

## کرونا علت تأخیر در باز خوانی جعبه سیاه هواپیمای اوکراینی است



وزیر راه‌وشهرسازی در خصوص تأخیر در بازخوانی جعبه سیاه هواپیمای اوکراینی گفته است: «هیچ اتفاقی جزء موضوع شیوع کرونا در میان نبوده و هیئت ایرانی و کمیته سانحه منتظر هماهنگی نهایی بین گروه‌ها هستند تا در اولین فرصت، بازخوانی جعبه سیاه انجام گیرد.» محمد اسلامی، وزیر راه‌وشهرسازی ایران در این زمینه اظهار کرد: «ملاک عمل برای رسیدگی به سانحه هواپیمای، اتکس ۱۳۳ ایکناوست که جمهوری اسلامی ایران از لحظه نخست سانحه مطابق این اتکس فعالیت کرده است.» او افزود: «این یک موضوع فنی بوده نه سیاسی و کمیته بررسی سانحه ترکیبی از هیئت ایرانی، طرف اوکراینی به‌عنوان صاحب شرکت هواپیمایی و همچنین سازنده هواپیما و موتور است.»



## ثبت ۱۰۶ هزار دقیقه تأخیر پروازهای داخلی در اردیبهشت ۹۹

بر اساس آمار شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران در اردیبهشت‌ماه امسال پروازهای داخلی با تأخیر ۱۰۶ هزار و ۱۲۵ دقیقه انجام شده است. مطابق آمار شرکت فرودگاه‌ها در اردیبهشت‌ماه امسال ۱۷ ایرلاین داخلی پروازها را با ۱۰۶ هزار و ۱۲۵ دقیقه تأخیر انجام داده‌اند. در این ماه تعداد ۱۳۱۷ پرواز خروجی تأخیردار ۳۰ دقیقه و بیشتر ثبت شده که بیشترین آنها با ۲۱۶ پرواز مربوط به هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) بوده است. هما در دومین ماه سال بیشترین پرواز برنامه‌ای مسافری را با ۱۴۸۸ پرواز داشته و هواپیمایی ایران ایرتور با ۱۰۴۲ و هواپیمایی آسمان با ۱۰۳۰ پرواز به ترتیب بیشترین پرواز را انجام داده‌اند.

مطالب، سوژه‌ها و نظرات خود را برای ما ارسال کنید

۳۰۰۰۴۱۱۴   Info@Tweekly.ir   @tweekly\_ir

## در گفتگو با کارشناس رسمی دادگستری در امور صنایع هوایی مطرح شد

# نگاه سیاسی، علت تخصصی، پرسش‌های بی‌پاسخ



اکرم فیض‌آبادی



سانحه هواپیمای ATR مسیر تهران-یاسوج که اواخر بهمن‌ماه سال ۱۳۹۶ رخ داد، همچنان یکی از مهم‌ترین اخبار این روزهای صنعت حمل‌ونقل هوایی به شمار می‌رود. در حالی این روزها دادگاه سانحه هواپیمای ATR برگزار شده است که رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان یکی از متهمان این پرونده هم‌اکنون با قید وثیقه آزاد است.

اما موضوعی که بیشتر از همه این روزها در بین کارشناسان و صاحب‌نظران صنعت هوانوردی کشور مورد بحث قرار گرفته نوع بررسی این پرونده است. این سؤال نیز مطرح می‌شود که آیا گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس و گزارش کارشناسان رسمی دادگستری مستقل بوده است؟ و از سوی دیگر آیا کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری که زیر نظر این سازمان و رئیس آن فعالیت می‌کند می‌تواند سازمان مربوطه را مورد نقد و حتی در جایگاه متهم اصلی قرار دهد؟ آیا «دفتر بررسی صنایع و حوادث سازمان هواپیمایی کشوری» که بررسی صنایع هوایی توسط آن انجام می‌گیرد نهاد مستقلی است؟ همین موضوع باعث شده که بسیاری از کارشناسان صنعت هوانوردی نسبت به نبود مرجع مستقل نسبت به رسیدگی پرونده‌های صنایع حمل‌ونقل هوایی واکنش نشان دهند و آن را یکی از نقاط ضعف این صنعت، قلمداد کنند. البته جدایی کمیسیون صنایع از سازمان هواپیمایی باید از سوی نهادهای بالادستی تصویب شود که این موضوع حاشیه‌های بسیاری را برای پرونده صنایع هوایی به همراه داشته است.

