



# اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)

ارسال شده توسط : نگین میرعلایی



## چکیده

اندیشه پرواز به آسمان و رهایی از زمین از دیرباز در مخیله بشر وجود داشته و تلاشهای عدیده ای جهت دستیابی به این هدف نموده است. شاید نخستین کسی که عملاً در راه دستیابی به آسمان کوشش نمود و امکان پرواز بر آسمان را ثابت نمود لئوناردو داوینچی نقاش، مجسمه ساز، فیزیکدان و طبیب ایتالیایی بود. لئوناردو بوسیله بالهای مصنوعی هواپیمای کوچکی طراحی کرده بود که می توانست برای لحظاتی بالاتر از سطح زمین به پرواز درآید. سرانجام اگرچه وی کار خود در خصوص اختراع هواپیما را ادامه نداد ولیکن پس از وی افرادی چون ونو فرانسوی، هنسون المانی، لیلیان تال انگلیسی طرح وی را دنبال کردند و هرکدام تلاشهایی در خصوص اختراع هواپیما و پرواز بر فراز آسمانها نمودند که علی رغم موفقیت کامل نامبرندگان، تلاشهای آنها در تکمیل اختراع مذکور موثر واقع گردید. انهایی که تلاشهای فوق الاشعار اختراع هواپیما در سال 1903 میلادی توسط برادران رایت می باشد. با اختراع هواپیما و دست یابی انسان به این آرزوی دیرین، موضوع بهره برداری از هوا و حقوق ناشی از آن برای کشورها مطرح گردیده و از آنجائیکه حفظ حریم هر کشور از منظر امنیتی و سیاسی و حقوقی دارای اهمیت ویژه می باشد دولتها بر آن گشته تا با تشکیل جلسات و گردهماییهای بین المللی در پاریس 1919، شیکاگو 1944، لاهه 1970، مونترال 1971 و ... در خصوص اعمال مالکیت بر فضای بالای خاک کشور خود و حفظ و صیانت از حریم هوایی کشور متبوعشان در برابر هواپیماهای دیگر کشورها اتخاذ تصمیم نموده و اقدام به رفع مشکلات ناشی از بهره برداری از هوا، یکسان سازی مقررات حقوق هوایی و حفظ حقوق مسافران از طریق تأسیس سازمانهای حقوق هوایی جهانی همچون یاتا نمایند. در مقاله حاضر برانیم تابه بررسی یاتا پردازیم، یاتا international air transport association انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی، سازمانی است بین المللی، مرکب از بسیاری از شرکت ها و خطوط هواپیمایی که در آوریل سال 1945، بعد از جنگ جهانی دوم و شکست کنفرانس 1944 شیکاگو در پاسخگویی به حل مشکلات اقتصادی، تعیین تعرفه ها، ظرفیت هواپیماها و گرایش کشورها به انعقاد معاهدات<sup>1</sup> 2جانبه<sup>1</sup> میان خود جهت تعیین تعرفه و ..... بنیان نهاده شده است. سازمان مذکور جایگزین اتحادیه ترافیک هوایی بین المللی که بعد از جنگ جهانی اول در سال 1919 توسط نمایندگان 5 شرکت خطوط هوایی<sup>2</sup> در هلند تشکیل شده بود گردیده است و در اموری چون تعیین تعرفه های هواپیمایی، قانونمند کردن پروازها، شرایط حمل مسافر و بار، امور مربوط به خلبانان، خدمه هواپیما، امور هندلینگ<sup>3</sup>، استانداردهای فرودگاهی و هواپیماها، کد گذاری فرودگاهها و ایر لاین های هواپیمایی فعالیت دارد. پس از بررسی یاتا در خاتمه نیز به این نتیجه خواهیم رسید که بدون نظارت سازمانهای بین المللی هوایی مانند یاتا امکان قانونمند کردن پروازها و رعایت آزادیهای هوایی میسر نمی باشد.

