

بررسی و نقدی بر وضعیت صنعت هوانوردی کشوری و حمل و نقل هوایی

فرج... کریمی مجد

سازمان هواپیمایی کشوری - استاندارد پرواز

madjd@cao.ir

چکیده

باتوجه به اهداف سومین همایش ایمنی هوانوردی که جمع‌آوری و ارائه نظرات دست‌اندرکاران هوانوردی کشوری در روند ارتقای ایمنی در هوانوردی و افزایش امنیت و بی‌خطری پروازها و جلوگیری از بروز حوادث و سوانح هوایی از آن جمله است. این نوشتار تدوین و ارائه می‌شود؛ امید است با هم‌اندیشی و هم‌گرایی در تفکر جهت‌دار و تجزیه و تحلیل مسائل و معضلات موجود در هوانوردی بتوانیم گامی هرچند کوچک در ارتقای ایمنی هوانوردی برداریم. این مقاله به تحقیق و بررسی حوزه‌های مختلف هوانوردی پرداخته و وضعیت موجود قسمت‌های مختلف هوانوردی کشوری را از جنبه‌های مختلف مورد ارزیابی قرار می‌دهد.

از آنجایی که رعایت ایمنی هوانوردی و جلوگیری از بروز حوادث و سوانح هوایی بستگی به سلسله عوامل زنجیره‌ای دارد که هر حلقه از این زنجیر به‌نفسه خود، حائز اهمیت شایانی است، و برخی از عوامل هرچند که کوچک و بی‌اهمیت جلوه می‌دهد ولی ممکن است در ساختن یک حادثه یا سانحه حداقل از عوامل کمک‌کننده باشند. لذا کلیه بخش‌های هوانوردی صنعت حمل و نقل هوایی توجه خاص خود را می‌طلبد که در بحث‌های مربوط به مدیریت ایمنی هوانوردی به هرکدام از عناوین پرداخته می‌شود؛ و ضوابط، مقررات و استانداردهای خاص آن می‌بایستی مورد توجه و عنایت قرار گیرد. آنچه در این چکیده مقاله می‌توان عنوان کرد عبارتند از:

- مسائل مربوط به ناوگان هوایی کشور و بررسی و تحلیل وضعیت موجود هواپیماهای فعال در عملیات پرواز.
- بحث آموزش و بهسازی نیروی انسانی در صنعت و مراکز و مؤسسات آموزشی موجود در زمینه‌های مختلف و رسالت دانشگاه‌ها و مراکز آموزش عالی در زمینه‌های هوافضا.
- مسائل و موارد مربوط به شرکت فرودگاه‌های کشور و تحلیل تصمیمات اخیر در خصوص ارتباط این شرکت با سازمان هواپیمایی کشوری، جایگاه و رسالت شرکت و گواهی‌های تأیید فرودگاه‌های کشور.
- مسائل مربوط به سرویس‌های مراقبت از پروازها.
- امکانات، تجهیزات، برنامه‌ها و پروژه‌ها در ناوبری هوایی.

واژه‌های کلیدی: رسالت و حاکمیت دولت ج.ا.ایران، سازمان هواپیمایی کشوری - شرکت فرودگاه‌های کشور، ناوگان هوایی -

آموزش و بهسازی نیروی انسانی - گواهی‌های تأیید فرودگاه‌ها، شرکت‌های عملیاتی کننده هواپیماها

مقدمه

پرواز انسان در سال ۱۹۰۳ زمینه یکی از پیشرفته‌ترین فناوری را برای بشر مهیا نمود. سیر صعودی در هوانوردی با سرعت طی شد و انسان پس از ۶ دهه از پرواز خود پا در کمره ماه نهاده، امروزه فن‌آوری ارتباطات ماهواره‌ای و دیجیتال و اطلاعات، انسان را برای کاوش در سمات و کرات خارج از منظومه شمسی تشویق می‌نماید. ارتباطات اقتصادی، اجتماعی، سیاسی و مردمی و همچنین نیاز انسان برای زندگی پیشرفته و صرفه‌جویی در زمان به‌منظور نیل سریع به اهداف و برنامه‌های تدوین شده و سرعت در جابه‌جایی از

مکانی به مکانی دیگر و ایجاد هماهنگی در برنامه‌های توسعه نواحی مختلف در کشور و جهان، نیاز گسترش خدمات حمل‌ونقل هوایی را ایجاب می‌نماید که ایمن و امن بودن پروازها اصل اول و رکن آنست.