گزارش کمیسیون اصل ۹۰ نشان می‌داد که زنجیره‌ای از تخلفات در شرکت هواپیمایی آسمان، سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها باعث بروز این سانحه شده است و سهم گروه پروازی در بروز سانحه ناچیز بوده است؛ اما سازمان هواپیمایی کشوری این را نپذیرفته و رئیس این سازمان در دادگاه متهمی که بود: «ما قوانین مصوب مجلس و دولت را اجرا می‌کنیم و اختیار داریم که مقرراتی نیز از سوی سازمان هواپیمایی وضع شود. کارشناسان پرونده باید بگویند که کدام مقررات را اجرا نکرده‌ایم؟ ما نظارت‌های خودمان را بر اساس آنچه باید اتفاق می‌افتاد انجام دادیم و کوتاهی نکردیم.»

در این میان نیز حتی بسیاری از کارشناسان مستقل نبودن گزارش کمیسیون اصل ۹۰ را مطرح می‌کنند؛ در یکی از گروه‌های تلگرامی تخصصی صنعت هوانوردی که جمعی از مسئولان، کارشناسان و صاحب‌نظران صنعت حمل‌ونقل هوایی حضور دارند، این موضوع مطرح شد که آقای (م-ش) نماینده کمیسیون اصل ۹۰ در بررسی سانحه هواپیمای ATR یاسوج، کارمند سازمان هواپیمایی کشوری است که در سال ۱۳۹۵ از سمت مدیریت دفتر صلاحیت پرواز سازمان برکنار شد. او که کارشناس رسمی دادگستری در دادگاه سانحه هواپیمای ATR یاسوج است، همان نماینده کمیسیون اصل ۹۰ بوده و مدیر برکنار شده این سازمان است. آن‌طور که گفته می‌شود شرکت هواپیمایی آسمان ۴ فروند هواپیمای ATR داشته و سر رسید امریه صلاحیت پروازی نصب APM در زمانی بوده

روشن باشد و کارشناسانی که وظیفه بررسی صنایع را دارند باید مورد تأیید همه باشند. برای مثال اگر کسی کارمند سازمان هواپیمایی کشوری و یا شرکت هواپیمایی آسمان بوده و از این سازمان و شرکت حقوق دریافت می‌کرده طبق قانون نمی‌تواند در کمیسیون سانحه همکاری داشته باشد. از همین رو باید افراد بی‌طرف در بررسی سانحه نقش داشته باشند؛ این قانون است و هیچ نهادی نباید از این قانون تخطی کند. او در پاسخ به سؤالی مبنی بر اینکه درحال حاضر موضوعی که رسانه‌ها به آن واکنش نشان داده‌اند و آن را مورد نقد قرار داده‌اند، این است که رئیس سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان یکی از متهمان همچنان مشغول به کار است و مجوز صادر می‌کند. آیا این موضوع ایراد قانونی دارد، گفت: «کلمه متهم از بحث حقوقی به فردي گفته می‌شود که متخلف شناخته شده است و این تخلف باید ثابت شود؛ برای ثابت شدن این اتهام باید دادگاه متهم را فریبخواند و دادگاه متهم را تفهیم اتهام کند و این شخص نیز باید از خود دفاع کند.» او تصریح کرد: «به فرض اینکه من شخصی را متهم کنم دلیل بر این نمی‌شود که فرد باید از سمت مدیریت خود برکنار شود.» بحیرایی در خصوص اینکه آیا سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان متولی صنعت حمل‌ونقل هوایی وظیفه ارسال نتیجه نهایی بررسی سانحه را به ایگانو دارد، توضیح می‌دهد: «اتکس ۱۳۳ تمام این موارد را برای صنایع هوایی مورد توجه قرار داده است؛ در این اتکس، بندهایی وجود دارد که در آن توصیه کرده است موضوع سانحه در دادگاه حل شود و معمولاً بعداً این‌گونه در دادگاه بررسی شد، خلاصه‌ای از این پرونده را با اضا رئیس دادگاه و مترجم رسمی دادگستری به سازمان هوانوردی جهانی «ایکناو» اعلام کنند و این گزارش نمی‌تواند توسط سازمان هواپیمایی کشوری ارسال شود چراکه خودش ذی‌نفع است.»

