دارند، از جمله، شرایط کاری متغیر، اشتغال به کار در کشورهای مختلف و استفاده از وسایلی که توسط کشورهای متعدد ساخته شده و در بعضی مواقع، توسط کشورهای دیگری نظارت و کنترل و هدایت می شوند.

کارکنان هواپیمایی به دو دسته مشخص و متمایز تقسیم بندی شده اند. کارکنان پروازی و کارکنان زمینی. کارکنان پروازی آن دسته از کارکنانی هستند که مسئولیت آنان از ابتدای شروع فعالیت پروازی آغاز و در انتهای پرواز خاتمه می یابد. اینگونه کارکنان به دو رده تقسیم می شوند، رده نخست کارکنان تخصصی، مثل خلبان^۲، مهندس پرواز^۳ و ناوبر^۴ و رده دیگر نیز به امور پشتیبانی و خدماتی اشتغال دارند. مانند، مهماندار و کادر هوایی. کارکنان زمینی نیز به سه رده تقسیم می شوند که شامل: الف- کارکنان تخصصی که باید شرایط تجربی و تخصصی لازم را داشته باشند. مانند تکنسین های تعمیر و نگهداری، دیسپچرها، بازرسین فنی، روسای بازرس فنی، ب- کارکنان امور پشتیبانی و خدماتی، پ- کارکنان تخصصی هوانوردی مثل کنترلر مراقبت پرواز.^۵

ایکائو استانداردهای مربوط به صدور مجوز کارکنان هواپیمایی را با در نظر گرفتن رویه های مختلف تنظیم، تدوین و رویه واحدی در این زمینه برای کشورها بوجود آورده است. بدین منظور، شورای ایکائو ضمیمه ۱ کنوانسیون^۶ را ایجاد و در آن ضوابط و مقرراتی را جهت انتخاب اشخاص، آموزش، تجربه و مهارت و نیز ضوابطی را که برای دریافت

1. Personnel Licensing.
2. Pilot.
3. Flight Engineer.
4. Navigator.

۵. احمد مظفری، مقررات هواپیمایی (تهران: قلم گستر، ۱۳۸۸) صص ۱۴۷-۱۴۸.

6. Annex 1: Personnel Licensing; 10th edn-2005-including Amendments 1-167.

گواهینامه خلبان، کنترل مراقبت پرواز و پرسنل فنی ضروری است را گردآوری و از کشورهای عضو خواسته است که استانداردها و توصیه‌های مربوط به آن را رعایت و قوانین و مقررات داخلی خود را با آن تطبیق دهند. در این رابطه، استانداردها و توصیه‌های اخذ گواهینامه خدمه پرواز^۱ کنترل مراقبت پرواز^۲ و پرسنل نگهداری فنی و کتاب‌های آموزش جهت راهنمایی کارکنان هواپیمایی کشورها توسط شورای ایکائو تهیه و تدوین و در اختیار آنها قرار داده شده است.^۳ این ضمیمه استانداردهای پزشکی در انتخاب خلبان، مهندس پرواز و کنترل کننده مراقبت پرواز را تعیین و معاینات پزشکی پیاپی این افراد را جزء ضوابط ضروری قرار داده است.

در این راستا، در ایران آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی (غیر نظامی) در تاریخ ۹۲/۱۲/۱۱ به تصویب هیات وزیران رسیده^۴ و بموجب آن، سازمان هواپیمایی کشوری تنها مرجع صدور، لغو، تمدید، اعتبار، ایجاد و رفع محدودیت، تعلیق و رفع تعلیق گواهی‌نامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی (غیر نظامی) است.^۵

همچنین در رابطه با وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، هیات وزیران در تاریخ ۱۳۸۶/۰۵/۳۱، آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی را تصویب نموده است.^۶ به موجب آن، هر کس بخواهد هر نوع وسیله پرنده موضوع ماده ۱ این آیین‌نامه را به پرواز در آورد، باید گواهینامه پرواز معتبر و متناسب با فعالیت را از سازمان هواپیمایی کشوری دریافت نماید.^۷ دارندگان گواهینامه‌های پرواز معتبر خارجی نیز می‌توانند تا شش ماه پس از ورود به ایران با آن گواهینامه پرواز نمایند و در صورت تمایل به ادامه پرواز در ایران،

۱. خلبان، ناوبر، مهندس پرواز.

۲. برج کنترل، تقرب پرواز، مرکز کنترل و رادار.

3. ICAO Training Manual; Doc. 7192; Manual of Procedures for Establishment and Management of a State, Personnel Licensing System, Doc. 9379; Human Factors Training Manual, Doc, 9683.

۴. آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی (غیر نظامی)، روزنامه رسمی: ۱۳۹۲/۱۲/۱۱.

۵. همان، ماده ماده ۲.

۶. آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۵/۳۱.

۷. همان، ماده ۱۶.

باید قبل از سپری شدن مدت مذکور، با مراجعه به سازمان، گواهینامه پرواز خود را به گواهینامه پرواز ایرانی تبدیل نماید.^۱

سازمان هواپیمایی کشوری اخیراً برای پرنده‌های فوق سبک و پهپادهای غیرنظامی زیر ۶۰۰ کیلوگرم نیز دستورالعملی تصویب نموده که بر اساس ماده ۲ آن، گذراندن دوره‌های آموزشی پرواز با پهپاد در یکی از مراکز معتبر و اخذ مجوز جهت فعالیت‌های موضوع آیین‌نامه از سازمان هواپیمایی کشوری الزامی است.^۲ در صورت عدم رعایت مقررات مذکور، نیروی انتظامی با معرفی سازمان از فعالیت آنان ممانعت به عمل آورده و متخلفان را به محاکم دادگستری معرفی نموده^۳ و با متخلف مطابق با ماده ۱۶ قانون هواپیمایی کشوری^۴ رفتار خواهد شد.^۵

اما از آنجاییکه سازمان هواپیمایی کشوری از لحاظ اداره و پرسنل در بدنه دولت قرار دارد و عدم استقلال مالی سازمان در جذب و حفظ نیروی انسانی متخصص ماهر و کارآمد، موجب گردیده که سازمان کارایی لازم را نداشته باشد.

۲. تعیین وضعیت هواپیما^۶

۲-۱. ثبت و تابعیت هواپیما^۷

بموجب ماده ۱ آیین‌نامه ثبت و تابعیت هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۴۳/۱۱/۲۴ و اصلاحیه بعدی آن، مورخ ۱۳۷۷/۱۱/۵، هرگونه تقاضای ثبت هواپیما از طرف مالک یا

۱. همان، ماده ۲۴.

۲. شیوه‌نامه شماره ۹۰۰۲، دستورالعمل عملیاتی وسایل پرنده بدون سرنشین کنترل از راه دور. سایت سازمان هواپیمایی کشوری، <https://www.cao.ir>، سامانه قوانین و مقررات.

۳. ماده ۶۰ آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۵/۳۱.

۴. ماده ۱۶ قانون هواپیمایی کشوری، روزنامه رسمی: ۱۳۲۸/۰۵/۲۹ (سازمان هواپیمایی کشوری می‌تواند در موارد تخلف از مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های اجرایی آن صرف نظر از تعقیبات جزایی هرگونه اجازه‌نامه یا گواهینامه متخلف را لغو یا موقتاً توقیف نموده یا اختیارات مندرجه در آن را محدود سازد و همچنین پرواز هواپیمای متخلف را در صورتی که محتمل خطر برای سرنشینان هواپیما یا اشخاص یا حیوانات روی زمین یا حدوث خسارتی برای اموال اعم از منقول یا غیر منقول باشد، ممنوع سازد).

۵. ماده ۴۵ آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۹۲/۱۲/۱۱.

6. Airplane Identity.

7. Registration and Aircraft Nationality.

نماینده او به سازمان هواپیمایی کشوری ارائه و سازمان پس از بررسی و تطبیق شرایط ثبت مندرج در قوانین و مقررات هواپیمایی، در صورت احراز، ضمن ثبت در دفتر هواپیماها، گواهینامه ثبت و تابعیت را صادر می نماید.^۱ در این راستا، قانون هواپیمایی کشوری بمنظور حفظ ایمنی هواپیما، استفاده از علائم تقلبی در هواپیما را جرم تلقی و مجازات تعیین نموده است.^۲ هر کسی عالماً هواپیمایی را که فاقد ثبت و تابعیت بوده یا دارای علائم ثبت و تابعیت مجعول باشد، برند و یا بدون حق علامت تابعیت ایران بر روی آن نصب شده در خارج از ایران براند، مشمول مجازات پیش‌بینی شده در قانون خواهد بود.^۳

همچنین در تاریخ ۱۳۸۶/۰۵/۳۱ آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی را تصویب شده^۴ و بموجب آن کلیه وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی که حداکثر وزن هنگام برخاستن آنها از ششصد کیلوگرم تجاوز نکند از قبیل: وسایل پرنده موتوردار یا بدون موتور، یک نفره یا دو نفره و یا بدون سرنشین مانند هواپیما و هلی‌کوپتر فوق سبک، جاپرو و پتر فوق سبک، کایت موتوردار، پاراموتور، کایت، پاراگلایدر، پاراموتور، چتر و هواپیمای مدل و نظایر آن که در فضای هوایی جمهوری اسلامی ایران پرواز می‌نماید را شامل می‌شود و دارنده این نوع پرنده‌ها باید آن را در سازمان هواپیمایی کشوری به ثبت رسانیده و علامت ثبت و تابعیت ایرانی و نیز مجوز فعالیت موضوع این آیین‌نامه را دریافت نماید. وسیله پرنده با علامت ثبت و تابعیت خارجی نیز فقط با اجازه سازمان هواپیمایی کشوری می‌تواند در فضای هوایی جمهوری اسلامی ایران پرواز نماید.^۵ در غیراینصورت نیروی انتظامی با معرفی سازمان از فعالیت آنان ممانعت و متخلفان را به محاکم دادگستری معرفی^۶ و با متخلف مطابق با ماده (۱۶) قانون هواپیمایی کشوری رفتار خواهد شد.^۷

سازمان برای پرنده‌های فوق سبک و پهبادهای غیرنظامی زیر ۶۰۰ کیلوگرم نیز دستورالعملی تصویب نموده و بر اساس آن، مصرف کنندگان از تاریخ ۱۳۹۷/۸/۱ باید نسبت

۱. آیین‌نامه ثبت هواپیما و اصلاحی آن، روزنامه رسمی: ۱۳۷۳/۱۱/۱۵.

۲. قانون هواپیمایی کشوری، ماده ۲۳.

۳. همان، مواد ۲۴ و ۲۵.

۴. آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۵/۳۱.

۵. همان، ماده ۱.

۶. همان، ماده ۶۰.

۷. همان، ماده ۴۵.

به ثبت پهپادها در سامانه سازمان هواپیمایی کشوری اقدام نمایند.^۱

۲-۲. عملیات هواپیما^۲

در رابطه با سطح بازدهی و ایمنی هواپیما در پروازها، بویژه پروازهای بین‌المللی و نیز بمنظور ارتقا و انطباق با صنعت پیشرفته هوانوردی، کنوانسیون شیکاگو در ضمیمه شماره ۶ استانداردهایی را تبیین نموده است.^۳ کشورها می‌توانند در داخل آنها را تصویب و اجرا نمایند.

