

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نباشد تن من مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم

بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

پژوهشگر: محمد آصف فقیری

۱۹ فبروری ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

حقوق بین الملل هوانوردی ملکی - ۱۷

ACAA-ICAO

فصل چهارم: نظارت قضائی در هوانوردی ملکی

گفتار دوم- گواهی نامه IOSA:

این سازمان وظیفه نظارت بر کیفیت و امنیت پرواز ایرلاین ها و فرودگاه های مختلف در سرتاسر جهان را بر عهده دارد. یکی از گواهینامه هائی که توسط این سازمان صادر می شود گواهی نامه ممیزی ایمنی عملیات است که گواهینامه آیوسا (IOSA) نامیده می شود. این گواهینامه می تواند نشان دهنده کیفیت و امنیت پرواز یک ایرلاین باشد و از اهمیت بالائی برخوردار است. گواهی نامه IOSA که گواهینامه امنیت پرواز نیز نامیده می شود ضامن کیفیت و ایمنی پرواز یک ایرلاین محسوب می شود و تمام ایرلاین هائی که عضو انجمن یاتا باشند موظف به دریافت این گواهی نامه هستند. تا در مورد گواهی نامه IOSA و اهمیت آن در امنیت پرواز بیشتر بدانیم انجمن یاتا با همکاری نهادهای مختلف صنعت هواپیمائی مثل اداره هوانوردی فدرال (FAA) در ایالات متحده، اداره امنیت هوانوردی غیرنظامی استرال (Civil Aviation Safety Authority) حمل و نقل کانادا یا Canada Transport و سازمان های مشترک هوانوردی (JAA) استانداردهای حسابرسی را توسعه و گسترش داده است. انجمن یاتا بر فرآیند حسابرسی و ممیزی ایرلاین ها نظارت می کند و مطمئن می شود که استانداردها و چارچوب های IOSA به طور کامل و دقیق رعایت می شود. گواهینامه IOSA استانداردهائی را اعمال می کند که در مقیاس جهانی قابل تعمیم هستند و امکان ارائه گزارش های ارزیابی عملکرد را ممکن می سازند.

تمام اعضای انجمن یاتا موظف به دریافت گواهینامه IOSA هستند. همچنین برای آنکه ایرلاین ها در عضویت این انجمن باقی بمانند لازم است هر دو سال یکبار نسبت به اخذ و تمدید این گواهی نامه اقدام کنند. که در افغانستان یک

شرکت هوایی خصوصی چند بار توانست عضویت این سازمان را حاصل نمود. ولی شرکت های دیگر به شمول سازمان هوانوردی ملکی افغانستان یا (ACCA) تا به حال موفق به حاصل نمودن سند معتبر IOSA نشدند.

بند ۱ - نحوه حسابرسی

ممیزی و حسابرسی ایرلاین ها توسط تیمی متشکل از پنج متخصص و کارشناس و در طول ۵ روز در محل فعالیت ایرلاین انجام می شود. در حین فرآیند حسابرسی، خدمات کیفیت هوایی با معیارهای IOSA مطابقت داده می شود و اسناد و مدارک مربوطه بررسی می شود. برای اعطای گواهی نامه IOSA هشت حوزه اصلی مورد بررسی قرار می گیرد:

- سیستم مدیریت و سازماندهی Organization and Management System |
 - کنترل عملیات و دیسپچ پرواز Operational Control and Flight Dispatch |
 - مهندسی تعمیر و نگهداری هواپیما Aircraft Engineering and Maintenance |
 - عملیات های داخل کابین Cabin Operations |
 - عملیات های حمل و نقل زمینی Ground Handling Operations |
 - عملیات کارگو و بار Cargo Operations |
 - مدیریت امنیت Security Management |
 - عملیات پرواز Flight Operations |
- پس از آنکه ایرلاین تمام این مراحل را با موفقیت پشت سر گذاشت و استانداردهای لازم را در تمام این هشت حوزه کسب کرد گواهی نامه IOSA به آن ایرلاین اعطا می شود. مدت زمان اعتبار گواهی نامه IOSA دو سال است و از ۱۵۰ روز قبل از اتمام اعتبار می توان نسبت به تمدید و تجدید گواهی نامه اقدام کرد.