بخش حمل‌ونقل هوایی به‌عنوان یکی از ارکان زیربنایی هر جامعه به‌شمار می‌رود و در فرآیند توسعه و پایداری جامعه نقش بسیار مهمی ایفا می‌نماید. جابه‌جایی‌های مسافر و بار که توسط حمل‌ونقل هوایی برقرار می‌گردد، موجبات گسترش، وسعت عمل، افزایش بهره‌وری و سودمندی، ارتقاء بنیاد اقتصادی، اجتماعی، فرهنگی، سیاسی و نظامی را فراهم می‌آورد؛ و همچنین درآمدهای حاصل از تولیدات صنعتی، کشاورزی، خدمات، فرهنگی، علمی در جامعه افزایش یافته و بسترساز شکوفایی‌های قابل ملاحظه در حوزه‌های مختلف اداره کشور می‌گردد.

۲- تأثیر حمل‌ونقل هوایی ایمن و امن در کشور و توسعه در ابعاد مختلف جامعه و رسالت دولت

توسعه و گسترش صحیح و با برنامه مدون و مطالعه شده حمل‌ونقل هوایی تأثیر بسزایی در رشد جامعه در ابعاد مختلف دارد؛ و از عوامل اصلی توسعه کشور بشمار می‌رود. کاهش هزینه‌ها و بهای کالاها و گردش خوب پول و افزایش درآمدها و فعالیت‌های اقتصادی و در نتیجه رشد و شکوفایی کشور را در ابعاد مختلف به‌دنبال خواهد داشت. جابه‌جایی و حمل‌ونقل سریع مسافر و کالا و توسعه و گسترش حمل‌ونقل هوایی در کشور موجبات افزایش و رونق در تولیدات تسریع در ارتباطات و پیشرفت در حوزه‌های صنعتی، کشاورزی، علمی، خدماتی، آموزشی، پزشکی و ... را فراهم می‌آورد. اثرات توسعه صحیح حمل‌ونقل هوایی در بخش‌های زیربنایی کشور، ارتقای سطح زندگی مردم، رفاه اجتماعی، بهداشت و درمان، گسترش خدمات علمی و فرهنگ گردشگری و سیاحت و زیارت، ارتباطات برون و درون‌شهری، بسیار قابل توجه است.

در نظام حمل‌ونقل که یکی از عوامل اصلی توسعه محسوب می‌شود، حمل‌ونقل هوایی بخش بارز آنست که با کاهش زمان در حمل‌ونقل، افزایش ایمنی و امنیت مسافر و کالا، امکانات جدید حائز اهمیتی را در رابطه با موارد ذیل فراهم می‌آورد: گردش پول، توزیع ثروت، افزایش تولید، کاهش بهای کالاها، توسعه و ارتقای دامنه‌های اقتصادی در جامعه، گسترش خدمات، بهره‌گیری از نیروی انسانی متخصص و ماهر، ارتقای سطح رفاه اجتماعی، ارتقای سطح آموزشی و فرهنگ و امور گردشگری، راحتی و آسانی ارتباطات درون‌کشوری و برون‌مرزی.

باتوجه به اهمیت نرخ رشد، بخش حمل‌ونقل هوایی در کشور برنامه‌ریزی و انجام مطالعات و تحقیقات در این حوزه از نیازهای مبرم جامعه به‌شمار می‌رود، از آنجائیکه صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی از فن‌آوری پیشرفته و برتر برخوردار بوده و عامل بسیار مهمی در رشد اقتصادی جامعه می‌باشد. لذا بررسی و تحقیق بخش‌های مختلف آن و آسیب‌شناسی زمینه‌های متفاوت در این حوزه تأثیر بسزایی در رشد و نرخ صعودی اقتصاد جامعه و پیشرفت کشور خواهد داشت.