ضمیمه حاوی سه قسمت است که عبارتند از: حمل و نقل بین‌المللی تجاری- هواپیما^۴ هوانوردی عمومی بین‌المللی هواپیما^۵ و عملیات هلیکوپترها^۶ در پروازهای بین‌المللی. هدف از استانداردهای مذکور اینست که ایمنی هوانوردی از طریق رعایت معیارهای لازم برای عملیات هوایی تضمین گردد. در این ضمیمه، مواردی از جمله تجهیزات پرواز، نظارت بر حسن انجام پرواز، محدودیت‌های پروازی در فرودگاه‌ها، شرایط جوی، وضعیت‌های اضطراری، ضوابط پرواز در شب، محدودیت‌های عملیاتی پرواز، کمک‌های اولیه مورد نیاز در داخل هواپیما، وظایف خدمه پرواز در مواقع اضطراری و مدت زمانی که خلبان و خدمه پرواز می‌توانند به فعالیت مشغول باشند، ذکر شده است. اقدامات مربوط به پرواز با استفاده از آلات دقیق پروازی، ضبط اطلاعات پروازی و صدای کابین هواپیما، چراغ‌های ناوبری، تحدید زمانی برای انجام وظایف کادر پروازی، مقررات و استانداردهای مربوط به هلیکوپترها و مانند آنها که برای ایمنی ضروری و عدم رعایت آنها موجب بروز سوانح و حوادث می‌شوند، ذکر گردیده‌اند.^۷ در صورتیکه استاندارد ملی کشورها در سطح بالاتری از استانداردهای پیش‌بینی شده در این ضمیمه باشد، با این شرط که کشور مربوطه ایمنی هوانوردی را تضمین نماید، در اینصورت اشکالی از نظر ایکائو بوجود نخواهد آمد.^۸

۱. شیوه‌نامه شماره ۹۰۰۲، دستورالعمل عملیاتی وسایل پرنده بدون سرنشین کنترل از راه دور، سایت سازمان هواپیمایی کشوری. <https://www.cao.ir>، سامانه قوانین و مقررات، تاریخ مراجعه ۱۵/۰۹/۹۷.

۲. Operation of Aircraft

۳. Annex 6, parts I-III, part 1, 8th edn (2001), Amendments 1-30; part II, 6th ed. (1998) Amendments 1-25; part III, 5th ed (2001), Amendments 1-11.

۴. International Commercial Air Transport-Aeroplanes.

۵. General Aviation-Aeroplanes International.

۶. International operations- Helicopters.

۷. Annex 6, op. cit.

۷. منصور جباری، حقوق حمل و نقل بین‌المللی هوایی (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۴) ص ۳۰۴.

۸. همان.

سازمان هواپیمایی کشوری نیز دستورالعملی، مبنی بر مجوز ارائه خدمات هوانوردی و پروازی تحت عنوان دستورالعمل اجرایی موضوع ماده ۱۵ قانون هواپیمایی کشوری در رابطه با صدور، تمدید و لغو موافقت اصولی و مجوز بهره‌برداری در بخش خدمات هوانوردی و پروازی صادر نموده است، بطوریکه سازمان بدواً شرایط عمومی، طرح توجیه فنی و بازرگانی کسب و کار، نظامنامه (های) فنی - عملیاتی پیشنهادی و نظامنامه امنیتی، موافقت اصولی جهت تهیه مقدمات انجام عملیات را بررسی و در صورت انطباق طرح توجیهی با نظام (های) فنی و نظامنامه امنیتی و احراز صلاحیت، مجوز فعالیت را صادر می‌نماید.^۱

بر اساس قانون هواپیمایی کشوری، مجوز بهره‌برداری برای شرکت‌های حمل و نقل هوایی و آموزشگاه‌های تعلیم و تربیت متخصصین هواپیمایی، در صورتی قابل صدور می‌باشد که شورای عالی هواپیمایی کشوری بهره‌برداری هوایی تقاضا شده را منطبق با مصالح کشور و احتیاجات جامعه تشخیص دهد و اطمینان حاصل نماید که متقاضی توانایی انجام فعالیت و نیز بهره‌برداری هوایی را بطور اطمینان بخشی دارا می‌باشد. بدین منظور سازمان موظف است قبل از صدور موافقت اصولی، نظر این شورا را درباره تقاضای ارائه شده دریافت نموده و به آن ترتیب اثر دهد.^۲

از سوی دیگر، در تاریخ ۱۳۸۶/۰۵/۳۱، آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی را تصویب^۳ و بموجب آن کلیه وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی که حداکثر وزن هنگام برخاستن آنها از ششصد کیلوگرم تجاوز نکند از قبیل: وسایل پرنده موتوردار یا بدون موتور، یک نفره یا دو نفره و یا بدون سرنشین مانند هواپیما و هلی‌کوپتر فوق سبک، جاپرو و پتر فوق سبک، کایت موتوردار، پاراموتور، کایت، پاراگلایدر، پاراموتور، چتر و هواپیمای مدل و نظایر آنها باید بدواً از مؤسسات کارشناسی مجاز گواهینامه معاینه فنی دریافت^۴ و سپس با اخذ مجوز از سازمان می‌توانند در فضای کشور پرواز نمایند^۵، در غیراینصورت نیروی انتظامی با معرفی سازمان از فعالیت آنان ممانعت و ضمن معرفی به

۱. دستورالعمل شماره ۲ سازمان هواپیمایی کشوری، سایت سازمان هواپیمایی کشوری <https://www.cao.ir>

سامانه قوانین و مقررات، تاریخ مراجعه ۱۳۹۷/۹/۱۵.

۲. ماده ۷ قانون هواپیمایی کشوری.

۳. آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۵/۳۱.

۴. همان، ماده ۲۷.

۵. همان، ماده ۱.

محاکم دادگستری^۱، با متخلف مطابق با ماده (۱۶) قانون هواپیمایی کشوری^۲ رفتار خواهد شد.^۳

امروزه حضور و افزایش روزافزون پرنده‌های هدایت‌پذیر از دور یا همان پهپادهای غیرنظامی حوزه‌های مختلفی چون پایش عبور و مرور زمینی و دریایی، مقابله با آتش‌سوزی، تجسس، نجات و امدادسانی، پایش شرایط جوی و آب و هوا، پایش اقدامات مرتبط با بلایای طبیعی زلزله، سیل، آتش‌سوزی، طوفان و غیره، حفاظت از محیط زیست، خدمات کشاورزی، زمین‌شناسی و اکتشاف معدن، فیلمبرداری، عکسبرداری و نقشه‌برداری، پایش خطوط آب و برق و گاز، فعالیت‌های علمی و تحقیقاتی، حمل بار و پست و دیگر خدمات تفریحی، گردشگری، ورزشی، تجاری کاربرد دارند و چالش‌های جدیدی را در حوزه قوانین هوایی ایجاد نموده‌اند.

در رابطه با مدیریت و ساماندهی این پرنده‌ها، هر چند سازمان صلاحیت عام داشته و موظف به نظارت بر تمام فعالیت‌های حوزه هوایی غیرنظامی بوده، اما بطور خاص، بموجب ماده ۵ قانون هواپیمایی کشوری، سازمان هواپیمایی کشوری به منظور جلوگیری از وقوع مخاطرات و رقابت‌های مضر بین متصدیان حمل و نقل هوایی و حفظ مصالح عمومی، صلاحیت ویژه‌ای را دارد.

البته پیش از این اتحادیه صنایع هوایی و فضایی ایران، اقدام به ارائه پیش‌نویس ضوابط و مقررات بهره‌برداری از وسایل پرنده بدون سرنشین غیرنظامی نموده بود.^۴ اما با توجه به اینکه این نهاد تجاری و صنفی، صلاحیت قانونگذاری در این حوزه را ندارد، پیش‌نویس فوق را فقط می‌توان به عنوان یک پیشنهاد در نظر گرفت.

سازمان هواپیمایی کشوری بمنظور رفع نواقص آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده

۱. همان، ماده ۶۰.

۲. ماده ۱۶ قانون هواپیمایی کشوری مقرر می‌دارد: اداره کل هواپیمایی کشوری می‌تواند در موارد تخلف از مقررات این قانون و آیین‌نامه‌های اجرایی آن صرف نظر از تعقیبات جزایی هرگونه اجازه‌نامه یا گواهینامه متخلف را لغو یا موقتاً توقیف نموده یا اختیارات مندرجه در آن را محدود سازد و همچنین پرواز هواپیمای متخلف را در صورتی که محتمل خطر برای سرنشینان هواپیما یا اشخاص یا حیوانات روی زمین یا حدوث خسارتی برای اموال اعم از منقول یا غیر منقول باشد ممنوع سازد.

۳. همان، ماده ۴۵.

۴. کارگروه پهپاد به آدرس <https://www.iasia.ir>، تاریخ مراجعه ۱۳۹۷/۸/۲۵.

فوق سبک غیرنظامی، در مهر ماه سال ۱۳۹۷ دستورالعملی را تصویب نموده^۱ و هدف آن نظارت بر فعالیت پروازی پهپادها با کاربرد غیرنظامی، توسعه زیرساخت‌های مناسب برای استفاده از مزایای بکارگیری پهپادهای غیرنظامی، ارتقای ایمنی کلیه پروازها در فضای کشور، ساماندهی عملیات پرواز پهپادهای غیرنظامی به منظور پیشگیری از بروز سوانح احتمالی و ایجاد بانک اطلاعاتی پهپادهای غیرنظامی بوده و دامنه کاربرد آن در خصوص فعالیت پهپادهای عمومی، آموزشی، تفریحی و سرگرمی و خدماتی در کشور می‌باشد و بموجب این دستورالعمل، از تاریخ ۱۳۹۷/۸/۱ بهره‌برداران از پهپاد باید نسبت به ثبت آن در سامانه سازمان هواپیمایی کشوری اقدام و فروشندگان پهپادها نیز باید با مراجعه به سازمان هواپیمایی کشوری جهت دریافت مجوز برای فروش آنها اقدام نمایند. گذراندن دوره‌های آموزشی پرواز با پهپاد در یکی از مراکز دارای مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری الزامی بوده و بهره‌بردار از پهپاد موارد مرتبط با حریم خصوصی افراد و نیز حریم ایمنی فرودگاه‌ها در انجام پرواز تفریحی و خدماتی از شعاع ۵ ناتی‌کال از دیوار فرودگاه‌ها را باید رعایت نماید. حداکثر ارتفاع مجاز پرواز این پهپادها ۱۰۰ پا (معادل ۳۰ متر) از سطح زمین است و بهره‌بردار ضمن رعایت حریم مناطق ممنوعه نظامی و ساختمان اداری، باید از پرواز بدون مجوز قبلی بر فراز مناطق حادثه دیده و دچار بحران و پرواز بدون مجوز قبلی بر فراز عملیات امداد و نجات شهری و جاده‌ای و پرواز بر فراز مناطق ساحلی اعلام شده به عنوان طرح‌های سالم‌سازی و پرواز بر فضای مناطق پرجمعیت و دارای ترافیک خودرویی و پرواز در شرایط نامناسب جوی و دید کم خودداری کند.

سازمان هواپیمایی کشوری با صدور دستورالعمل فوق توانست بخشی از خلاءهای موجود در این زمینه را برطرف نماید.^۲

۳-۲. قابلیت پرواز هواپیما^۳

بمنظور تامین ایمنی پرواز، هواپیما باید طوری طراحی، ساخت، تعمیر و نگهداری

۱. شیوه‌نامه شماره ۹۰۰۲، دستورالعمل عملیاتی وسایل پرنده بدون سرنشین کنترل از راه دور، سایت سازمان هواپیمایی کشوری، <https://www.cao.ir>. سامانه قوانین و مقررات، تاریخ مراجعه ۹۷/۰۹/۱۵.

۲. همان ماده ۲.