بند ۲ - مزایای اخذ گواهی نامه IOSA

- مدرک بین المللی و معتبر برای کیفیت و امنیت عملیات
- بهبود مداوم و دسترسی به بهترین شیوه ها در صنعت هواپیمائی
- صرفه جویی در هزینه و وقت
- فروش بهتر و کسب اعتبار بیشتر ایرلاین
- اجرای برنامه حسابرسی کیفیت تحت نظارت و سرپرستی انجمن حمل و نقل هوایی (یاتا)
- بروزرسانی و آپدیت مداوم استانداردها به منظور ارائه بهترین کیفیت و امن ترین عملیات اجرایی
- حسابرسی و ممیزی رسمی و مورد اطمینان با استفاده از حسابرسان آموزش دیده و مجرب
- بهبود کیفیت عملیات و افزایش امنیت پرواز
- ایجاد فرصت های بیشتر جهت همکاری های بین المللی

بند ۳ - اهداف گواهی نامه IOSA :

امنیت

- حمایت و پشتیبانی از بهبود امنیت پرواز در سطح جهانی از طریق اعمال استانداردهای IOSA
- حفظ و بهبود موقعیت IOSA به عنوان استاندارد عملیاتی پیشرو در جهان

اثر بخشی

- حذف گواهینامه های متفرقه و پراکنده از طریق یکپارچه سازی استانداردها در گواهینامه IOSA

- بهبود مداوم اثربخشی پروتکل ها و فرآیندهای حسابرسی برنامه IOSA
- تلاش برای هرچه ساده تر کردن فرآیند حسابرسی.

یکپارچه سازی

- حمایت و ترویج از تمامیت و یکپارچگی برنامه IOSA در سرتاسر جهان.
- اعمال و نظارت دقیق بر فرآیندهای حسابرسی گواهینامه IOSA .
- سازگاری و همسو بودن با اهداف و مأموریت انجمن یاتا.

گفتار سوم- سازمان هوایی (International Air Transport Assosiation IATA):

در حال حاضر یاتا ۸۴ درصد از ترافیک هوایی جهانی را به خود اختصاص می‌دهد. دفتر مرکزی سازمان یاتا، در شهر مونترآل، کانادا قرار دارد. یاتا جایگزین اتحادیه ترافیک هوایی گردید که بعد از جنگ جهانی اول در سال ۱۹۱۹ در شهر لاهه جهت حمل و نقل هوایی منظم بنیان‌گذاری گردیده بود. یاتا بمنزله پارلمان و شخصیت جمعی بیش از ۱۱۰ شرکت های هوایی و نماینده آن ها در سازمان های بین المللی می‌باشد انجمن یاتا غیر دولتی، بین‌المللی، غیرانحصاری و غیرسیاسی است و اهداف مشخص دارد و عضویت در آن برای شرکت های هواپیمائی امکان پذیر است. یاتا در زمینه استاندارد کردن بلیط هواپیما، قیمت بلیط هواپیما، بارنامه‌ها ... فعالیت دارد انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی، برای خود اهدافی در نظر گرفته و طی سال های فعالیتش تلاش کرده که این اهداف را عملی کند و با پیگیری این اهداف امکانات و خدمات مناسبی را برای مسافران و شرکت های فراهم میکند البته این سازمان فعالیت خدماتی بیشتر از ارزیابی دارد.

- توسعه و ترغیب حمل و نقل هوایی ایمن، مرتب و اقتصادی به نفع مردم دنیا، تشویق بازرگانی هوایی و مطالعه مسائل مربوط به آن.
 - ایجاد وسیله و امکان همکاری میان شرکت‌های هوایی که به طور مستقیم یا غیر مستقیم دست اندر کار حمل و نقل هوایی بین‌المللی می‌باشند.
 - همکاری با سازمان هواپیمائی کشوری بین‌المللی (ایکائو) و دیگر سازمان‌های بین‌المللی.
- بند ۱- کمیته های این سازمان:

کمیته های مختلفی در یاتا انجام فعالیت خود تقسیم کرده اند، تا بتوانند به شیوه ای بهتر به امور رسیدگی کنند. این کمیته‌ها عبارتند از: کمیته مالی انجام امور مربوط به حسابداری و تصفیه حساب بین شرکت های هوایی در رابطه با تجارت فی‌مابین آنها را عهده‌دار می‌باشد. همچنین مسائل شرکت های هوایی در رابطه با ارز و مبادله آن مالیات و مطالبات، بیمه و آمار به این کمیته مربوط می‌شود.