فعالیت‌ها و خدمات در حوزه حمل‌ونقل هوایی در زمینه‌های مختلف توسط سازمان و مؤسسات ذیل حاصل و انجام می‌گردد:
سازمان هواپیمایی کشوری، شرکت فرودگاه‌های کشور، شرکت‌های حمل‌ونقل هوایی، دفاتر خدمات مسافرت هوایی، دفاتر خدمات کارگزاری بار، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات بار و مسافر در فرودگاه‌ها (هندلینگ)، دفاتر و مراکز طراحی وسایل پرنده، شرکت‌ها و کارخانجات سازنده و مونتاژکننده وسایل پرنده، وسایل تجهیزات و تسهیلات نوابری، ارتباطی و فرودگاهی و هوانوردی مؤسسات و دفاتر آموزشی، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات بیمه، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات گمرکی، شرکت‌های ارائه‌دهنده خدمات ساختمانی و فرودگاه‌سازی

انجام بررسی‌ها و مطالعات و تحقیقات در هر یک از بخش‌ها، مؤسسات و مراکز فوق خود به تنهایی حائز اهمیت شایانی است و در روند رشد نظام حمل‌ونقل هوایی کشور تأثیرات بسزایی خواهد گذاشت.

براساس و طبق قوانین بین‌المللی و ملی، دولت ج.ا.ایران، به‌منظور اعمال حاکمیت خود در صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی، سازمان هوایمپایی کشوری را تأسیس نموده است. این سازمان به‌عنوان متولی نظام حمل‌ونقل هوایی کشور موظف می‌باشد که سیاست‌ها، قوانین، مقررات و استانداردهای موردنیاز در بخش‌های مختلف هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی و فرودگاهی را تبیین، تدوین، تهیه و نشر نموده و بر اجرای صحیح قوانین، مقررات و استانداردهای موردتأیید خود از سوی مؤسسات هوایی نظارت عالی و فعال و مستمر داشته باشد. لازم به ذکر می‌داند، که سازمان هوایمپایی کشوری می‌تواند برخی از وظایف تحقیقاتی و اجرایی خود را در روند جداسازی فعالیت‌های تصدی‌گری و حاکمیت دولت و فعالیت‌های بازرگانی و خدماتی به مؤسسات، شرکت‌ها یا مراکز موردنظر و تأیید خود ارجاع و واگذار نماید.

در این وادی با توجه به اهمیت و جایگاه ویژه تحقیقات و مطالعات در صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی "سازمان هوایمپایی کشوری" می‌تواند هر موردی از این مهم را با حفظ جایگاه نظارتی و مسئولیت خود به مراکز پژوهشی و علمی واگذار نماید.

برابر تحقیقات و بررسی‌های به‌عمل آمده و کارهای گروهی محققان، خبرگان و متخصصین هوانوردی کشور به تعداد بیش از هفتاد مورد طرح‌های تحقیقاتی موردنیاز صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی کشور تحت عناوین و موضوعات مختلف لیست شده است.

پرواضح است که باتوجه به نیاز مبرم جامعه هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی تدوین، تهیه و ارائه و نشر "مقررات ملی هوانوردی ج.ا.ایران" یا تحت عنوان کد ملی هوانوردی کشور [Iranian Aviation Regulation (IAR)] در رأس برنامه‌های تحقیقاتی حوزه هوایی کشور قرار خواهد گرفت.

سپس لازم است به‌پروژه بسیار حیاتی و حائز اهمیت مدیریت ایمنی هوانوردی [Safety Management System (SMS)] پرداخت که بحث بسیار مفصل با گرایش‌های مختلف در کلیه زمینه‌های هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی دارد. در این رابطه هیئت محترم علمی سومین همایش ایمنی هوانوردی، با امعان نظر به اهمیت پروژه تخصصی مزبور و ضرورت اقدامات مقتضی در این خصوص در کشور، موضوع پیام (Theme) همایش حاضر را "هم‌اندیشی با هدف آسیب‌شناسی و ارتقای سیستم ایمنی هوانوردی" انتخاب نمود.

۳- بررسی وضعیت هوانوردی کشوری، به‌صورت اجمال

۱- سازمان هوایمپایی کشوری

این سازمان در طول حدود شش دهه گذشته به‌عنوان متولی صنعت هوانوردی کشوری حاکمیت دولت را در بخش‌های کشور عهده دار بوده است. براساس امضاء پیمان شیکاگو در سال ۱۹۴۴ توسط کشورهای متعهد سازمان هوایمپایی کشوری به نمایندگی از طرف دولت یکی از اعضای سازمان بین‌المللی هوانوردی کشوری (ایکائو-ICAO) بوده و ملزم به رعایت قوانین و مقررات و استانداردهای این سازمان بین‌المللی می‌باشد. این مهم لازم است با حضور فعال و مستمر نمایندگان ذیصلاح و کارشناسان خیره سازمان هوایمپایی کشوری در مجامع اجلاس‌ها و نشست‌های مدیریتی و اداری و کارشناسی سازمان ایکائو و دریافت مستمر اسناد و نشریات سازمان مذکور شکل گیرد.