3. Airworthiness of Aircraft.

شود که آمادگی لازم را برای پرواز داشته باشد و در این راستا، ضمیمه شماره ۸ کنوانسیون شیکاگو، شرایط و استانداردهای لازم برای قابلیت پرواز هواپیما را تصویب شده است.^۱

کنوانسیون شیکاگو مسئولیت ایجاد زمینه‌های لازم جهت تسهیل در واردات، صادرات، انتقال و اجاره هواپیما را بر عهده دولت ثبت کننده قرار داده^۲ تا کلیه شرایط لازم جهت آمادگی پرواز را رعایت نماید. به عبارت دیگر هر کشوری باید گواهینامه‌های قابلیت و صلاحیت پرواز را مطابق با قوانین و مقررات داخلی خود تنظیم نماید و چنانچه در صدور گواهینامه‌ها و پروانه‌ها، حداقل موازین و استانداردها و مقررات بین‌المللی رعایت شده باشد، در اینصورت این نوع گواهینامه‌ها و پروانه‌ها باید از طرف دیگر کشورهای عضو ایکائو به رسمیت شناخته شوند، همچنین با پیشرفت تکنولوژی، کشورها باید نسبت به بروزرسانی شرایط و استانداردها اقدام نمایند. رعایت حداقل موازین و استانداردها پیش‌بینی شده در این ضمیمه موجب می‌شود که هواپیما از قابلیت کنترل و ثبات لازم برای تمام شرایط برخوردار و امکان اعمال کنترل کامل هواپیما وجود داشته باشد، بطوریکه در صورت بروز هرگونه اختلال در عملکرد هواپیما به خلبان هشدارهای لازمه داده شود.

این ضمیمه به شرایط مختلفی از جمله شرایط محیطی، آب و هوایی و وضعیت کادر پروازی و غیره که در قابلیت پرواز موثر هستند، پرداخته است. ضمیمه مشتمل بر چهار فصل می‌باشد، در فصل اول تعاریف و کلیات و فصل دوم روش‌های تایید و تداوم صلاحیت و قابلیت پرواز و فصل سوم شرایط فنی لازم برای تایید طراحی هواپیماهای بزرگ و جدید و بالاخره فصل چهارم، شرایط و استانداردهای لازم برای هلیکوپترها مربوط است.

برخی از شرایط و استانداردهای مهم این ضمیمه عبارت از استانداردهای مربوط به طراحی و ساخت هواپیما از جهت فنی، شرایط صدور گواهینامه قابلیت پرواز، روش حفظ و نگهداری مداوم قابلیت پرواز هواپیما، محدودیت‌های مربوط به پرواز، ملخ و سایر تاسیسات هواپیما می‌باشند.

گواهینامه قابلیت پرواز یک سند رسمی و تضمین کننده این امر است که هواپیما در یک

1. Annex 8: Airworthiness of Aircraft, 10th edn 2006.

۲. ماده ۳۳ کنوانسیون شیکاگو.

وضعیت قابل پرواز به سر می‌برد و در نتیجه، حمل و نقل هوایی آنرا مجاز می‌گرداند^۱ ضوابط پیش‌بینی شده در ضمیمه، مقررات حداقلی برای صدور و یا معتبر شناختن گواهینامه صادره به شمار می‌رود و در واقع کشورها مکلف به رعایت این حداقل‌ها و یا وضع شرایط مناسبتر از آن هستند.^۲

هیئت وزیران در تاریخ ۱۳۶۴/۱/۲۵ موارد پیش‌بینی شده در این ضمیمه را تحت عنوان مقررات استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما تصویب نموده است.^۳

سازمان هواپیمایی کشوری در سال ۱۳۸۹ آیین‌نامه الزامات تایید قابلیت پروازی محصولات، قطعات تجهیزات و الزامات تشکیلات طراحی و تولید را تصویب نموده^۴ که در رابطه با الزامات صلاحیت پروازی و زیست‌محیطی وسایل پرنده، ملخ، قطعات و تجهیزات مربوطه و نیز الزامات مربوط به تولیدات، تشکیلات تولید و طراحی می‌باشد^۵ و شمول این آیین‌نامه، کلیه محصولات، قطعات و تجهیزاتی را در بر می‌گیرد که در داخل کشور طراحی و یا تولید می‌گردند و یا وسیله پرنده‌ایی که در کشور دیگری تولید شده ولی توسط سازمان به ثبت رسیده را در بر می‌گیرد^۶ و کلیه محصولات مذکور باید دارای گواهینامه‌ها و مجوزهای اشاره شده باشند.

همچنین کارگاه‌های نگهداری و تعمیر وسایل پرنده‌های موضوع این آیین‌نامه باید پروانه مربوطه را از سازمان هواپیمایی کشوری اخذ نمایند.^۷

شایان ذکر است، وزارت راه و شهرسازی در تاریخ ۱۳۹۷/۰۶/۰۴ به استناد ماده (۲۲) قانون هواپیمایی کشوری، پیشنهاد آیین‌نامه قابلیت پرواز هواپیماها، کارخانه‌ها و تعمیرگاه‌های مربوط به هواپیمایی را جهت تصویب به هیئت وزیران ارائه نموده است،^۸ اما تاکنون به

۱. مجتبی اشراقی آرانی، قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوق کنونی (تهران: نشر مخاطب، ۱۳۹۴) ص ۸۷.

۲. همان.

۳. آیین‌نامه مقررات استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما، روزنامه رسمی، مورخ ۱۳۶۴/۱/۳۱.

۴. آیین‌نامه الزامات تایید قابلیت پروازی محصولات، قطعات، تجهیزات و الزامات تشکیلات طراحی و تولید (ICAR-108) سایت سازمان هواپیمایی کشوری، سامانه قوانین و مقررات به آدرس <https://www.cao.ir> تاریخ مراجعه ۹۷/۰۹/۱۵.

۵. همان، ماده ۱.

۶. همان، ماده ۲.

۷. همان، ماده ۴۱.

۸. وب سایت رسمی دولت، کد خبر ۳۹۸۹ مورخ ۱۳۷۹/۰۶/۲۰.

تصویب نرسیده است.

۴-۲. ایمنی در فرودگاه‌ها

فرودگاه‌ها یکی از موضوعات مطرح در ایمنی هوانوردی است که ایجاد و حفظ ایمنی در آنها بعهده سازمان هواپیمایی کشوری می‌باشد. بر اساس کنوانسیون شیکاگو دولت‌ها ملزم به ارائه تسهیلات هوانوردی به هواپیمای سایر کشورها هستند. کشورها باید دارای فرودگاه بین‌المللی و وسایل و تجهیزات استاندارد بوده و مطابق استانداردهای بین‌المللی اداره و مورد بهره‌برداری قرار بگیرند. با وجود این، در دو دهه گذشته ارائه خدمات ترافیک هوایی بر اساس سیستم‌های ماهواره‌ای ناوبری جهانی که از سوی آمریکا و تا حدودی روسیه ارائه می‌شوند، سایر کشورها از آن خدمات استفاده می‌نمایند. این ماهواره‌ها به هواپیماها ارائه خدمات می‌دهند و دولت‌هایی که هواپیماها در قلمروشان وارد می‌شوند، در این خصوص تقریباً هیچگونه نظارتی ندارند، با این حال، ایکائو هنوز علی‌رغم ارائه خدمات دولت‌های دیگر، دولت حاکم بر تسهیلات ناوبری هوایی زمینی را که هواپیما وارد قلمرواش شده است، مسئول می‌شناسد.^۱

از سوی دیگر، ضمیمه شماره ۱۴ کنوانسیون شیکاگو شامل برنامه‌ریزی و طراحی فرودگاه و باند فرود و پرواز هلیکوپتر^۲، مهندسی ساختمان، مهندسی برق، انتقال برق به منبع انرژی اضطراری، تدارکات پیچیده نجات و تجهیزات اطفای حریق و همچنین وسایل مورد نیاز ساده برای دور نگاه داشتن پرندگان از فرودگاه را شامل می‌شود.

پیشرفت تکنولوژی هواپیما و تولید مدل‌های جدید هواپیما، افزایش عملکرد هواپیما، امکان پرواز در ارتفاعاتی که دید کمتر وجود دارد، موجب تجدیدنظرهای پی‌درپی در این ضمیمه گردیده، بطوریکه از سال ۱۹۹۰ بارها مورد اصلاح واقع شده است.^۳ دستورالعمل‌های این ضمیمه حاوی دو جلد می‌باشد و در هر دو جلد مسئولیت بر عهده دولتی است که بر فرودگاه حاکمیت دارد^۴، جلد اول مربوط به طراحی، برنامه‌ریزی، راه‌اندازی و نگهداری

۱. حمید کاظمی، حقوق بین‌الملل عمومی هوایی (تهران: چاپ گله‌ها، ۱۳۹۵) ص ۳۲۹.

2. Heliport.

۳. منصور جباری، حقوق هوایی، همان ص ۲۶۶.

۴. نادر مردانی، رضا عرب، حقوق بین‌الملل هوایی (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳) ص ۱۳۱.

فرودگاه‌ها است. امروزه هواپیماهای بزرگ جدید به طراحی دقیقتری از تاسیسات نیاز دارند تا مشخصات فرودگاه‌ها مطابق با خصوصیات فیزیکی آنها باشد به عبارت دیگر عرض و سطح شیب و فاصله‌های جدا کننده بین تاسیسات، مانند مناطق ایمن انتهای باند می‌باشد.^۱ جلد دو نیز به طراحی محل فرود و پرواز هلیکوپتر اختصاص دارد^۲ و شامل مناطقی در اطراف باند برای کاهش خطرات ناشی از فرود و پرواز بوده و قسمت بی‌خطر باند است^۳ که در اطراف باند فرود قرار دارد و خالی از موانع بوده و تحت کنترل مقامات فرودگاه قرار دارد و توقفگاه وسایل پرنده^۴، منطقه‌ای که برای توقف هواپیما از پرش ناموفقی که داشته است، طراحی شده که همگی مناطق فوق، بخش اصلی این ضمیمه را تشکیل می‌دهد.

در کنار تعریف و تبیین محیط زمینی فرودگاه، ضمیمه مزبور شش نوع مختلف باند پرواز را معرفی و برای هر کدام مشخصات خاص ذکر نموده است. همچنین این ضمیمه مقررات مربوط به تجهیزات فضای هوایی فرودگاه را نیز تعیین و مقرر داشته که فرودگاه‌ها باید از فضای هوایی خالی از موانع برخوردار باشند تا هواپیما بتواند با امنیت به فرودگاه نزدیک یا از آن دور شود.

بر عکس پرواز که راهنمایی و کنترل آن از طریق کمک‌های رادیویی انجام می‌پذیرد، هواپیما در حرکت بر روی زمین، در درجه اول بوسیله کمک‌های بصری که موقعیت نورها و ویژگی خاص نور استانداردسازی شده، بطوریکه قابلیت فهم فوری توسط خلبان در سراسر جهان را داشته باشند، کنترل و هدایت می‌شود.

یکی دیگر از مواردی که برای عملکرد هر فرودگاهی اهمیت دارد، بخش نجات و اطفای حریق است و بموجب این ضمیمه، همه فرودگاه‌های بین‌المللی باید مجهز به سیستم اطفای حریق باشند.

دستورالعمل‌های پیش‌بینی شده در جلد دوم ضمیمه، مکمل آن چیزهایی است که در جلد یک آمده و به خصوصیات فیزیکی و سطوح محدودیت موانعی که برای عملکرد هلی‌پورت‌ها نیاز است، اشاره می‌کند که از جمله علامتگذاری و نور و روشنایی پورت‌ها، همچنین

1. Runway End Safety Area - RESA.

۲. همان.

3. Clearway.

4. Stopway.

تاسیسات نجات و اطفای حریق هلی‌پورته‌ها را شامل می‌شود.