واژه های کلیدی: یاتا/حقوق هوایی / حقوق مسافران/شرکت های هوایی/فرودگاهها و هواپیماها

<sup>1</sup> از معاهدات 2 جانبه مذکور می توان به معاهده منعقد بین انگلیس و امریکا معروف به معاهده برمودا اشاره نمود که طی آن کشورهای فوق تعیین تعرفه، نرخ ها و ظرفیت ها را به یاتا واگذار نموده بودند.

2-lufthansa, bos(biritishairways), Austrianairways, Alitalia, sabnaairways, Denmark airways...

<sup>3</sup>-انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین

## آشنایی با اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا IATA)

یاتا international air transport association انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی سازمانی است بین المللی، مرکب از بسیاری از شرکت ها و خطوط هواپیمایی که در آوریل سال 1945، بعد از جنگ جهانی دوم و شکست کنفرانس 1944 شیکاگو در پاسخگویی به حل مشکلات اقتصادی، تعیین تعرفه ها، ظرفیت هواپیماها و گرایش کشورها به انعقاد معاهدات 2 جانبه<sup>1</sup> میان خود جهت تعیین تعرفه و... بنیان نهاده شده است. سازمان مذکور جایگزین اتحادیه ترافیک هوایی بین المللی که بعد از جنگ جهانی اول در سال 1919 توسط نمایندگان 5 شرکت خطوط هوایی<sup>2</sup> در هلند تشکیل شده بود گردیده است و در اموری چون تعیین تعرفه های هواپیمایی، قانونمند کردن پروازها، شرایط حمل مسافر و بار، امور مربوط به خلبانان، خدمه هواپیما، امور هندلینگ<sup>3</sup>، استانداردهای فرودگاهی و هواپیماها، کد گذاری فرودگاهها و ایرلاین های هواپیمایی فعالیت دارد. از یاتا تحت عناوین مختلفی نظیر اتحادیه تجاری، سازمان بین المللی خصوصی، سازمان بین المللی شبه دولتی<sup>4</sup>، کارتل خصوصی و غیره یاد شده است، این سازمان را می توان اتحادیه تجاری بین المللی دانست که بر روی اعضا خصوصا در مورد تعیین نرخ حمل و نقل هوایی کنترل دارد.

## اهداف اتحادیه بین المللی حمل و نقل هوایی (یاتا)

اهداف یاتا انجمن بین المللی حمل و نقل هوایی را همان گونه که در ماده 13 اساسنامه آن

---

<sup>1</sup> از معاهدات 2 جانبه مذکور می توان به معاهده منعقد بین انگلیس و امریکا معروف به معاهده برمودا اشاره نمود که طی آن کشورهای فوق تعیین تعرفه، نرخ ها و ظرفیت ها را به یاتا واگذار نموده بودند.

2-lufthansa, bos (britishairways), Austrianairways, Alitalia, sabnaairways, Denmark airways...

<sup>3</sup>- انجام خدمات مربوط به هواپیما در روی زمین

<sup>4</sup>- از انجاییکه بیش از نیمی از شرکتهای عضو یاتا شرکتهای دولتی یا شرکتهایی که بخش عمده سهام آنها متعلق به دولتشان میباشند، است برخی یاتا را شبه دولتی دانسته اند.

سازمان نیز قید گردیده است به شرح ذیل میتوان برشمرد:

1. توسعه و ترغیب حمل و نقل هوایی ایمن، مرتب و اقتصادی به نفع مردم دنیا، تشویق

بازرگانی هوایی و مطالعه مسائل مربوط به آن.

2. ایجاد وسیله و امکان همکاری میان شرکت های هوایی که به طور مستقیم یا غیرمستقیم

دست اندرکار حمل و نقل هوایی بین المللی می باشند.