این سازمان رسالت خود را در زمینه‌های مختلف هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی انجام می‌دهد از جمله:

- انعقاد موافقت‌نامه‌های بین‌المللی هوایی،

- صدور موافقت‌نامه‌های اصولی، گواهی‌های تأییدیه، گواهینامه‌ها و مجوزات بهره‌برداری،
- کنترل، هدایت و مدیریت ترافیک هوایی و بهره‌برداری از فضای هوایی کشور،
- نظارت بر ارائه خدمات فرودگاهی، هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی و مؤسسات آموزش هوایی،
- انجام مطالعات و تحقیقات در هوانوردی کشور و حمل‌ونقل هوایی کشور به‌منظور برنامه‌ریزی درازمدت و کوتاه‌مدت در حوزه‌های هوایی و حفظ در ارتقای ایمنی و امنیت پروازها،

سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان متولی و ستاد حوزه‌های هوایی کشوری کلیه امور فوق را می‌بایستی به‌گونه‌ای برنامه‌ریزی و اجرا نماید که هدف اصلی؛ ایمن و امن‌سازی پروازها؛ باشد. هم‌زمان با فعالیت به‌منظور توسعه حمل‌ونقل هوایی و امور هوانوردی که موجبات توسعه و پیشرفت در حوزه‌ها و زمینه‌های مختلف را فراهم خواهد آورد، سازمان هواپیمایی کشوری می‌بایستی برنامه‌ها، مقررات، استانداردها، ضوابط و دستورالعمل‌های ویژه جهت حفظ و ارتقای ایمنی و امنیت پروازها را تبیین، تدوین و تهیه، اعلام و نشر نماید؛ و در اجرای یکایک بندها و مفاد آنها نظارت جدی و مستمر داشته و امور فنی و عملیاتی را دقیقاً تحت‌نظر داشته و مورد بازرسی قرار بدهد.

درخصوص عوامل مهم و اساسی شامل ناوگان هوایی، مسیرهای هوایی، تجهیزات وامکانات و نیروهای متخصص و ماهر انسانی و آموزش‌های مربوط، و همچنین عواملی دیگر، نظیر ارائه خدمات به مسافر و بار، بازاریابی و ارائه خدمات هوایی به پروازهای خارجی و عبوری، حضور درمجامع بین‌المللی هوایی، سازمان هواپیمایی کشوری در روند رسالت خود می‌بایستی برنامه‌ریزی و اقدامات مقتضی و جدی به‌عمل آورد.

سازمان هواپیمایی کشوری لازم است با تبیین، تدوین و نشر مقررات ملی هوانوردی کشور یا اعلام یکی از مقررات و استانداردهای موجود جهانی، مرجع علمی، استانداردهای امور نظارتی، بازرسی، واریسی و پروازی و روش‌ها و دستورالعمل‌های فنی عملیاتی مؤسسات و شرکت‌های هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی را مشخص و اعلام دارد. ضمناً قانون هواپیمایی کشوری را که سالیان متمادی پیش‌نوشته شده و تدوین و تصویب شده است، سریعاً بازنویسی نماید.

برابر بررسی‌های به‌عمل آمده و مدارک و شواهد و قراین موجود، سازمان هواپیمایی کشوری در ارتباطات خود با سازمان ایکائو به لحاظ مسائل عدیده مالی و محدودیت‌ها و فرآیندهای تصمیم‌گیری و همچنین روش‌های متداول موجود دچار مشکلات عدیده‌ای است. سازمان درخصوص وظایف نظارتی خود به‌دلیل نداشتن مقررات ملی هوانوردی و عدم اعلام یکی از مقررات ملی هوانوردی رایج در جهان به‌عنوان مرجع کاری خود دچار تنش‌های کاری بوده و در بازرسی‌ها و نظارت‌ها، معضلات و ناهم‌واری‌هایی را تحمل می‌نماید.

از آنجاییکه سازمان هواپیمایی کشوری از لحاظ اداره و پرسنل در بدنه دولت قرار دارد و همچنین عدم استقلال مالی این سازمان در رابطه با جذب و حفظ نیروی انسانی متخصص ماهر و کارآمد مشکل دارد. دریافتی کارکنان متخصص و اداری این سازمان درمقایسه با پرسنل با مشاغل مشابه در شرکت‌های هوایی و مؤسسات تخصصی و فن‌آوری‌های بالا، اندک می‌باشد و این خود معضل بزرگی است.