در راستای اهداف ضمیمه ۱۴ کنوانسیون، در سال ۱۳۹۲، مقرراتی تحت عنوان «آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی» تصویب شده است^۱ و بموجب آن احداث و بهره‌برداری از هر فرودگاهی در کشور، با رعایت قوانین و مقررات مربوطه، مستلزم اخذ مجوز از سازمان هواپیمایی کشوری می‌باشد^۲، بطوریکه سازمان در طول مدت احداث و یا توسعه فرودگاه نسبت به رعایت ضوابط و استانداردهای فرودگاهی نظارت می‌نماید.^۳

در این راستا متقاضی بدو باید طرح امکان‌سنجی و مکان‌یابی خود را که شامل نکات فنی، عملیاتی، ارزیابی زیست‌محیطی، توجیه اقتصادی را با رعایت کامل اصول پدافند غیرعامل و کاربری‌های مصوب شورای عالی شهرسازی و معماری ایران به سازمان هواپیمایی کشوری ارائه و سازمان موظف است ظرف مدت شش ماه موضوع را بررسی و در صورت انطباق طرح با شرایط مذکور، آنرا تایید و موافقت اصولی یکساله را صادر و در غیر اینصورت (عدم تایید) مراتب را به متقاضی اعلام نماید.^۴

سازمان هواپیمایی کشوری موظف است بر تمامی فعالیت‌هایی که در فرودگاه انجام می‌شود، نظارت نماید و در این راستا، بازرسان سازمان علاوه بر احراز صلاحیت‌های عمومی، صلاحیت‌های تخصصی و امنیتی فرودگاه‌ها، نسبت به بازرسی مستمر در خصوص تجهیزات هوانوردی و فرودگاهی، سامانه‌ها، تسهیلات در فرودگاه‌ها و سطوح بی‌خطری پرواز اقدام و در صورت احراز شرایط ناامن در تمام یا بخشی از فرودگاه‌ها، نسبت به محدود کردن عملیات فرودگاه یا غیر عملیاتی نمودن آن، حسب مورد اقدام نماید.

سازمان می‌تواند امور بازرسی و ممیزی از فرودگاه‌ها را بصورت کلی یا جزئی به اشخاص صاحب صلاحیت واگذار نماید.^۵

قانون تشدید مجازات کبوترپرانی یکی دیگر از مقررات برای حفظ ایمنی پروازها در

۱. آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۹۲/۰۲/۰۳.

۲. همان ماده ۲

۳. همان، ماده ۴.

۴. همان، ماده ۵.

۵. همان، تبصره ۲، ماده ۵.

فرودگاه‌ها می‌باشد که در سال ۱۳۵۱ به تصویب مجلس شورای ملی وقت رسیده و چند مرتبه نیز اصلاحاتی در آن صورت گرفته است^۱، بموجب آن و بمنظور تامین حفاظت پرواز هواپیماها، کبوترپرانی در شعاع چهل کیلومتری فرودگاه‌ها ممنوع بوده و در صورت تخلف، مجازات برای مرتکبین تعیین گردیده است. در این راستا، تبصره ۱ اصلاحی قانون فوق، وزارت جنگ (وزارت دفاع) محل فرودگاه‌ها و نقاط ممنوعه را بوسیله یکی از روزنامه‌های کثیرالانتشار مرکز به اطلاع عموم می‌رساند و در صورتی که شخصی اقدام به کبوترپرانی نماید به مجازات مذکور در این قانون محکوم خواهد شد.^۲ همچنین بموجب تبصره ۲ الحاقی، نگهداری و پرورش کبوتر در حدود و مناطق مذکور در این ماده، منوط به تحصیل پروانه است که از طرف نیروی انتظامی صادر می‌شود، شرایط و ترتیب صدور پروانه، بموجب آیین نامه‌ای که از طرف وزارت کشور تهیه و به تصویب هیئت وزیران خواهد رسید، تعیین می‌شود^۳، در حال حاضر پروانه موصوف از طرف نیروی انتظامی صادر می‌گردد.

در ارتباط با ایمنی فرودگاه‌ها، مجلس شورای ملی وقت ایران در ۱۳۵۳ قانون مجازات اخلاک‌گران در صنایع را تصویب نموده است. بموجب ماده یک آن، هر کس عمداً و به قصد سوء، فرودگاه‌ها یا ایستگاه‌های هوایی و یا تاسیسات فنی هواپیمایی کشوری را آتش بزند یا به هر وسیله دیگر منهدم نماید یا به قصد حریق و تخریب، مواد منفجره در قسمت ابنیه یا معابر یا دستگاه‌ها یا تاسیسات آن قرار دهد، مجرم شناخته و برای آن مجازات سختی تعیین نموده است.^۴

سازمان هواپیمایی کشوری اخیراً دستورالعملی در رابطه با پهبادهای غیرنظامی صادر نموده است که بموجب ماده ۲ آن، بهره‌برداران باید موارد مرتبط با حریم ایمنی فرودگاه‌ها را در انجام پروازهای تفریحی و خدماتی تا شعاع ۵ ناتی‌کال از دیوار فرودگاه‌ها رعایت نمایند.^۵ مطابق قوانین و مقررات بین‌المللی از جمله ضوابط کنوانسیون شیکاگو و نیز قوانین داخلی،

۱. قانون تشدید مجازات کبوترپرانی، روزنامه رسمی، مورخ ۱۳۵۱/۴/۵.

۲. همان.

۳. آیین‌نامه اجرایی تبصره ۲ قانون تشدید مجازات کبوترپرانی در سال ۱۳۵۴ که به تصویب هیئت وزیران وقت رسیده و در آن نحوه برخورد با متخلفین و شرایط اخذ مجوزهای لازم بیان گردیده است.

۴. قانون مجازات اخلاک‌گران در صنایع، روزنامه رسمی، مورخ ۱۳۵۳/۲/۲۳.

۵. شیوه‌نامه شماره ۹۰۰۲، دستورالعمل عملیاتی وسایل پرنده بدون سرنشین کنترل از راه دور، در سامانه قوانین و مقررات، سایت سازمان هواپیمایی کشوری به آدرس <https://www.cao.ir>، تاریخ مراجعه ۹۷/۰۹/۱۵.

ایمنی فرودگاه‌ها به عهده سازمان هواپیمایی کشوری بوده و سازمان باید در مقابل ایکاتو و مراجع داخلی پاسخگو باشد، اما متأسفانه بخشی از وظایف مربوط به امور فرودگاهی و کنترل ترافیک هوایی در بدنه سازمان صورت نمی‌پذیرد^۱ و علیرغم اینکه در سازمان، واحدهای مختلفی عهده‌دار نظارت و اجرای مقررات و ضوابط مربوط به ایمنی هوانوردی وجود دارد، اما سیستم مدیریت ایمنی هوانوردی در این سازمان فاقد جایگاه سازمانی بوده و متأسفانه سازماندهی و مدیریت ایمنی در صنعت هوانوردی و نیز حمل و نقل هوایی بر اساس دانش و داده‌ها و اصول و رویه‌های امروز جهانی صورت نمی‌پذیرد.^۲

موضوعی که امروزه بیشتر ایمنی فرودگاه‌ها را تهدید می‌کند، بهره‌برداری مشترک و توأمان از تاسیسات و تجهیزات بویژه باند پروازی در بعضی از فرودگاه‌ها، توسط هواپیماهای کشوری و نظامی می‌باشد که در بعضی مواقع منجر به حادثه ناگوار می‌شود و نمونه بارز آن، تصادم یک فروند هواپیمای سی-۱۳۰ نظامی در فرودگاه مهرآباد با یک ایرباس آ-۳۰۰ در حال توقف در تاریخ سیزده بهمن هفتاد و هشت است. در این حادثه همه ۸ سرنشین هواپیمای سی-۱۳۰ جان باختند.^۳ همچنین هواپیمای ایرباس در تاریخ دوازدهم تیر ماه شصت و هفت از فرودگاه کشوری - نظامی بندرعباس برخوردار بود، مورد هدف موشک ناو آمریکایی قرار گرفت و تمامی ۲۹۰ سرنشین این هواپیما جان باختند.^۴

سازمان هواپیمایی جهت رعایت معیارهای ایمنی باید نظارت دقیق و کافی داشته باشد تا از این طریق ایمنی فرودگاه‌ها تضمین گردد. سوانح و حوادث هوایی مذکور، حاکی از ضعف سازمان در انجام وظایف خویش در این زمینه می‌باشد.

۳. کنترل و نظارت بر حمل و نقل ایمن کالایی خطرناک

یکی از وظایف مهمی که سازمان هواپیمایی کشوری بر عهده دارد، کنترل و نظارت بر حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک از طریق هوایی می‌باشد. در این راستا، ضمیمه شماره ۱۸

۱. فرج ا... کریمی، بررسی و نقدی بر وضعیت صنعت هوانوردی کشور و حمل و نقل هوایی، مجموعه مقالات سومین همایش هوانوردی (تهران: پایگاه اطلاع‌رسانی صنعت هواپیمایی کشوری، ۱۳۸۴) ص ۵.

۲. همان.

۳. منصور جباری، «قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی-۱۳۰ (۱۳۸۴)»، مجله علمی ترویجی پژوهش‌های حقوقی، شهر دانش، بهار و تابستان، شماره ۹، (۱۳۸۵).

۴. منصور جباری، حقوق هوایی ... همان، ص ۱۸۷.

کنوانسیون شیکاگو، دستورالعمل‌هایی را برای حمل هوایی ایمن کالاهای خطرناک وضع نموده و دولت‌های متعاقد را ملزم به رعایت دستورالعمل‌های فنی در حمل صحیح بارهای خطرناک نموده است.

این ضمیمه بطور مرتب در حال بروزرسانی بوده و در این رابطه شورای ایکائو روال ویژه ایی را در پیش گرفته و دستورالعمل‌های فنی بطور منظم مورد تجدیدنظر قرار می‌گیرد. ایکائو ضمن ذکر فهرست محدودی از کالاهای خطرناکی که حمل‌شان در هر شرایطی ایمن نمی‌باشد، حمل ایمن اینگونه کالاها را بیان می‌کند؛ در این رابطه کالاهای خطرناک را به ۹ قسمت که شامل ۱- مهمات ورزشی، وسایل آتش‌بازی و منورهای هشدار دهنده؛ ۲- گازهای فشرده یا مایع که ممکن است سمی یا قابل اشتعال باشد، مانند سیلندره‌های اکسیژن و نیتروژن مایع سرسازی شده؛ ۳- مایعات قابل اشتعال مثل، بنزین، لاک‌ها، تینرهای رنگ و غیره؛ ۴- جامدات قابل اشتعال و نیز موادی که هنگام تماس با آب، گازهای قابل احتراق از آنها خارج می‌شود؛ ۵- مواد اکسید کننده مانند، برومیت‌ها، کلرات‌ها، یا نترات‌ها؛ ۶- مواد زهرآلود یا سمی، مثل، سموم آفات، ترکیبات جیوه و غیره همراه با مواد عفونی که گاهی اوقات بخاطر اهداف شخصی یا پیشگیرانه باید حمل شوند؛ ۷- مواد رادیو اکتیو، مثل ایزوتوپ‌های رادیواکتیو مورد نیاز برای اهداف پزشکی یا پژوهشی؛ ۸- مواد خورنده که ممکن است برای بافت انسان و یا هواپیما خطرآفرین باشند، مانند، سود سوزآور، مایع باطری، رنگ بر و ۹- سایر موادی که بطور بالقوه، حمل هوایی آنها خطرناک باشد، مثل مواد مغناطیسی که بر روی سامانه ناوبری هواپیما تاثیر می‌گذارد، می‌باشد. این ضمیمه و دستورالعمل‌های فنی آن از ۱ ژانویه سال ۱۹۸۳ قابل اجرا است.^۱

سازمان هواپیمایی کشوری علاوه بر اینکه مجری مقررات موصوف می‌باشد، وظیفه^۲ نظارت و کنترل بر عملیات پرواز هواپیماها، بالگردها و کلیه وسایل پرنده شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل هوایی را بر عهده دارد. سازمان از طریق صدور دستورالعمل‌های ضروری یا تمهیدات مقدماتی، از جمله پیشنهاد صدور آیین‌نامه از سوی هیئت دولت می‌تواند

۱. جباری، حقوق هوایی... همان، ص ۳۱۴.