## برنامه شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری ایران برای افزایش پروازهای عبوری

افزایش، از تخفیف‌های در نظر گرفته‌شده توسط شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران برخوردار خواهند شد. دسته سوم هم شرکت‌های هواپیمایی خارجی هستند که سعی در حفظ میزان استفاده از فضای ایران را دارند و ما نیز به آنها کمک می‌کنیم تا حتی بتوانند این میزان را افزایش دهند. این یک واقعیت علمی و گریزناپذیر است که ما باید با کشورهای همسایه در زمینه جذب پروازهای عبوری رقابت کنیم و انجام بازاریابی علمی فقط محدود به درآمدهای غیر هوانوردی شرکت نمی‌شود و چنین نگاهی باید به درآمدهای هوانوردی نیز اعمال شود. ما باید ضمن حفظ مشتریان فعلی، آنها را به استفاده بیشتر از فضای ایران تشویق کنیم و سایر شرکت‌ها را نیز در این مسیر قرار دهیم. پس اساساً این‌نامه پیشنهادی تعیین درآمدهای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری ایران، به معنای کاهش تعرفه پروازهای عبوری نیست، گفتنی است، به‌تازگی یکی از خبرگزاری‌های کشورمان از تهیه و ارائه این‌نامه پیشنهادی تعیین درآمدهای شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری ایران به دولت خبر داده و در یک نتیجه‌گیری غیرکارشناسانه، از کاهش تعرفه پروازهای عبوری از آسمان ایران سخن گفته است!

**آگهی تغییرات شرکت راه و ابنیه ارسطو با مسئولیت محدود به شماره ثبت ۴۸۵۹۰۰ و شناسه ملی ۱۰۶۱۰۱۳۹۷۸**

به استناد صورتجلسه مجمع عمومی فوق العاده مورخ ۱۳۹۹/۰۲/۲۸ تصمیمات ذیل اتخاذ شد: ارسطو حسامی به شماره ملی ۳۷۲۰۲۵۵۰۲۶ با پرداخت ۹۸۹۷۰۰۰۰ ریال به صندوق شرکت سهم شرکت خود را به ۹۹۹۹۰۰۰۰۰ ریال افزایش دادند. ارغوان دباغی به شماره ملی ۳۷۲۰۴۴۱۹۲۱ با پرداخت ۹۹۰۳۰۰۰۰۰ ریال به صندوق شرکت سهم شرکت خود را به ۹۹۹۹۰۰۰۰۰ ریال افزایش دادند. سرمایه شرکت از ۲۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال به ۲۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال افزایش یافت و ماده مربوطه در اساسنامه اصلاح گردید. اسامی شرکاء و میزان سهم شرکت‌ها به شرح ذیل می‌باشد آقای ارسطو حسامی، کدملی ۳۷۲۰۲۵۵۰۲۶ دارنده مبلغ ۹۹۹۹۰۰۰۰۰ ریال سهم شرکت، کدملی ۳۷۲۰۲۲۴۳۵۱ دارنده مبلغ ۲۰۰۰۰۰۰۰۰ ریال سهم شرکت، خانم ارغوان دباغی، کدملی: ۳۷۲۰۴۴۱۹۲۱ دارنده مبلغ ۹۹۹۹۰۰۰۰۰ ریال سهم شرکت

سازمان ثبت اسناد و املاک کشور اداره ثبت شرکت‌ها و موسسات غیرتجاری تهران (۸۸۲۸۴۶)



## مروری بر اخبار صنعت هوایی در هفته‌ای که گذشت

**جزئیات معطلی مسافران بیرجند-تهران و عذرخواهی ایران ایر**  
هفته گذشته در پی معطلی حدود نیم‌ساعت مسافران پرواز ۲۱۷ بیرجند-تهران در فرودگاه مهرآباد که نتوانستند کابین را ترک کنند، مدیر روابط عمومی این شرکت هواپیمایی اعلام کرد: «برخی مسائل مطرح شده از جمله خرابی اتوبوس و... به‌عنوان دلیل بروز این مشکل صحت ندارد، اما از مردم به این دلیل عذرخواهی می‌کنیم.» هفته گذشته پرواز بیرجند-تهران با شماره ۲۱۷ با مشکلاتی مواجه شد و مسافران با وجود نشستن هواپیما در فرودگاه مهرآباد رأس ساعت ۱۱:۴۵ دقیقه نتوانستند پیاده شوند و در کابین هواپیما حدود نیم ساعت معطل مانده بودند. برخی رسانه‌ها از نبود اتوبوس در فرودگاه مهرآباد و خراب شدن آن به نقل از کادر پرواز و یکی از مسافران آن به‌عنوان علت بروز این مشکل خبر داده بودند. اما مهدی جهانی، مدیرکل روابط عمومی شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران (هما) در این‌باره گفت: «به‌هیچ‌وجه خرابی اتوبوس و نبود آن به دلیل نداشتن قرارداد عامل بروز این مشکل نبوده است، چراکه همه تجهیزات ما در فرودگاه مهرآباد از جمله اتوبوس‌ها متعلق به هاسمت، او افزود: «براساس اصول ایمنی، این هواپیما برای پارک در محل اصلی و پیاده‌کردن مسافران، با موتورهای خاموش و به‌وسیله ماشین کشنده به محل پارک منتقل می‌شود که به علت اشکال به وجود آمده در ماشین کشنده امکان انتقال هواپیما به محل اصلی پارک میسر نشد.»