باوجوداینکه واحدهای مختلف در سازمان عهده‌دار نظارت بر اجرای مقررات و ضوابط مربوط به ایمنی هوانوردی هستند ولی سیستم مدیریت ایمنی هوانوردی در سازمان جایگاه خاصی ندارد و مدیریت ایمنی هوانوردی در صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی و فرودگاه‌های کشور براساس دانش، داده‌ها و اصول و رویه‌های امروزی جهانی سازمان‌دهی نشده و مدیریت نمی‌شود، فرهنگ‌سازی و اشاعه فرهنگ و شاخص‌های ایمنی هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی از سوی سازمان هواپیمایی کشوری تحقق

نمی‌یابد. درحالی‌که پرداختن به مدیریت ایمنی هوانوردی و لحاظ شرایط و الزامات عدیده آن در کشور از موجبات ضروری به‌شمار می‌رود.

- واحد بررسی‌کننده حوادث و سوانح هوایی در تشکیلات سازمانی شاخه معاونت استاندارد و پرواز این سازمان قرار دارد که خود نظاره‌کننده جهت اجرای صحیح قوانین و ضوابط مقررات و استانداردهای هوایی است. لازم است این واحد به‌صورت مستقل از واحدهای مختلف متولی استانداردسازی در سازمان قرار گرفته و با بهره‌گیری از نیروهای متخصص و ماهر باتوجه به نوع حادثه یا سانحه پرواز به‌وقوع پیوسته بررسی‌های لازم را انجام و اعلام‌نظر نماید.

- بازنگری در ساختار سازمانی و تشکیلاتی سازمان هوایمایی کشوری و بهبود وضع کیفی، اجرایی و نیروهای انسانی متخصص و ماهر شاغل ضرورت محض دارد.

به‌طور خیلی خلاصه، در رابطه با هدایت و کنترل هواپیماها که از طریق سه واحد مختلف برج، تقرب و مرکز کنترل انجام می‌شود، و همچنین عملیات در فرودگاه‌های کشور و مسئولیت‌های قانونی و دولتی مربوط سازمان هوایمایی کشوری نظارتی را اعمال نمی‌کند. به‌عبارت دیگر می‌توان گفت که وظایف سازمان در رابطه با ضمیمه‌های مربوط به کنوانسیون شیکاگو (انکس‌ها) در خصوص امور فرودگاهی و کنترل ترافیک هوایی در بدنه خود سازمان انجام نمی‌گردد. درحالی‌که برابر قوانین بین‌المللی و قانون موجود کشور ج.ا.ایران این سازمان متولی اجرای الزامات کلیه ضمایم کنوانسیون شیکاگو بوده و باید در مقابل سازمان بین‌المللی هوانوردی ایکائو و دولت ج.ا.ایران و سایر مراجع قانونی کشور پاسخگو باشد. نمونه بارز آن گزارش اخیر بازرسان ایکائو در رابطه با بازرسی از فرودگاه حضرت امام (ره) و درخواست پاسخگویی به آن از سوی سازمان هوایمایی را می‌توان نام برد.

در سازمان هوایمایی کشوری تفکر آموزش، بازآموزی و پژوهش و تحقیقات جایگاه ویژه خود را ندارد. پرسنل متخصص و کارشناسان به‌قدر لازم و کافی دوره‌های آموزشی و بازآموزی داخل و خارج از کشور را نمی‌گذرانند، سازمان هوایمایی کشوری تحقیقات، پژوهش و مطالعه در صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی را به‌صورت مدون و برنامه‌ریزی‌شده انجام نمی‌دهد و برنامه‌ریزی‌های کوتاه‌مدت و درازمدت جهت امور هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی می‌بایستی تدوین گردد؛ و تبیین و تدوین طرح جامع هوانوردی کشور با گذشت سالیان متمادی توسط این سازمان نهایی نشده است.

یکی از معضلات مهم و اساسی در سازمان هوایمایی کشوری تغییرات مداوم در مقام ریاست و مدیریت‌های سازمان می‌باشد، که این از موجبات عدم ثبات سیاست‌گذاری و برنامه‌ریزی و عدم اعمال صحیح و دقیق نظارت دولت بر صنعت هوانوردی کشور و حمل‌ونقل هوایی را مهیا آورده است.