۲. شرح و وظایف سازمان هواپیمایی کشوری، مصوبه معاونت توسعه و مدیریت و سرمایه انسانی رئیس جمهور، تیر ۱۳۸۸، در سایت سازمان هواپیمایی کشوری، به آدرس <https://www.cao.ir>، تاریخ مراجعه ۹۷/۰۹/۱۵.

ضمن کنترل و نظارت دقیق بر حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک از وقوع حادثه یا سانحه ناشی از آن جلوگیری نماید.

۴. فعالیت شرکت‌های حمل و نقل و نظارت و کنترل عملکرد آنها

تعهد ایمنی مسافر در حقوق ما در حمل و نقل تجاری پذیرفته شده است.^۱ شرکت‌های حمل و نقل هوایی که قصد فعالیت در جابجایی مسافر یا بار را دارند، علاوه بر رعایت مقررات عمومی کشور از جمله قوانین مدنی، تجارت و مجازات اسلامی و دیگر قوانین، باید مجوزهای لازمه را از بدو تاسیس از سازمان هواپیمایی کشوری اخذ نمایند. صلاحیت و تداوم فعالیت اینگونه شرکت‌ها بر اساس نظارت عالی سازمان و نیز منوط به تایید مستمر خواهد بود.

وضعیت در حمل و نقل هوایی به دلیل ویژگی و اهمیت خاص آن متفاوت است، لذا علاوه بر مقررات بین‌المللی حاکم بر این صنعت که بر شرکت‌های حمل و نقل هوایی تسری می‌یابد، قوانین داخلی نیز قیودی را بر فعالیت‌ها اشخاص موصوف مقرر نموده است. قانون ماده واحده مسئولیت شرکت‌های هوایی^۲ در مورد حمل و نقل مسافر، بار و اثاثیه در پروازهای داخل کشور در حدود مسئولیت مقرر در پروازهای بین‌المللی مذکور در کنوانسیون مربوط به یکسان کردن برخی مقررات حمل و نقل هوایی بین‌المللی (کنوانسیون ۱۹۲۹ ورشو) و پروتکل اصلاحی آن (۱۹۵۵ لاهه) می‌باشد که در سال ۱۳۶۴ به تصویب مجلس شورای اسلامی رسیده است.^۳ این قانون در سال‌های ۱۳۹۱ و ۱۳۹۴ مورد بازنگری و اصلاح قرار گرفت^۴ و به موجب آن شرکت‌های هواپیمایی ایرانی در مورد حمل و نقل مسافر و بار در پروازهای بین‌المللی، فقط در حدود مسئولیت مقرر در کنوانسیون موصوف و پروتکل‌های اصلاحی آن (پروتکل‌های ۱، ۲ و ۴ مونترال ۱۹۷۵) قرار می‌گیرند و در پروازهای داخلی،

۱. ناصر کاتوزیان، حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، جلد اول (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴) ص ۷۸.

۲. قانون ماده واحده مسئولیت موسسات و شرکت‌های هواپیمایی ایران، مصوب ۱۳۶۴/۰۸/۱۹ مجلس شورای اسلامی، روزنامه رسمی: ۱۳۶۴/۰۹/۳۰.

۳. روزنامه رسمی کشور، مجموعه قوانین و مقررات ۱۳۶۴ صص ۴۷۵-۴۷۴.

۴. قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران، مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱ مجلس شورای اسلامی، روزنامه رسمی: ۱۳۹۱/۰۶/۰۶.

اولیای دم متوفیان و یا مصدومان سوانح هوایی داخلی از بابت جبران خسارات بدنی و فوت (مطالبه دیه) و سایر خسارات وارده مطابق با قانون مجازات اسلامی بوده^۱ و از بابت خسارات وارده به بار و اثاثیه فقط مجاز به مطالبه خسارات وارده براساس این قانون می‌باشد.^۲

از سوی دیگر سازمان هواپیمایی کشوری بر اساس بند ه ماده ۶ و ماده ۱۷ قانون هواپیمایی کشوری بمنظور تعیین شرایط و نحوه فعالیت‌ها و رسیدگی به عملکرد شرکت‌های متصدی حمل و نقل هوایی، دستورالعملی در ۲۳ ماده و یک تبصره تنظیم و در جلسه مورخ ۷۲/۵/۱۰ به تصویب و تأیید شورای عالی هواپیمایی کشوری رسانیده و لازم الاجرا می‌باشد.^۳ این دستورالعمل، هر شرکت حمل و نقل هوایی را که پس از تأیید شورای عالی هواپیمایی کشوری، به تصدی حمل و نقل هوایی، بار و مسافر مبادرت می‌نماید را شامل می‌گردد.^۴ بنابر آن، شرکت حمل و نقل هوایی قبل از هرگونه فعالیت هوایی باید مجوزها، از جمله گواهینامه خلبانان و خدمه پروازی و کادر فنی و ناوگان و تجهیزات ایمنی را از سازمان هواپیمایی کشوری اخذ و برابر ضوابط و استانداردهای سازمان، به موقع نسبت به تمدید آن اقدام نمایند.^۵ همچنین شرکت حمل و نقل هوایی موظف است اسامی و مشخصات کلیه کارکنانی را که در محدوده فرودگاه‌های کشور فعالیت می‌کنند، جهت بررسی و تأیید صلاحیت به سازمان معرفی و هر یک از افرادی را که عدم صلاحیت‌شان اعلام شود، بلافاصله نسبت به تعویض وی اقدام نمایند.^۶ از جمله شرایط و ضوابط فعالیت شرکت حمل و نقل هوایی اینست که باید محل فعالیت و تاسیسات خود را در فرودگاه‌ها و محل‌هایی که مورد تأیید سازمان است، ایجاد نماید.^۷

سازمان پس از درخواست پروانه بهره‌برداری توسط متقاضی و ارائه دلایل و مدارکی، مبنی بر آماده بودن تاسیسات و تجهیزات و شرایط موردنظر، حداکثر ظرف مدت ۳ ماه نسبت

۱. همان، ماده ۱

۲. همان، ماده ۲

۱۰۲. شرایط و نحوه فعالیت‌ها و رسیدگی به عملکرد شرکت‌های متصدی حمل و نقل هوایی، سامانه قوانین و مقررات، <https://www.cao.ir> تاریخ مراجعه ۱۳۹۷/۹/۳.

۴. همان، ماده ۱.

۵. همان، ماده ۱۴.

۶. همان، ماده ۱۱.

۷. همان، ماده ۱۲.

به صدور پروانه اقدام می‌نماید.^۱ پروانه بهره‌برداری و تصدی حمل و نقل هوایی بصورت لوح با امضا ریاست سازمان به متقاضی داده خواهد شد.^۲

شرکت‌های حمل و نقل هوایی موظفند حقوق مسافری و صاحبان کالا را از نظر ایمنی و تسهیلاتی داخل هواپیما و به هنگام پیاده و سوار شدن برابر ضوابط اعلام شده توسط سازمان تامین نمایند.^۳ شرکت‌ها بمنظور تامین شرایط فنی، عملیاتی، تجهیزاتی، تاسیساتی، پرسنلی، بایستی ضوابط و شرایط منضم به این دستورالعمل را که تحت عنوان "ضوابط فنی عملیاتی تاسیس موسسات و یا شرکت‌های حمل و نقل هوایی" منظور گردیده، رعایت نمایند^۴ و در راستای نظارت سازمان بر فعالیت‌هایشان، موظفند تسهیلات لازم جهت بازرسی عوامل سازمان را فراهم آورند.^۵

فعالیت شرکت‌های حمل و نقل هوایی، در مسیرهایی که قبلاً مجوز آن از سازمان کسب گردیده مجاز خواهد بود^۶ و چنانچه متقاضی شرایط لازم را از دست بدهد، در اینصورت مراتب لغو پروانه از طریق سازمان به وی ابلاغ و دارنده پروانه موظف است ظرف مدت ۱۰ روز نسبت به استرداد لوح اقدام نماید.^۷

تاکنون سازمان دستورالعمل‌های متعددی^۸ در این زمینه، از جمله دستورالعمل نحوه فعالیت ارائه دهندگان خدمات هوانوردی و پروازی^۹ و نیز دستورالعمل تاسیس و فعالیت شرکت‌های هواپیمایی^{۱۰} را تصویب و ابلاغ نموده است.

اما حوادث و سوانح هوایی پی‌درپی از یک سوء و تاخیر و لغو پروازها و نارضایتی مسافر از نحوه ارائه خدمات شرکت‌ها و موسسات حمل و نقل هوایی از سوی دیگر، حاکی از

۱. همان، ماده ۱۶.

۲. همان، ماده ۲۰.

۳. همان، ماده ۱۸.

۴. همان، ماده ۳۳.

۵. همان، ماده ۲۲.

۶. همان ماده ۱۳.

۷. همان، ماده ۳۱.

۸. سایت سازمان هواپیمایی کشوری، <https://www.cao.ir>، سامانه قوانین و مقررات، تاریخ مراجعه ۱۳۹۷/۱۰/۲۰.

۹. همان، شیوه‌نامه شماره ۳۰۴۰ مورخ ۱۳۹۴/۰۶/۰۱.

۱۰. همان، شیوه‌نامه شماره ۳۱۴۰ مورخ ۱۳۹۷/۰۲/۰۵.

ضعف سازمان در اعمال وظایف خویش در این زمینه می‌باشد؛ با توجه قدمت دستورالعمل موصوف، اقتضا دارد که سازمان ضمن تجدیدنظر در آن، نظارت دقیقی را نسبت به فعالیت شرکت‌های حمل و نقل هوایی اعمال نماید.

۵. نقش سازمان هواپیمایی کشوری در حوادث و سوانح هوایی

یکی از اساسی‌ترین و چالش برانگیزترین سوانح در صنعت هوانوردی و حوزه‌های مسئولیت‌زا برای سازمان هواپیمایی کشوری، سوانح و حوادثی هستند که ناشی از اشتباه رایج انسانی مربوط به خلبان‌ها، کنترلرها، مکانیک‌ها، اعزام کننده‌ها و غیره بوده که در حوزه هوانوردی اتفاق می‌افتد. بر اساس یک ضرب‌المثل رایج در هوانوردی، هر بند از ضمایم کنوانسیون شیکاگو به قیمت جان چند نفر نوشته شده است.^۱

اکثر مواد کنوانسیون شیکاگو، بویژه ضمایم ۱، ۶، ۸، ۱۴ و ۱۸ آن و همچنین تدوین استانداردها و مقررات و توصیه‌ها از سوی ایکائو و به موازات آن قوانین و مقررات داخلی از جمله قانون هواپیمایی کشوری، آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی (غیر نظامی)^۲، آیین‌نامه استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما^۳، آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌ها ی غیرنظامی^۴، همچنین دستورالعمل‌ها و شیوه‌نامه‌های صادره از سوی هواپیمایی کشوری و سایر مقررات دیگر که پیشتر مورد اشاره قرار گرفت، همگی در راستای پیشگیری از حوادث و سوانح هوایی می‌باشند، اما چنانچه حادثه یا سانحه هوایی اتفاق افتاده باشد، در اینصورت کنوانسیون شیکاگو^۵ رسیدگی به سوانح هوایی را در سطح بین‌المللی مجاز دانسته است و رسیدگی به سوانح و حوادث هوایی را در صورتیکه سانحه‌ای برای یکی از هواپیماهای یک کشور عضو کنوانسیون در خاک کشور دیگر عضو کنوانسیون پیش آید و موجب مرگ یا

۱. مردانی و عرب، همان، ص ۱۴۹.