کمیته حقوقی: با موارد و مسائل حقوقی که به نحوی به حمل و نقل بین‌المللی ارتباط پیدا می‌کند سر و کار دارد. همچنین تدوین نظریات شرکت های هوایی در رابطه با مسائلی نظیر مسؤلیت و تعهدات شرکت های هوایی در قبال یکدیگر و مسافران بخشی از وظایف این کمیته می‌باشد.

کمیته فنی: همکاری شرکت های هوایی در زمینه‌های عملیاتی و فنی از طریق کمیته فنی یاتا امکان‌پذیر می‌گردد. فعالیت فنی یاتا مبتنی بر تبادل اطلاعات و تجارب بین شرکت های هوایی می‌باشد.

کمیته ترافیک: در برگیرنده کلیه فعالیت های بازرگانی شرکت های هوایی می‌باشد. یاتا به عنوان یک انجمن خصوصاً مایل به تسهیل امور بین شرکت های هوایی از جمله استاندارد کردن فرمها، رویه‌ها و توافق‌های مربوط به هندلینگ می‌باشد. از

طرف دیگر یاتا به منزله آژانسی نیمه دولتی است که بسیاری از دولت ها مسؤولیت مذاکره قراردادهای بین المللی مربوط به نرخ و قیمت ها را به آن محول نموده اند تا نهایتاً پس از تصویب دولت ها به مرحله اجرا درآید. کمیته پزشکی: متشکل از مشاورین و متخصصین در امر پزشکی ارلاین می باشد. کار این کمیته بررسی عوامل روان تتی می باشد که ممکن است سلامت و ایمنی کارکنان پرواز و مسافری را تحت تاثیر قرار دهد این کمیته کانالی ارتباطی برای همکاری ارلاین با سازمان بهداشت جهانی می باشد (سعادت، ۱۳۹۷: ۳).

بند ۲- اعضا این سازمان:

شرکت های هواپیمائی اعضای یاتا هستند، که دارای پروازهای منظم برنامه های خارجی بوده و دولت آنها عضو ایکائو باشد، که این اعضاء پس از عضویت به دو گروه اعضای فعا (ACTIVE MEMBER) و اعضای وابسته ASSOCIATE MEMBER تقسیم می شوند، که هر دو گروه در جلسات یاتا شرکت می کنند، ولی فقط اعضای فعال حق رأی دارند.

انجمن های قاره های یاتا

یاتا زیر مجموعه های دارد که بعنوان زیرمجموعه های قاره های یاتا معرفی شده اند، و مقر آنها نیز در مقر اصلی یاتا، در شهر مونترال می باشد.

- ایتا به انگلیسی: AATA یا انجمن امریکائی حمل و نقل هوائی American Air Transport Association

- ایتا به انگلیسی EATA: انجمن اروپائی حمل و نقل هوائی European Air Transport Association

بند ۳- کد فرودگاهی یاتا

برای شناسائی، فرودگاه ها باید گذاری شوند. کد گذاری برای فرودگاه ها نیاز به تصویب یاتا دارد که دفتر مرکزی آن در شهر مونترال کانادا واقع شده است. این عمل هر دو سال یکبار توسط راهنمای کدگذاری هوائی یاتا، منتشر می شود. موسسه یاتا، علاوه بر فرودگاه ها، ایستگاه های راه آهن را نیز کد گذاری می کند.