۲- شرکت فرودگاه‌های کشور

به‌منظور واگذاری مدیریت و اداره فرودگاه‌های کشور، شرکت فرودگاه‌های کشور در سال ۱۳۷۰ در وزارت راه‌وتراپی شکل گرفت تا وظایف سازمان هوایمایی کشوری در تأسیس، ساخت توسعه راه‌اندازی، بهسازی و اداره فرودگاه‌های کشور به این شرکت واگذار گردد. این شرکت وابسته به سازمان هوایمایی کشوری بوده و رئیس سازمان هوایمایی کشوری، سمت ریاست هیئت مدیره این شرکت را به‌عهده داشته است.

امروزه شرکت فرودگاه‌های کشور به‌صورت مستقل از سازمان هوایمایی کشوری مدیریت و اداره می‌شود، بیش از ۶۰ فرودگاه جهت پذیرایی هواپیماهای بازرگانی در کشور فعال می‌باشند که تعداد حدود ۴۴ فرودگاه در اختیار این شرکت قرار دارد و بقیه فرودگاه‌ها تحت مدیریت و راهبردی سایر ارگان‌ها و نهادها می‌باشد.

خدمات هوانوردی کشوری، از جمله خدمات کنترل و هدایت پروازها عبور و مرور هوایی، خدمات و ارتباطات هوانوردی، خدمات هواشناسی برای ناوبری هوایی و تجسس نجات و خدمات اطلاعات هوانوردی و خدمات در ترمینال‌های فرودگاه‌ها، خدمات جهت نشست و برخاست هواپیماها، توسط شرکت فرودگاه‌های کشور ارائه می‌گردد.

تجهیزات و سیستم‌های ارتباطی و ناوبری و نظارتی از قبیل رادار، سیستم فرود هواپیما، دستگاه سیستم ارائه‌دهنده سمت و زاویه فرود برای هواپیماها دستگاه راهنمای جهت‌یابی برای هواپیما، دستگاه فاصله‌یاب، سیستم‌های ارتباطی و رادیویی، که برحسب نیاز در موقعیت‌های مختلف زمینی جهت مسیرهای پروازی و فرودگاه‌های کشور نصب گردیده‌اند در اختیار شرکت فرودگاه‌های کشور قرار داد که با تعمیرات و نگهداری از آنها وظایف و خدمات ناوبری و هوانوردی را انجام می‌دهد. حفظ و نگهداری، توسعه، بازسازی، احداث ساختمان‌های موردنیاز جهت استقرار تجهیزات و دستگاه‌های مورد استفاده فرودگاه‌ها، بخش‌های هوایی و زمینی، باندهای پروازی و ترمینال‌های مسافربری فرودگاهی از جمله وظایف شرکت فرودگاه‌های کشور می‌باشد.

نگهداری، احداث، راه‌اندازی و بهره‌برداری بخش‌های ایمنی، زمینی فرودگاه‌ها نیز به‌عهده شرکت فرودگاه‌های کشور می‌باشد.

واحدهای مرکز کنترل فضای کشور، اپروچ (تقرب) و برج که امور کنترل و هدایت و ترافیک هوایی پروازها را به‌عهده دارند در شرکت فرودگاه‌های کشور قرار دارد و کلیه کارکنان متخصص واحدهای مختلف مربوط به کنترل ترافیک هوایی (مراقبت پرواز)، مخابرات و الکترونیک پرسنل شرکت فرودگاه‌های کشور محسوب می‌شوند.

با توجه به مطالب فوق و رسالت خطیر سازمان هوایمایی کشوری به‌عنوان متولی صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی و اعمال حاکمیت دولت در حوزه‌های هوایی از طریق این سازمان و جدایی میان مقامات مسئول قانون‌گذار، نظارت‌کننده و بخش‌های اجرایی و خدماتی هوانوردی وظایف سازمان هوایمایی کشوری در رابطه با شرکت فرودگاه‌های کشور به وضوح تعریف نشده است و جایگاه قانون‌گذاری و نظارت سازمان هوایمایی کشوری در امور شرکت فرودگاه‌های کشور روشن نیست، نظارت سازمان هوایمایی کشوری در رابطه با الزامات ضمیمه‌های شماره ۶-۱۰-۱۴ و ۱۷ می‌بایستی روشن و توسط واحدهای نظارتی این سازمان انجام گردد. از درآمدهای حاصل از خدمات شرکت فرودگاه‌های کشور در امور حاکمیتی سازمان هوایمایی کشوری و ارتقای ایمنی پروازها وجوهی هزینه نمی‌شود.