۲. آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی (غیر نظامی)، روزنامه رسمی: مورخ ۱۳۹۲/۱۲/۱۱.

۳. آیین‌نامه استاندارد بین‌المللی قابلیت پرواز هواپیما، روزنامه رسمی، روزنامه رسمی، مورخ ۱۳۶۴/۱/۳۱.

۴. آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۹۲/۰۲/۰۳.

۵. ماده ۲۶ کنوانسیون شیکاگو.

صدمه گردد یا اینکه خرابی فنی هواپیما یا وسایل هوانوردی وارد آید، کشوری که اتفاق در آن روی داده است، باید درباره علت سانحه مطابق اصولی که از طرف سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری توصیه و قوانین آن کشور اجرای آن را مجاز می‌داند، تحقیقات بعمل آورد و در این راستا به کشوری که هواپیما در آن به ثبت رسیده، اجازه داده خواهد شد که ناظرانی برای حضور در تحقیقات تعیین کند. همچنین کشوری که تحقیقات را انجام می‌دهد، گزارش و نتیجه تحقیقات را به آن کشور اطلاع خواهد داد.

سانحه یا حادثه هوایی اعم از اینکه در پرواز داخلی و یا در پرواز بین‌المللی رخ دهد، چندین دولت از جمله؛ دولتی که سانحه در قلمرو او رخ داده است، دولتی که اتباع او در سانحه زیان دیده‌اند، دولت بهره‌بردار هواپیما، دولت سازنده هواپیما و دولت طراح هواپیما در رسیدگی به سانحه و نتایج آن متاثر می‌شوند، بنابراین، در نتیجه وقوع یک حادثه یا سانحه هوایی:

الف- حقوق و وظایف متقابلی بین دولت‌ها برای رسیدگی به حادثه یا سانحه هوایی ایجاد می‌شود؛

ب- دولت برای رسیدگی به سانحه، دارای حقوق و وظایف مختلفی است که در نهایت با شناسایی نواقص موجود در تسهیلات و تجهیزات هوانوردی، می‌تواند گام‌های مهمی برای بهبود ناوگان هوایی و بهینه شدن فرودگاه‌ها و وسایل هوایی و بهبود سیستم مدیریتی بردارد؛

پ- سانحه دیدگان و همچنین شرکت‌های هواپیمایی مربوطه و همچنین قضات دادگاه‌ها بطور جدی در احراز مسئولیت مدنی یا جزایی شرکت‌های هواپیمایی و جبران خسارت از زیان دیده یا بازماندگان آنها مداخله می‌کنند.

در سال ۱۳۹۰ آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی) تصویب شده است.^۱ بموجب آن، الف- سانحه برای وسایل پرنده با سرنشین، از زمان ورود اولین فرد به وسیله پرنده به منظور پرواز تا پیاده شدن آخرین فرد از آن و برای وسایل پرنده بدون سرنشین، در فاصله زمانی که وسیله پرنده آماده حرکت به قصد پرواز باشد تا زمانی که وسیله پرنده در انتهای پرواز متوقف می‌شود و سیستم پیش‌رانش اصلی خاموش می‌گردد^۲، مشروط به وقوع

۱. آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)، روزنامه رسمی: ۱۳۹۱/۰۱/۲۲.

۲. همان بند پ ماده ۱.

یک یا چند مورد از موارد زیر است:

- فردی در هنگام حضور در وسیله پرنده یا در بیرون از آن در اثر برخورد مستقیم به هر قسمت از وسیله پرنده از جمله اجزای جدا شده از آن و یا در اثر قرار گرفتن در معرض مستقیم گاز خروجی موتور جت وسیله پرنده دچار آسیب منتهی به مرگ شده یا متحمل آسیب جدی بدنی شود، در غیر اینصورت آسیب منتهی به مرگ یا آسیب جدی بدنی ناشی از علل طبیعی مانند سکته قلبی، خودکشی، کشته شدن فرد توسط فرد دیگری و یا صدماتی که به مسافری غیرمجازی که خارج از منطقه‌ای که بطور معمول مسافران و خدمه پرواز در آن جای می‌گیرند، پنهان شده باشد، از شمول تعریف سانحه مستثنی می‌باشد، همچنین آسیب منتهی به مرگ آسیبی است که در آن فرد آسیب دیده در فاصله زمانی ۳۰ روز پس از سانحه فوت نماید.^۱

- وسیله پرنده آسیب دیده یا دچار خرابی سازه‌ای گردد، به گونه‌ای که بر استحکام سازه، کارایی و یا خصوصیات پروازی وسیله پرنده و یا تعویض قطعات متأثر از رویداد بر روی وسیله بر اساس ضمیمه ۱۳ کنوانسیون شیکاگو تأثیر گذاشته و به طور معمول نیاز به انجام تعمیرات عمده^۲ پرنده داشته باشد، لذا در صورتی که خرابی و صدمه محدود به موتور، پوشش موتور و یا متعلقات آن باشد و یا صدمه محدود به ملخ‌ها، نوک بال‌ها، آنتن‌ها، لاستیک‌ها، ترمزها، سطوح پوششی موثر در کاهش نیروی پسا، فرورفتگی و یا سوراخ جزئی در پوسته وسیله پرنده باشد از شمول تعریف سانحه مستثنی می‌باشد.^۳

- وسیله پرنده ناپدید و یا به طور کامل غیرقابل دسترس گردد، بنابراین زمانی وسیله پرنده ناپدید شده محسوب می‌شود که عملیات جستجو خاتمه پیدا کرده اما هنوز لاشه وسیله پرنده پیدا نشده است.

ب- حادثه: وقوع هر نوع رویدادی به غیر از سانحه در رابطه با عملیات وسایل پرنده که در ایمنی عملیات پرواز اثر داشته و یا بتواند اثر داشته باشد.^۴

بر اساس ماده ۱ و نیز ماده ۳ این آیین‌نامه، تشخیص سانحه با حادثه شدید در صلاحیت

۱. همان.

2. Major Repair.

۳. ماده ۱ آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)، روزنامه رسمی: ۱۳۹۱/۰۱/۲۲.

۴. همان.

سازمان هواپیمایی کشوری بوده و سازمان، مرجع بررسی سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی در قلمرو جمهوری اسلامی ایران می‌باشد. همکاری دستگاه‌های ذیربط با سازمان در حین بررسی سوانح و حوادث الزامی است^۱، در این رابطه، سازمان موظف است وسیله پرنده‌ای که در داخل قلمرو کشور دچار سانحه یا حادثه شدید می‌گردد، در حداقل زمان ممکن از طریق سریع‌ترین وسیله ارتباطی در دسترس، خبر وقوع سانحه یا حادثه را به کشورهای محل ثبت، بهره‌بردار، طراح و سازنده وسیله پرنده اطلاع دهد و در صورتی که حداکثر جرم وسیله پرنده بیش از ۲۲۵۰ کیلوگرم باشد به ایکائو نیز اعلام نماید.^۲

در صورتی که حادثه‌ای شدید برای یک وسیله پرنده ایرانی و یا وسیله پرنده‌ای که بهره‌بردار آن ایرانی است، در قلمرو کشور دیگری اتفاق افتد و کشور محل واقعه متوجه نشود، سازمان موظف است وقوع حادثه شدید را به کشورهای طراح، سازنده و محل واقعه و در مواردی که وسیله پرنده ثبت کشور دیگری است به کشور محل ثبت، اطلاع دهد.^۳

چنانچه وسیله پرنده‌ای که محل ثبت یا بهره‌بردار یا طراح یا سازنده آن ایران بوده و سانحه یا حادثه در خارج از قلمرو ایران رخ دهد، سازمان باید نماینده رسمی ذیصلاح و مشاور یا مشاوران را جهت شرکت در مراحل بررسی سانحه به کشور محل واقعه معرفی و اعزام نماید.^۴ بررسی سوانح و حوادث هوایی توسط مجموعه‌ای متشکل از کارشناسان و متخصصان سازمان که در ماده ۹ این آیین‌نامه تعیین گردیده‌اند، انجام می‌پذیرد.^۵ سازمان ضمن رعایت قوانین و مقررات با جمع‌آوری اطلاعات و مدارک مربوطه و در صورت لزوم ارسال قطعات به آزمایشگاه‌ها و مؤسسات معتبر داخلی و یا خارجی و تجزیه و تحلیل اطلاعات بدست آمده از دستگاه‌های ثبت و ضبط پروازی و سایر مستندات مربوطه، علل و عوامل وقوع سانحه را تعیین و در صورت لزوم ضمن ارائه توصیه‌های ایمنی، گزارش‌های مربوطه را تهیه و از طریق رییس سازمان به مبادی ذیربط ارسال می‌نماید.^۶

۱. همان، مواد ۱ و ۳.

۲. همان، ماده ۴.

۳. همان، ماده ۶.

۴. همان، ماده ۷.

۵. همان، ماده ۹.

۶. همان، ماده ۱۰.

در صورت طرح دعاوی مربوط به سانحه و یا حادثه هوایی، سازمان به عنوان مرجع بررسی، ضمن همکاری با مقامات قضایی ذیربط، زمینه دسترسی مرجع قضایی را به اطلاعات مربوطه باید فراهم نماید.^۱

سازمان در هر مرحله از بررسی سانحه یا حادثه، باید توصیه‌های ایمنی لازم را به مقامات مربوط در داخل و خارج کشور صادر نماید، همچنین در صورتی که توصیه‌های ایمنی از سایر کشورها به ایران ارسال شود، باید ضمن بررسی موضوع و انجام اقدامات لازم، نتیجه را به کشورهای مربوط اعلام نماید.^۲

بموجب این آیین‌نامه، کلیه واحدهای مطلع از وقوع سوانح و حوادث از قبیل مراقبت پرواز، ایمنی زمینی فرودگاه، شرکت‌های هواپیمایی و فرودگاهی ذیربط، بخش عملیات پروازی و هماهنگی پرواز، شرکت‌های خدمات فرودگاهی، مراکز آموزش هوانوردی و مراکز تولید، تعمیر و نگهداری وسایل پرنده باید خبر وقوع سانحه یا حادثه را بلافاصله به سازمان اطلاع دهند^۳ و در صورتی که سانحه‌ای در داخل قلمرو کشور رخ دهد، هریک از کشورهای محل ثبت، بهره‌بردار، طراح و سازنده وسیله پرنده می‌توانند تقاضای کتبی خود را مبنی بر اعزام نماینده رسمی ذیصلاح و مشاور یا مشاوران منتخب جهت شرکت در مراحل بررسی رسماً به سازمان اعلام نمایند. سایر کشورها نیز در صورت درخواست سازمان، باید نمایندگان خود را اعزام نمایند.^۴

سازمان گزارش نهایی خود را ظرف ۱۲ ماه پس از وقوع سانحه هوایی تنظیم و به کشورهای محل ثبت، بهره‌بردار، طراح و سازنده وسیله پرنده و کشورهایی که اتباع‌شان در سانحه آسیب دیده‌اند و کشورهایی که در روند بررسی سانحه حضور داشته‌اند یا به انجام آن کمک کرده‌اند، ارسال خواهد نمود. چنانچه تهیه گزارش مذکور در طی این مدت امکان‌پذیر نباشد، سازمان باید گزارش موقتی مشتمل بر مراحل انجام پذیرفته در طی بررسی سانحه و توصیه‌های ایمنی را در سالگرد سانحه تهیه و ارائه نماید. همچنین در صورتی که حداکثر جرم

۱. همان، ماده ۱۵.

