

افغانستان آزاد – آزاد افغانستان

AA-AA

چو کشور نپاشد تن من مباد بدین بوم و بر زنده یک تن مباد
همه سر به سر تن به کشتن دهیم از آن به که کشور به دشمن دهیم

www.afgazad.com

afgazad@gmail.com

Political

سیاسی

محمد آصف فقیری

۱۸ جون ۲۰۲۴



محمد آصف فقیری

مواردی که برای صنعت هوانوردی کشور به سبب محدودیت وقت در برنامه دیدگاه نتوانستم بگویم!

- چرا میدان هوایی بامیان بین المللی نمی شود؟ حالت کنونی میدان هوایی بامیان قسمی می باشد که تنها طیاره های کوچک در خط نشست و پرواز فعالیت کنند. که با معیاری سازی میدان و مبدل شدن میدان هوایی بامیان به گونه بین المللی، طیف وسیعی از پروازهای بین المللی سیاحتی مستقیم به بامیان را، از سکتورهای بین المللی شاهد خواهد بودیم.
- شرکت هوایی پامیر و کابل بانک: سند فعالیت شرکت متصدی یا (Air operating Certificate) AOC و بعداً رقم ثبتی که سازمان تجاری بین المللی یا IATA به شرکت متصدی می دهد، که آیاتا در حیطه سازمان بین المللی حقوقی هوانوردی یا ICAO فعالیت دارد – و این مجموعه ارزش های اقتصادی از شرکت هوایی پامیر به صورت مغرضانه سلب می شود. در صورتی که بانک اگر مشکل حقوقی داشت، چرا شرکت هوایی که سرمایه خصوصی سکتوری کشوری است قربانی این ماجرا شود؟ البته که شرکت پامیر جزء سرمایه بانک بود یعنی طیاره های پامیر به آریانا داده شد که تا کنون برای آریانا عملیات می کند و خود شرکت با جواز فعالیت ملی و بین المللی آن، بدون دلیل منطقی و حقوقی نابود می گردد.
- 500 – B737: شرکت کام ایر این نوع طیاره را، کمتر یا بیشتر از ۳ میلیون دالر خریداری می کند، که فرسوده تر آن را، تحت رهبری داود سلطانزوی به شرکت آریانا بالاتر از ۱۳ میلیون دالر، آنهم در وقت کرونا که قیمت طیاره در سطح جهانی نزول کرده بود، خریداری می شود. و آن طیاره تا زمانی که افغانستان را، ترک نکرده بودم برای باختن، شرکتی که توسط غنی احیای مجدد شده بود، عملیات می کرد.

• **سند اعتباردهی IOSA:** این سند معتبر اعتبار دهی یعنی هر شرکت متصدی و میدان هوایی این سند اعتبار دهی را، بعد از چندین بررسی های عمیق مفتشین بین المللی دریافت می کند که به معنای معیاری بودن شرکت محسوب می گردد. که پسا این سند اعتباری اجازه عملیات را، به کشورهای اروپائی و امریکائی می تواند دریافت نمایند - شرکت متصدی صافی این سند اعتباری را داشت و به حد معیار شرکت های اروپا عملیات می کرد. اما چون سازمان هوایی افغانستان غرق در فساد تا کنون می باشد سبب شد، که پروازهای اروپائی صافی نیز متوقف شود چون صافی جز شرکت متصدی افغانی همانا YA شناخته شده بود. و از این که مدیریت معیاری بودن هزینه نیز در پی دارد و در فقدان عملیات های پرواز به اروپا، شرکت هوایی صافی نتوانست دوام پیدا کند و مسدود شد و دولت غنی در آنزمان نه تنها حامی این شرکت با معیار نشد که وزیر خارجه وقت یعنی زلمی رسول¹ open sky را، با شرکت امارت متحده عرب توافق کرد و کمر صافی ایر ویز را، به گونه قطعی شکست.

در سال های اخیر، شرکت متصدی هوایی کام ایر افتخار کسب این سند اعتباری را، به دست آورده است. و از این که YA یا سازمان هوانوردی افغانستان در لیست سیاه اروپا و لیست ممنوعه ایکاو همان سازمان بین المللی هوانوردی ملکی که در منتریال کانادا می باشد، قرار دارد، اجازه عملیات به اروپا به هیچ شرکت افغانی در صورتی که IOSA هم دارد، داده نمی شود.

محمدآصف فقیری

¹ Open sky رفت آمد پروازها عملیاتی بیدون محدوده یعنی شاهد سه عملیات از دبی به کابل و از کابل به دبی بودیم - که وضعیت شرکت های داخلی عمیق ضربه زد.