3. همکاری با سازمان هواپیمایی کشوری بین المللی (ایکائو) و دیگر سازمان های بین المللی

تنها سازمان حقوق هوایی که در سطح جهانی تا حدودی فعالیت مشابه حتی گسترده تر از

یاتا دارد، ایکائو می باشد، ایکائو از نهادهای تخصصی ملل متحد است که بر اساس

کنوانسیون شیکاگو (1944) تاسیس شده و مقر آن نیز در مونترال کانادا می باشد شورای

ایکائو تنها مرجع قضایی رسیدگی به اختلافات دولتها در مسائل هوایی بوده که تصمیم

صادره از شورای مذکور نیز قابل اعتراض در یک محکمه داورى یا دیوان بین المللی

دادگستری خواهد بود.<sup>1</sup> همانگونه که در اساسنامه یاتا نیز ذکر گردیده است ایکائو و یاتا

دارای روابط قوی و همکاری تنگاتنگ با یکدیگر هستند. در بسیاری از موارد نمایندگان 2

سازمان در جلسات کمیته های یکدیگر شرکت داشته و به تبادل نظر و وضع قوانین و

مقررات هوایی، یکسان سازی استانداردها و امور مربوط به هواپیماها، فرودگاهها و شرکت

های هوایی می پردازند.

---

<sup>1</sup> در حمله ناو امریکایی به هواپیمای مسافربری ایران در خلیج فارس (1368) نیز پرونده به شورای مذکور متعاقباً به دیوان بین المللی دادگستری ارجاع گردید

## ساختار سازمانی یاتا

یاتا دارای ارکان ذیل است که سازمان مذکور را در رسیدن به اهدافش یاری می نمایند:

1- مجمع عمومی

2- کمیته اجرایی

3- کمیته های دائمی

4- مدیر کل

5- کنفرانس های ترافیک

6- موسسه تهاتری یا اتاق پایاپای

1- مجمع عمومی:

مجمع عمومی رکن قانونی و مرجع تصویب بودجه، عملکرد و آیین نامه های یاتا می باشد  
مجمع متشکل از نمایندگان همه شرکت های عضو یاتا می باشد مجمع عمومی همه ساله  
جلساتی تشکیل می دهد و در اموری چون انتخاب رییس یاتا، اعضای کمیته اجرایی، دریافت  
گزارش های کمیته اجرایی، تصویب بودجه و.... دخالت دارد.

2- کمیته اجرایی

این کمیته امور روزانه یاتا و مسئولیت های واگذار شده را اجرا می کند.

### 3- کمیته های دائمی

کمیته های دائمی یا تا عبارتند از: کمیته مالی، حقوقی، فنی و ترافیک که به وسیله کمیته اجرایی انتخاب می گردند و متعاقباً پس از تایید توسط مجمع عمومی یا تا به فعالیت می پردازند. این کمیته ها، زیر نظر کمیته اجرایی انجام وظیفه و یا تا را در رسیدن به اهدافش یاری می نمایند  
بعنوان نمونه:

کمیته حقوقی یا تا همان وظائفی را که کمیسیون حقوقی یاتای قدیم<sup>1</sup> بر عهده داشت دنبال می کند و در تشکیل و تهیه حقوق هوایی به ایفا نقش می پردازد این کمیته در خصوص مسئولیت خطوط هوایی در مورد زیان های ناشی از تاخیر یا جراحات یا مرگ مسافران، بیمه ها، مسئولیت شرکت های هوایی در برابر یکدیگر و ... تصمیم گیری می نماید. همچنین کمیته مذکور در خصوص قوانین هوایی، صدور پروانه کارکنان، قابلیت پرواز هواپیما، مقررات مربوط به سوانح هواپیمایی، دفاتر پروازی و ... نیز به قانونگذاری می پردازد. کمیته حقوقی یا تا سعی می کند که قوانین و نیازمندیهای را که در عمل مشاهده می شود مورد توجه قرار داده و به وضع قوانین و مقررات مقتضی در خصوص حفظ حقوق مسافری پروازی پردازد. اعضای یا تا بعلت پیوستگی نزدیکی که به دولتهای متبوعه خود دارند می توانند در قبول و تصویب یا رد طرحهای کنوانسیونهای بین المللی اعمال نفوذ مؤثر کنند. نقش «یاتا» در این خصوص بسیار مهم و مفید بنظر می رسد چون منظور از تنظیم کنوانسیونهای بین المللی یکسان کردن مقررات بین المللی است که برای رفع نیازمندیهای دول ضروری و مفید می باشد و در خصوص وضع مقررات ممکن است مقرراتی وضع و یا تصمیماتی اتخاذ شود