۲. همان مواد ۱۵ و ۱۶.

۳. همان ماده ۷.

۴. همان، ماده ۲۱.

وسيله پرنده سانحه دیده بیش از ۵۷۰۰ کیلوگرم باشد، باید یک نسخه از گزارش را به ایکائو ارسال نماید.^۱

بر اساس این مقررات، سازمان هواپیمایی کشوری مسئول تهیه و اجرای برنامه جامع ایمنی هوانوردی کشوری می‌باشد. کلیه بخش‌های صنعت هوانوردی موضوع این آیین‌نامه، از قبیل شرکت‌های هواپیمایی، فرودگاه‌ها، مراکز طراحی و ساخت و تعمیر و نگهداری وسایل پرنده و قطعات آن، شرکت فرودگاه‌های کشور، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات فرودگاهی، شرکت‌های ارائه دهنده خدمات ناوبری، بخش‌های عملیات هوانوردی و فرودگاهی و ایمنی زمینی و مراقبت پرواز، بخش‌های نصب و راه‌اندازی و تعمیر و نگهداری و چک پروازی و بازرسی سامانه‌های ناوبری هوایی، مراکز آموزشی هوانوردی، بخش‌های خدمات فرودگاهی و هندلینگ و سوخت‌رسانی و خدمات زمینی و سایر بخش‌های مربوطه مکلفند از این برنامه تبعیت نمایند^۲، لذا بمنظور پیشگیری از وقوع سوانح آتی، اجرای دستورات ایمنی صادره از سوی سازمان هواپیمایی کشوری، الزامی است.^۳

در تاریخ ۹۶/۱۱/۱ الحاقیه‌ای تحت عنوان تبصره به ماده ۳ این آیین‌نامه مورد تصویب قرار گرفت و مقرر گردید، چنانچه در سوانح و حوادث هوایی غیرنظامی برخورد با اماکن، تجهیزات، تاسیسات و ادوات نظامی (اعم از زمینی، دریایی، هوایی) صورت گیرد، سازمان موظف به دعوت از نمایندگان ستاد کل نیروهای مسلح و وزارت دفاع و پشتیبانی نیروهای مسلح می‌باشد.^۴

در رابطه با حوادث و سوانح وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، در سال ۱۳۸۶، آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی تصویب شده است.^۵ بموجب آن دارنده وسیله پرنده که دچار سانحه منجر به جرح یا فوت می‌گردد، موظف است بلافاصله وسیله پرنده را در محل سانحه با حفظ اصول ایمنی متوقف ساخته و با نصب علائم ایمنی تا انجام تشریفات رسیدگی به سانحه از تغییر وضع وسیله پرنده یا صحنه سانحه خودداری نموده و اقدام سریع نسبت به انتقال مجروحان به مراکز درمانی نماید، سازمان پس از اطلاع از وقوع

۱. همان، ماده ۳۱.

۲. همان، ماده ۳۳.

۳. همان، ماده ۳۵.

۴. الحاق تبصره به ماده ۳ آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)، روزنامه رسمی: ۱۳۹۶/۱۱/۰۱.

۵. آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۵/۳۱.

سانحه بلافاصله اقدام به اعزام کارشناسان به محل وقوع می‌نماید تا پس از رسیدگی، نظریه کارشناسی خود را اعلام دارند.^۱

این آیین‌نامه دارای ضعف‌های اساسی است، چونکه بررسی سانحه را جزء وظایف انحصاری سازمان قرار داده و ممکن است سازمان خود در زمره ذی‌نفع‌ترین اشخاص در حادثه باشد. در حالیکه در مقررات اتحادیه اروپا، بررسی سوانح توسط کارآموزده‌ترین کارشناسان مستقل کشورهای اروپایی صورت می‌پذیرد و در آمریکا نیز هیات ایمنی حمل و نقل ملی که یک هیات مستقل دولتی است، مسئولیت بررسی سوانح را به عهده دارد و سازمان هوانوردی آمریکا ملزم است در این زمینه هیات را یاری نماید.^۲ بنابراین تجدید نظر و اصلاح این قسمت آیین‌نامه در راستای مستقل نمودن نهاد بررسی کننده سوانح هوایی ضروری به نظر می‌رسد. از سوی دیگر، با توجه به اینکه بخش اعظمی از صنعت حمل نقل هوایی در اختیار دولت می‌باشد، بنابراین، یکی چالش‌های جدی، عدم استقلال سازمان در بررسی دقیق سوانح و حوادث هوایی است، بطوریکه ریاست سازمان از سوی دولت تعیین و تغییرات مداوم و پی‌درپی مدیریتی و از همه مهمتر فقدان استقلال مالی این سازمان و وابستگی به دولت امکان دارد که بررسی سوانح هوایی بطور کامل و دقیق صورت نپذیرد، لذا تقویت استقلال سازمان، بخصوص در بررسی سوانح هوایی و یا تشکیل نهادی مستقل در این رابطه ضروری بنظر می‌رسد.

۶. حفظ سلامت و رعایت بهداشت مسافران

ضرورت حفظ سلامت و بهداشت مسافران هوایی از اهمیت خاصی برخوردار بوده و اصلی‌ترین و مهم‌ترین چالش پیش روی سازمان هواپیمایی کشوری محسوب می‌شود. مطابق ماده ۱۴ کنوانسیون شیکاگو هر یک از کشورهای عضو کنوانسیون موافقت می‌نماید، که در مواقع لازمه، برای جلوگیری از شیوع وبا، تیفوس (مسری) آبله، تب زرد، طاعون و سایر امراض ساریه به وسیله هواپیما اقدام لازم بعمل آورد. در ضمایم مختلف کنوانسیون می‌توان در این خصوص دستورالعمل‌هایی را یافت. از جمله، بندهای D و E از بخش دوم ضمیمه

۱. همان، ماده ۶۱.

۲. جباری، حقوق هوایی ... همان، ۳۴۵.

شماره ۹ کنوانسیون شیکاگو مربوط به اجرای مقررات و دستورالعمل بین‌المللی در حوزه بهداشت است. استاندارد شماره ۸/۱۲ در این خصوص بیان می‌دارد، کشورهای عضو کنوانسیون، باید از مقررات جاری در خصوص دستورالعمل‌ها و مقررات بین‌المللی مربوط به ورود و خروج مسافران و محموله همراه آنها و کلیه مواردی که توسط سازمان بهداشت جهانی منتشر شده است، تبعیت نمایند. ضمیمه ۹ کنوانسیون به امکانات و تسهیلات موجود در فرودگاه‌ها در رابطه با حوادث غیرمنتظره در حوزه سلامت و بهداشت عمومی، اجرای دستورالعمل‌های بهداشتی بین‌المللی و برنامه توسعه سلامت و بهداشت ملی اختصاص دارد و ضمیمه ۱۴ کنوانسیون نیز به تاسیس مراکز فوریت‌های پزشکی در فرودگاه‌ها مربوط است تا بتوانند در مواقع اضطراری سریع به ارائه خدمات پزشکی اقدام کنند.^۱

در این راستا، ایکائو مقررات، استانداردها و توصیه‌های متعددی در خصوص سلامت و بهداشت مسافران هوایی در اجرای ماده ۴۴ کنوانسیون ۱۹۴۴ شیکاگو ایجاد نموده، از جمله قطعنامه شماره A ۳۵-۱۲ به پیشگیری از شیوع امراض مسری از طریق سیستم حمل و نقل هوایی مربوط است. این قطعنامه تاکید می‌کند که پیشگیری و مراقبت از سلامت و بهداشت مسافران در پروازهای بین‌المللی، از ارکان ضروری ایمنی در صنعت حمل و نقل هوایی محسوب می‌گردد.^۲

به هر حال معجزی مقررات فوق، سازمان هواپیمایی کشوری است. متأسفانه سازمان هواپیمایی کشوری ایران و شرکت‌های هواپیمایی در رابطه با ویروس کووید ۱۹ (کرونا) مسئولیت خود را بخوبی انجام نداده و به موقع به توقف پروازها اقدام نکردند که شیوع بیماری در کشور را بدنبال داشته است.

۱. منصور جباری، «افزایش قربانیان ویروس مرگبار کرونا، مسئولان حمل و نقل هوایی از این مقررات خیر دارند؟»، سایت خبری تحلیلی تابناک به آدرس:

<https://www.tabnak.ir> کد خبر ۹۵۵۰۵۱ مورخ ۹۸/۱۱/۰۸.

2. ICAO, Protection of the Health of Passengers and Crews and Prevention of the Spread of Communicable Disease through International Travel, Assemb. Res. A35-12, available at http://www.icao.int/icao/en/med/med_resolutions.html#A35-12.

۷. ایرادات و نکات ضعف سازمان هواپیمایی کشوری

مدیریت سازمان: رئیس سازمان به پیشنهاد وزیر راه و شهرسازی و تصویب هیأت دولت منصوب می‌گردد.^۱ از آنجائیکه ماهیت سازمان یک نهاد فنی و تخصصی می‌باشد، اما رئیس آن اغلب سلیقه‌ای و ملاحظات سیاسی انتخاب می‌شود. وضعیت روسای پیشین و حاضر گویای این مطلب بوده، بطوریکه سازمان از نظر مدیریتی، معمولاً با چالش‌های جدی مواجه بوده است. در حالیکه بر اساس قانون مدیریت خدمات کشوری^۲ و مصوبه شورای عالی اداری^۳، باید ریاست سازمان یک فرد متخصص و آگاه به امور هوانوردی و حائز شرایط پیش‌بینی شده در مقررات موصوف و بدور از هرگونه گرایش‌های سیاسی و جناحی باشد.

عدم استقلال: سازمان جهت نیل به اهداف خویش، اقتضا دارد مستقل باشد اما این سازمان از نظر مالی و استخدامی نیز وابسته به دولت است، بطوریکه هزینه‌های سازمان در قالب بودجه مصوب تامین می‌گردد. همچنین از نظر استخدام، پرسنل سازمان نیز در سلسله مراتب اداری دولت قرار دارند.^۴ بنابراین، با این وصف سازمان نمی‌تواند حتی استقلال نسبی داشته باشد.

فقدان مقررات مربوطه: در هنگام تاسیس سازمان، مقرر گردیده بود مقررات اداری، استخدامی، مالی و معاملاتی سازمان در چارچوب اساسنامه‌هایی به پیشنهاد وزارت راه و شهرسازی و سازمان مدیریت و برنامه‌ریزی حداکثر ظرف مدت سه ماه تهیه و به تصویب هیأت وزیران برسد. در حالیکه با گذشت بیش از ۳۰ سال از زمان تاسیس، این سازمان هنوز فاقد اساسنامه و آیین‌نامه‌های مربوطه بوده است. اخیراً بنابه اعلام پایگاه اطلاع‌رسانی دولت در تاریخ ۱۳۹۸/۰۵/۳۰ اساسنامه به تصویب هیأت وزیران رسیده و جهت جری تشریفات قانونی در مرحله ابلاغ قرار دارد.^۵ با این حال، ضعف‌های اشاره شده برطرف نشده و به قوت خود باقیست.