کد فرودگاهی انجمن بین المللی حمل و نقل هوائی (International Air Transport Association airport cod)، که به نام های کد فرودگاهی یاتا، مشخص کننده منطقه های یاتا و کد ایستگاهی یاتا مشهور است، یک کد سه حرفی می باشد که توسط انجمن بین المللی حمل و نقل هوائی (یاتا)، برای بیشتر فرودگاه های جهان، تعریف شده است (سعادت، ۱۳۹۷: ۴).

نتیجه گیری فصل چهارم

IOSA مدرک اعتبار دهی است که بعد از بررسی سازمان ها و شرکت های متصدی هوانوردی در معیاری بودن با آنکس های ۱۹ گانه سازمان بین المللی ایکاو، در تاکید بر کیفیت و امنیت هوانوردی که شامل نظارت بر فرودگاه های نیز می باشد، گواهی نامه هائی که توسط این سازمان صادر می شود گواهی نامه ممیزی ایمنی عملیات است که از اهمیت بالائی برخوردار می باشد. سازمان هوانوردی ملکی و شرکت های متصدی هوئی کشور ما انتظار دراز مدتی را برای دریافت آن سپری کردند. عدم فهم دقیق حقوق هوانوردی ملکی در نظارت های سیاسی و بیرون سازمانی و نصب افراد غیر مسلکی نه تنها منجر به عدم دریافت سند IOSA شده است. که رفتن به لیست سیاه هوانوردی اورپا و دخل خالی شرکت هوئی متصدی دولتی از مشکلات کنونی هوانوردی کشور می باشد. در مقایسه با کشور های جهان، هوانوردی ملکی افغانستان حالت ناگوار در پیش دارد. در حال حاضر ضرورت ایجاد محکمه احتصاصی در هوانوردی به منظور احکام ترافیعی، نظارت قضائی و ایجاد دانشکده حقوق بین الملل هوانوردی ملکی در پوهنتون های کشور از الزامات و ضروریات عصر به شمار می آید.

1. Death Number by Year(ACRO).
۲. Fedral Aviation Adminstration.
۳. Avition law, (1993) ICAO Annexes.
۴. IACO news release (2006) PIO 9 april 2002and annual repor of the council.
۵. salmon J Anthony (1995) aviation product liability as the cause of decline in small
6. aircraft manufacturi Auby, Jean- Marie (1973). Institutions Administrative.
7. Salmon, J. Anthony, (1995), aviation product liability as the cause of decline in small aircraft manufacturing, American journal of trial advocacy
8. <http://www.icao.int/secretariat/legal/list>.

کتاب فارسی:

۹. دکتر قاسم علی صداقت، کلیات حقوق مالی ۱۳۹۵ ص ۴۳-۴۵.
۱۰. منصور جباری، حقوق هوائی، ۱۳۸۹- چاپ اول صفحه ۲۱-۲۲.
۱۱. دکتر جلال الدین مدنی، مبانی و کلیات علم حقوق، ۱۳۸۷- انتشارات پایدار صفحه ۱۳۸.
۱۲. سید حسن صفوی، حقوق بین الملل هوائی و فضائی، نشر موسسه چاپ، ۱۳۶۲ صفحه ۱۹-۱۷.
۱۳. گلرو، علی اکبر، زرنشان، شهرام: تاملی بر تحولات حقوق امنیت هوانوردی در چارچوب ایکاو پس از حوادث ۱۱ سپتمبر ۲۰۰۱ در امریکا.
۱۴. طباطبائی منوچهر، حقوق اداری تطبیقی، ۱۳۹۳- ص ۴۱.
۱۵. کاتوزیان، ناصر، (۱۳۸۷) الزام های خارج از قرارداد، مسؤلیت مدنی، جلد اول، قواعد عمومی، انتشارات دانشگاه تهران.
۱۶. نواده توپچی حسین، حقوق بین الملل هوائی، انتشارات نیروی هوائی، تهران چاپ اول ۱۳۷۷.
۱۷. دانشنامه بیمه. ج. یک. پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۳.
۱۸. کریمی، آیت مهدی تفنگ ساز، کلیات بیمه، پژوهشکده بیمه، ۱۳۹۲
۱۹. الوانی، مهدی (۱۳۷۹) (مدیریت عمومی. تهران: نشر نی).
۲۰. اردبیلی، محمدعلی (۱۳۸۴) (حقوق جزای عمومی) ج ۱ (تهران: نشر میزان).
۲۱. امامی، محمد و استوار سنگری، کورش ۱۳۸۹ (حقوق اداری شامل مباحث ۱ و ۲). تهران: انتشارات میزان.
۲۲. نژندی منش هبیت الله، حقوق بین الملل عمومی معاصر- ۱۳۹۷ ص، ۳۱۹، ص ۱۱۹.
۲۳. انصاری، ولی الله ۱۳۸۱ کلیات حقوق اداری: از لحاظ نظری، عملی و تطبیقی تهران: میزان.