---

1- اتحادیه ترافیک هوایی بین المللی 1919

که با نیازمندیهای کشورها منطبق نباشد لذا دخالت یاتا و اظهار نظر اعضای آن که شرکتهای حمل و نقل هوایی هر کشور بوده و از نیازمندیهای خطوط و سرویسهای هوایی و مسافرتین و صاحبان کالا آگاه بوده و با جنبه های عملی مسائل مواجه هستند در تنظیم کنوانسیونها و یکنواخت کردن مقررات بین المللی هوایی دارای نتایج مفید می باشد . «یاتا» بوسیله کمیته حقوقی خود نقش شاخصی در تدوین حقوق خصوصی هوایی ایفا می کند. کنوانسیونهای بین المللی بمنظور وحدت دادن و یکنواخت نمودن برخی از قواعد مربوط بمسائل حقوق هوایی مورد نیاز دول تشکیل می شوند و مسائلی را که با منافع دول مختلفه ارتباط دارد و ممکن است بین نظرات آن دول اختلافات اصولی و شدید وجود داشته باشد تابع مقررات واحد می نماید لذا «یاتا» باید بوسیله اعضای خود در شرایط عمومی و مقررات الزام آور کنوانسیونهای بین المللی یک سلسله مراتب و مسائلی را که در محدوده وظائف و اختیاراتی است که به او واگذار شده در کنوانسیونها وارد کند .

کمیته های مالی نیز مسائل و مشکلات خطوط هوایی را از لحاظ مالی حل می نمایند. همچنین انجام امور مربوط به حسابداری و تصفیه حساب بین شرکتهای هوایی در تجارت فی مابین آنها،مسائل ارزی و مبادله ارزی،مالیات ها،عوارض و بیمه اعضا نیز به این کمیته مربوط می شود.

در خصوص کمیته فنی یاتا لازم به ذکر است نظارت فنی بر شرکتهای و خطوط هوایی و همکاری شرکت های هوایی در زمینه عملیاتی و فنی توسط این کمیته صورت می گیرد .

از طرف دیگر یاتا مایل به تسهیل امور بین شرکتهای هوایی از جمله استاندارد کردن فرمها، رویه ها، و توافق های مربوط به هندلینگ نیز می باشد که این کار را بوسیله کمیته ترافیک انجام می دهد.

کمیته پزشکی نیز متشکل از مشاورین و متخصصین در امر پزشکی ایرلاین می باشد. کار این کمیته بررسی عوامل روان تنی می باشد که ممکن است سلامت و ایمنی کارکنان پرواز و مسافری را تحت تاثیر قرار دهد این کمیته کانالی ارتباطی برای همکاری ایرلاین با سازمان بهداشت جهانی میباشد

#### 4-مدیرکل

مدیر کل یاتا به وسیله کمیته اجرایی انتخاب می گردد و باید مورد تایید مجمع عمومی قرار بگیرد. وی نیز دیگر اعضا را در رسیدن به اهداف یاتا یاری می نماید بعنوان نمونه:

الف)مدیر کل مسئول اجرایی یاتا می باشد و باید روی کسب و کار و امور یاتا، سرپرستی، نظارت، کنترل و مدیریت داشته باشد

ب)مدیر کل باید بر مکانسیم های تسویه معاملات میان شرکتهای هواپیمایی، شعبه های آن و سایر ادارات یاتا، نظارت داشته باشد

ج)مدیر کل موظف به انجام وظایف محول شده به وی توسط مجمع عمومی یا هیئت حاکم یاتا و ارائه گزارش در مورد فعالیت های یاتا به مجمع عمومی سالانه می باشد.