۱. ماده ۵ اصلاحی قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۶۷، روزنامه رسمی: ۱۳۶۷/۰۳/۲۵

۲. قانون مدیریت خدمات کشوری، مصوب ۱۳۸۶، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۸/۲۹

۳. مصوبه شماره ۵۷۹۰۹۵، مصوب ۱۳۹۵ شورای عالی اداری، روزنامه رسمی: ۱۳۹۵/۰۴/۰۱

۴. ماده ۲۹ قانون مدیریت خدمات کشوری، مصوب ۱۳۸۶، روزنامه رسمی: ۱۳۸۶/۰۸/۲۹

۵. وب سایت رسمی دولت، اخبار، <https://www.dolat.ir>

عدم اقتدار کافی در تصمیم‌گیری: سازمان بعنوان متولی اصلی صنعت هوانوردی

باید از اقتدار لازم و کافی در تصمیم‌گیری و اختیار کامل در انجام امور برخوردار باشد. اما وابستگی این سازمان از نظر سلسله مراتب مدیریتی، مالی و استخدامی و نیز فقدان مقررات لازم، موجب شده است که سازمان نتواند وظایف خویش را به نحو مطلوب انجام دهد. نمونه بارز این ضعف ساقط شدن هواپیمای اکرایی، بدلیل شرایط اضطراری آسمان کشور در مورخ ۱۳۹۸/۱۰/۱۸ می‌باشد، در حالیکه بمنظور اتخاذ تصمیمات مقتضی در پیشگیری از وقوع سانحه هوایی، سازمان بموجب قانون^۱ موظف بود مراتب را به هیات وزیران گزارش داده و با تصویب هیات، موقتاً مانع پروازها گردد. اما سازمان از این امر ناتوان بوده و باعث گردید یک فروند هواپیمای مسافربری متعلق به خطوط هوایی کشور اوکراین، به اشتباه مورد اصابت موشک پدافند هوایی نیروهای مسلح قرار گیرد و سقوط نماید.

از سوی دیگر، علیرغم اینکه مطابق قانون^۲، ایمنی فرودگاه‌ها به عهده سازمان بوده و سازمان باید در مقابل ایکائو و مراجع داخلی پاسخگو باشد. با این حال، بخشی از وظایف در این زمینه از جمله امور فرودگاهی و کنترل ترافیک هوایی، بجای سازمان در شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران صورت می‌پذیرد.

نتیجه‌گیری

هر چند قانون هواپیمایی کشوری در ماده ۵ وظایف عمده سازمان هواپیمایی کشوری را تبیین نموده است، این سازمان متولی اجرای الزامات کلیه ضوابط کنوانسیون شیکاگو بوده و باید در مقابل ایکائو و سایر مراجع پاسخگو باشد. اما پیشرفت سریع و روزافزون صنعت هوانوردی از جمله شیوه بهره‌برداری از فضای هوایی با گذشته قابل مقایسه نبوده و چه بسا این بهره‌برداری توسط ماشین‌هایی صورت می‌گیرد که به سختی می‌توان آنها را هواپیما در معنای قانون هواپیمایی کشوری نامید. در حالیکه این پرنده‌ها ایمنی هوانوردی را تحت تاثیر قرار داده‌اند و حتی با تصویب برخی آیین‌نامه‌های اجرایی، نقص قانون جبران نشده است. این اشکال بی‌تردید تماماً مربوط به واضعان مقررات اعم از قوانین و آیین‌نامه‌ها نبوده، زیرا این

۱. ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸، روزنامه رسمی: ۱۳۲۸/۰۵/۲۹.

۲. ماده ۵ اصلاحی قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۶۷، روزنامه رسمی: ۱۳۶۷/۰۳/۲۵.

سازمان هواپیمایی کشوری است که مقررہ نویسان را از اصول و اہم موضوعات باید باخبر و مطلع ساخته و ہدایت نماید.

بنابراین ضروریست کہ سازمان هواپیمایی کشوری، ایمنی ناشی از توسعه هواپیمایی را بہ موازات پیشرفت و توسعه این صنعت ایجاد نماید. سازمان بہ عنوان متولی صنعت حمل و نقل هوایی کشور باید با داشتن اختیارات و ابزار حاکمیتی و ناظر بر فعالیت‌های امور ہوانوردی با اہداف حفظ ایمنی و سلامت پروازها در فضای کشور را تامین نموده و در این راستا باید برنامه‌ریزی‌ها، استانداردها، ضوابط و دستورالعمل‌های لازم جهت حفظ و ارتقای ایمنی را تبیین، تدوین و تهیه و اعلام و نشر و در اجرای تمامی آنها نظارت جدی و مستمر داشته باشد.

یکی چالش‌های جدی سازمان عدم استقلال آنست، بطوریکہ ریاست سازمان از سوی دولت تعیین و تغییرات مداوم و پی‌درپی مدیریتی و از ہمہ مهمتر فقدان استقلال مالی این سازمان و وابستگی آن بہ دولت موجب شده است کہ این سازمان وام‌دار دولت شدہ و منویات او را اجرا نماید و این ضعف عمده، موجب بی‌ثباتی و نیز عدم برنامه‌ریزی و سیاستگذاری و عدم اعمال صحیح و دقیق نظارت دولت بر صنعت ہوانوردی را بدنبال داشته است. لذا بمنظور برون‌رفت از وضعیت پیش آمده، اقتضا دارد کہ سازمان بعنوان نمایندہ حاکمیت در صنعت ہوانوردی و نیز متولی اصلی امور مربوط بہ ایمنی هواپیمایی در کشور، ضمن اہتمام جدی بہ اجرای مقررات بین‌المللی، نہایت سعی و تلاش و تمہیدات مقدماتی لازم در وضع قوانین و مقررات و تنظیم دستورالعمل‌های مربوطہ و نظارت دقیق بر فعالیت‌های ہوانوردی و حسن اجرای مقررات و همچنین سیاستگذاری، برنامه‌ریزی کلان، همکاری تنگاتنگ با جامعہ بین‌المللی بکار بسته و زمینہ ارتقای ایمنی ہوانوردی را فراهم آورد.

منابع

الف- فارسی

کتاب‌ها

- اشراقی آرانی، مجتبی، *قانون هواپیمایی کشوری در نظم حقوق کنونی* (تهران: نشر مخاطب، ۱۳۹۴).
- جباری، منصور، *حقوق حمل و نقل بین‌الملل هوایی* (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۴).
- جباری، منصور، *حقوق هوایی از منظر داخلی و بین‌المللی* (تهران: شهر دانش، ۱۳۹۳).
- کاتوزیان، ناصر، *حقوق مدنی، الزام‌های خارج از قرارداد، ضمان قهری، جلد اول* (تهران: انتشارات دانشگاه تهران، ۱۳۷۴).
- کریمی، فرج‌ا...، *بررسی و نقدی بر وضعیت صنعت هوانوردی کشور و حمل و نقل هوایی، مجموعه مقالات سومین همایش هوانوردی* (تهران: پایگاه اطلاع رسانی صنعت هواپیمایی کشور، ۱۳۸۴).
- کاظمی، حمید، *حقوق بین‌الملل عمومی هوایی* (تهران: چاپ گلها، ۱۳۹۵).
- مردانی، نادر و عرب رضا، *حقوق بین‌الملل هوایی* (تهران: نشر میزان، ۱۳۹۳).
- مظفری، احمد، *مقررات هواپیمایی* (تهران: قلم گستر، ۱۳۸۸).
- نواده توپچی، حسین، *مقدمه‌ای بر حقوق بین‌الملل هوایی - بررسی کنوانسیون شیکاگو و ضمایم آن* (تهران: انتشارات خرسندی، ۱۳۹۷).

مقاله‌ها

- جباری، منصور، *قانون قابل اجرا در حمل و نقل هوایی: بررسی سوانح هوایی فوکر ۲۸ (۱۳۷۳) و سی-۱۳۰ (۱۳۸۴)*، مجله علمی ترویجی پژوهش‌های حقوقی شهر دانش، شماره ۹، بهار و تابستان ۱۳۸۵.
- جباری، منصور «افزایش قربانیان ویروس مرگبار کرونا»، مسئولان حمل و نقل هوایی از این مقررات خبر دارند؟، سایت خبری تحلیلی تابناک کد خبر ۹۵۵۰۵۱ مورخ ۹۸/۱۱/۰۸
<https://www.tabnak.ir>

قوانین، مقررات و دستورالعمل‌ها

- قانون هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۲۸ مجلس شورای ملی و اصلاحات بعدی.
- قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون هواپیمایی کشوری بین‌المللی (کنوانسیون شیکاگو) مصوب ۱۳۵۶.
- قانون مسئولیت موسسات و شرکت‌های هواپیمایی ایران، مصوب ۱۴۶۴ مجلس شورای اسلامی.
- قانون تعیین حدود مسئولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران، مصوب ۱۳۹۱/۰۵/۱۱ مجلس شورای اسلامی.
- قانون تشدید مجازات کبوترپرانی، مصوب ۱۳۵۴.
- آیین‌نامه اجرائی قانون تشدید مجازات کبوترپرانی مصوب ۱۳۵۴.
- آیین‌نامه ثبت و تابعیت هواپیمایی کشوری، مصوب ۱۳۴۳ و اصلاحیه بعدی آن، مصوب ۱۳۷۷.
- آیین‌نامه اجرایی گواهینامه‌های متخصصان فنی هواپیمایی و موسسه‌های مربوط به تعلیم و تربیت متخصصان هواپیمایی (غیر نظامی)، مصوب ۱۳۹۲.
- آیین‌نامه پرواز هواپیماهای کشوری خارجی در ایران مصوب ۱۳۴۱ و آیین‌نامه ثبت هواپیما مصوب ۱۳۴۳.
- آیین‌نامه الزامات تایید قابلیت پروازی محصولات، قطعات، تجهیزات و الزامات تشکیلات طراحی و تولید مصوب ۱۳۸۹.
- آیین‌نامه احداث، توسعه، بهره‌برداری و مدیریت فرودگاه‌های غیرنظامی، مصوب ۱۳۹۲.
- آیین‌نامه مدیریت و ساماندهی وسایل پرنده فوق سبک غیرنظامی.
- آیین‌نامه بررسی سوانح و حوادث هوایی (غیرنظامی)، مصوب ۱۳۹۰.

ب- انگلیسی

Book

- Verschoor, Diederiks, *An Introduction to Air Law* (Netherlands: Kluwer Law and Taxation Publishers, 1983).

Documents

- Convention on International Civil Aviation (Chicago Convention).
- Convention on the Marking of Plastic Explosive for the Purpose of Detection.
- Report of the ICAO Sub-Committee, LC/SC Legal Status, WD No.23, 10 October 1965.
- Annex 1 to the Convention on International Civil Aviation, 7 th ed. (Montreal: ICAO, Sept. 1982).
- Annex 6 to the Convention on International Civil Aviation: Part II– International General Aviation–Aeroplanes (3d ed. Sept. 1983).
- Annex 8 to the Convention on International Civil Aviation: Airworthiness of Aircraft, 10th edn. (2006).
- Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation: Aerodromes (Volumes 1 and 11).
- Annex 18 to the Convention on International Civil Aviation: The Safe Transport of Dangerous Goods by Air.
- ICAO Training Manual; Doc. 7192; Manual of Procedures for Establishment and Management of a States Personnel Licensing System, Doc. 9379; Human Factors Training Manual, Doc, 9683.
- ICAO Manual on the Regulation of International Air Transport (DOC 9626).
- ICAO, Protection of the Health of Passengers and Crews and Prevention of the Spread of Communicable Disease through International Travel, Assemb. Res. A35-12, available at [http:// www. icao. int/ icao/ en/ med/ med_ resolutions.html#A35-12](http://www.icao.int/icao/en/med/med_resolutions.html#A35-12).