مقالات:

۲۴. باصری بابک، نظارت قضائی بر حقوق هوانوردی، همایش سراسری CNS-ATM اسفند ماه ۱۳۸۹، تهران: دانشگاه هوائی.
۲۵. مجله آسمانی، پورتال جامع اطلا رسانی، تاریخچه هواپیما صفحه ۱-۶.
۲۶. صفحه انترنتی بی بی سی فارسی/۲۰۱۱/مقاله تحقیقی سانحه شرکت هوائی پامیر ص ۱-۶.
۲۷. سازمان مدیریت، فراگرد مفاهیم و نظریه ها مسؤولیت مدنی هوانوردی.
۲۸. باصری بابک، سیر تحولات و شکل گیری حقوق بین الملل هوائی ۱۳۸۹.
۲۹. باصری بابک، داد رسی اداری در حقوق هوائی، ۱۳۸۹.
۳۰. آشنای با تاریخچه بیمه، همشهری آنلاین، ۱۰ فروردین ۱۳۹۱. بازبینی شده در ۲۰ دلو ۱۳۹۷.
۳۱. بهاره احمدی، ازکی بلاک مجموعه مقالات هوانوردی ص ۳۴، ۱۳۹۶.
۳۲. فایزه آخوندی، مجله چطور، ص ۱۲-۱۳۹۶.
۳۳. آژانس سعادت سیر، ۱۳۹۷ انجمن تحقیقی هوائی، تهران.
۳۴. حسن، ارکان مسؤولیت ناشی از عیب تولید هواپیم 1391/08/2
۳۵. انجمن رهروان ارتش، مقالات علمی و تحقیقی، ۱۳۹۷
۳۶. فاطمه عرب، موسسه حقوقی ملک پور با همکاری مشاوره MIE.
۳۷. میر عباس، حقوق بین الملل عمومی، میزان، جلد دوم، چاپ دوم، ۱۳۸۲.
۳۸. گروه وکلای یاسا، ۱، ۱۳۹۷-۴.
۳۹. علی رضا عسکرزاده، بیمه های مسؤولیت و طرح های خاص، ص ۶-۱۳۸۵.
۴۰. استیفین پیرابینز (مؤلف) اعرابی سید محمد-پارسیان علی (مترجمان)، مدیریت رفتار سازمانی ج ۳ انتشارات موسسه مطالعات بازرگانی بهار ۱۳۹۴.
۴۱. محبی، محسن- ابراهیمی لوبه، سهیلا، مکتب نیوهیون در حقوق بین الملل-ص ۴- بهار ۱۳۹۶.
۴۲. شهلانی، ناصر- مسؤولیت متصدی حمل و نقل هوائی و شرکت های بیمه در قبال مسافر و بار همراه وی.
۴۳. بابک شکوری، مفهوم کاپوتاژ، مطالعات حقوق بین الملل- ص ۵، ۱۳۹۷.
۴۴. مجتبی اشراقی آرانی و مرتضی عادل، منابع حقوق بیمه هوائی، ۱۳۹۳-ص ۴.
۴۵. قانون اساسی جمهوری اسلامی افغانستان-۱۳۸۲- جریده رسمی ۸۱۸.
۴۶. قانون هوانوردی ملکی افغانستان مصوبه ۱۳۹۱- جریده رسمی ۸۰۹.
۴۷. قانون بیمه مصوب ۱۳۱۶.