**کاهش ۴۴ درصدی پروازهای فرودگاه کرمانشاه**  
مدیرکل فرودگاه شهید اشرفی اصفهانی کرمانشاه گفته است: «پروازهای این فرودگاه به دلیل شیوع کرونا در ماه‌های فروردین و اردیبهشت ۴۴ درصد کاهش داشته است.» مجتبی بیاتی در این رابطه عنوان کرده است که در ماه‌های فروردین و اردیبهشت به دنبال شیوع ویروس کرونا در استان کرمانشاه شاهد کاهش ۴۴ درصدی پروازها بودیم. همچنین در این بازه زمانی اعزام و پذیرش مسافر ۵۹ درصد کاهش و ارسال و پذیرش بار نیز ۶۳ درصد کاهش داشته است. مدیرکل فرودگاه شهید اشرفی اصفهانی کرمانشاه تصریح کرد: «درحال حاضر ۸۰ پرواز هفتگی در فرودگاه اشرفی اصفهانی کرمانشاه انجام می‌شود، بیاتی خاطر نشان کرد: «مقاصد پروازی در فرودگاه اشرفی کرمانشاه، تهران، بندرعباس، عسقلونه و مشهد است.»

**تهران به منجستر متصل شد**  
هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران «هما» در روزهای شنبه هر هفته از تهران به شهر منجستر انگلیس پرواز می‌کند. با توجه به درخواست مسافران و به‌منظور رفاه حال هموطنان ایرانی خارج از کشور، هواپیمایی «هما» از تاریخ ۱۴ تیرماه (۴ جولای) با هواپیمای ایرباس ۳۳۰ در روزهای شنبه هر هفته با پرواز شماره ۷۵۳ فرودگاه بین‌المللی امام خمینی (ره) را در ساعت ۵ و ۵:۵۵ دقیقه به مقصد منجستر ترک می‌کند. پرواز بازگشت منجستر به تهران نیز در همان روز در ساعت ۱۰ و ۳۰ دقیقه به وقت محلی، با شماره پرواز ۷۵۲ انجام می‌شود.

**هنوز دستورالعمل فاصله‌گذاری اجتماعی را دریافت نکرده‌ایم**  
دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان اینکه هنوز دستورالعمل فاصله‌گذاری اجتماعی را دریافت نکرده‌ایم که بابت عدم اجرای آن به شرکتی تذکر داده شود یا مشمول جریمه شود، گفت: «باتا هیچ توصیه و دستورالعملی مبنی بر رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی در حین پرواز نداشته و هیچ شرکت هواپیمایی هم در دنیا نسبت به فاصله‌گذاری اجتماعی اقدام نکرده است.» دبیر انجمن شرکت‌های هواپیمایی با بیان اینکه هنوز دستورالعمل فاصله‌گذاری اجتماعی را دریافت نکرده‌ایم که بابت عدم اجرای آن به شرکتی تذکر داده شود یا مشمول جریمه شود، گفت: «باتا هیچ توصیه و دستورالعملی مبنی بر رعایت فاصله‌گذاری اجتماعی در حین پرواز نداشته و هیچ شرکت هواپیمایی هم در دنیا نسبت به فاصله‌گذاری اجتماعی اقدام نکرده است.» مقصود اسعدی‌سامانی درباره بازگشایی پروازهای ایران در مسیرهای خارجی اظهار داشت: «هنوز هیچ تاریخ قطعی درباره ازسرگیری پروازها اعلام نشده است اما طبق گفته وزیر خارجه ترکیه از ابتدای ماه اگوست (بازدهم مردادماه) احتمال انجام مجدد پروازها از / به این کشور وجود دارد.»