در خصوص **فرودگاه بین‌المللی حضرت امام (ره)** که برای اولین بار بهمن سال ۸۲ به‌طور رسمی افتتاح گردیده است شرکت فرودگاه‌های کشور برنامه مدون و مصوبی را ارائه ننموده است. عدم آغاز و استمرار فعالیت درخور شأن این فرودگاه معضلات بین‌المللی برای سازمان هوایمایی کشوری ایجاد نموده است. فرودگاه‌های کشور فاقد گواهی تأیید فرودگاهی (**Aerodrome Certificate**) هستند با توجه به تصمیمات اخیر سازمان بین‌المللی هوایمایی کشوری (ایکائو)، سازمان هوایمایی کشوری لازم است در این خصوص اقدامات مقتضی به عمل آورد.

۳- ناوگان هوایی

ناوگان هوایی کشور بزرگترین لطمه را از تحریم‌های اعمال شده بر اقتصاد کشور تحمل می‌نماید. سن بالای هواپیماهای عملیاتی در کشور، فرسودگی ناوگان، عدم امکان دسترسی آسان به قطعات و تجهیزات موردنیاز در این زمینه استفاده از هواپیماهایی که از نظر راحتی مسافر وضعیت مطلوبی ندارند، بالا بودن هزینه‌های تعمیرات و نگهداری و عملیاتی هواپیماها از جمله مشکلاتی است که بردوش ناوگان هوایی سنگینی می‌کند و تعداد حدود ۹۰ فروند هواپیمای فعال در جابه‌جایی مسافر و بار کفاف نیاز کشور را نمی‌دهد.

۴- شرکت‌های هواپیمایی، خطوط هوایی و ناوبری

حدود ۱۰ شرکت فعال عملیات پرواز و جابه‌جایی مسافر و بار در داخل و به خارج از کشور را به‌عهده دارند. کشور دارای بیش از ۱۴ هزار ناتی‌کال مایل مسیر هوایی داخلی و بین‌المللی می‌باشد. حدود ۲۰۰,۰۰۰ پرواز به‌طور سالانه در کشور کنترل و هدایت می‌شود و جابه‌جایی بیش از ۱۳ میلیون نفر مسافر را در سال گذشته توسط ناوگان هوایی کشور شاهد بوده‌ام. باوجود انجام بازرسی‌های برنامه‌ای و موردی توسط سازمان هواپیمایی کشوری و نظارت مستمر این سازمان در امور فنی و عملیاتی شرکت‌های عملیاتی‌کننده هواپیماها به‌علت عدم وجود مقررات و استانداردهای مدون و مصوب ملی و اینکه سیستم جامع مدیریت ایمنی هوانوردی در صنعت حمل‌ونقل هوایی اجرا نگردیده است. ضعف کنترل و نظارت در امور تعمیرات و نگهداری هواپیماها و عملیات پرواز و آموزش و بهسازی نیروی متخصص انسانی در شرکت‌های هواپیمایی و مؤسسات هوایی که امور ایمنی و امنیت هوایی را مخاطره‌ساز می‌نماید، مشهود می‌باشد. تجمع ترافیک هوایی در برخی از فرودگاه‌های اصلی کشور و اینکه برخی از فرودگاه‌های موجود فاقد ترافیک تجاری عادی هستند از معضلات پرسنلی واحدهای مراقبت پرواز نیز به‌شمار می‌رود. این موضوع برنامه‌های آموزشی حین خدمت و ارتقای کیفی امور مراقبت پرواز را نیز متأثر می‌نماید.

دربرخی موارد مسیرهای مستقیم هوایی برای عبور هواپیماها وجود ندارد که علاوه بر ایجاد ضرر و زیان مالی، مشکلات در هدایت و کنترل پروازها را نیز به‌وجود می‌آورد.

امید است با عنایت و توجه مسئولین محترم ذیربط، با بهبود و سازمان‌دهی مناسب صنعت هوانوردی و حمل‌ونقل هوایی کشور، شاهد شکوفایی‌های پی‌درپی و ارتقای سطح ایمنی و امنیت در صنعت را باشیم.