د) مدیر کل می‌تواند در صورت تصویب و موافقت هیات حاکم یاتا، کمیته‌های ویژه‌ای را برای مشاوره در مورد موضوعات مهم در صنعت حمل و نقل هوایی تشکیل دهد. همچنین وی می‌تواند با اجازه هیئت حاکم این کمیته‌های ویژه را در هر زمانی منحل کند.

#### 5- کنفرانس‌های ترافیک

کنفرانس‌های ترافیک بصورت نیمه مستقل در یاتا فعالیت دارند. کنفرانس‌های ترافیک از بخش‌های ذیل تشکیل می‌گردند:

1- کنفرانس مربوط به تشریفات بررسی مواد مربوط به حمل و نقل مسافر، بار و نمایندگی

های هواپیمایی

2- کنفرانس هماهنگی در تعرفه مسافر و بار

تعرفه‌های حمل و نقل هوایی تابع قوانین و مقررات داخلی کشورهاست. این قبیل قوانین داخلی کشورها برای تعیین تعرفه‌های حمل و نقل هوایی تقریباً با یکدیگر مشابه هستند. تعرفه‌های داخلی باید به تصویب وزیر راه برسد و برای هر کلاس یا درجه با تعیین شرایط عمومی حمل و نقل از قبیل تقلیل قیمت بنفع بعضی از طبقات یا انواع مسافری، مقرر میشود. تعرفه‌ها بوسیله موسسات حمل و نقل هوایی یا انجمن موسسات مذکور تهیه و پیشنهاد می‌گردد و در بعضی از کشورها به وزیر مربوطه برای تصویب تسلیم میگردد و پس از تصویب شرکتهای هواپیمایی و عاملین فروش بلیط یا اژانس‌های مسافرتی آنها را به موقع اجرا می‌گذارند. لازم به ذکر است در این رویه از یاتا الهام گرفته می‌شود. ولی در

بعضی از کشورها من جمله ایران تعرفه ها پس از تهیه توسط موسسات حمل و نقل هوایی برای تصویب به شورای عالی هوایی کشوری فرستاده میشود شورای عالی هواپیمایی کشوری می تواند تعرفه ها را تقلیل دهد یا رد یا تصویب کند و یا بالعکس بر میزان آن بیفزاید .

تعرفه های بین المللی نیز بوسیله موافقت بین دولتها تنظیم و در عمل براساس قواعدی بوسیله موافقتنامه های دو جانبه تعیین می شود. تعرفه هایی که برای هر یک از سرویسهای مورد موافقت وضع می شود باید عادلانه بوده و میزان آن با رعایت کلیه عوامل مربوطه از جمله صرفه جوئی در عمل و نفع عادلانه و اختلاف خصوصیات سرویس ها "از قبیل میزان سرعت و وسایل راحتی مسافری" باشد همچنین تعرفه هایی که از طرف موسسات هواپیمایی دیگر وضع شده باید نسبت به مسیر مشابه حتی الامکان هم قیمت باشد و در صورت امکان بین موسسات هواپیمایی طرفین متعاهدین پس از مشورت با موسسات هواپیمایی دیگر که در همان مسیر یا در قسمتی از آن عمل می نمایند تعیین گردد. موافقت در تعیین تعرفه ها بوسیله یاتا انجام میگردد. اجرای تعرفه هائیکه بدین ترتیب مورد موافقت قرار می گیرد موکول به تصویب طرفین متعاهدین خواهد بود. در هر حال در عمل تعرفه ها بوسیله یاتا تهیه و در کنفرانس های تخصصی و فنی بنام "کنفرانسهای تعرفه " تهیه و تعیین می شود. کنفرانس ، تعرفه ها را پیشنهاد می کند و موسسات حمل و نقل هوایی کشور های مختلفه جهان تعرفه ها را به مقامات صلاحیتدار دولت متبوعه خود برای تصویب پیشنهاد می نماید وقتی که تعرفه ای به این نحو تهیه و به تصویب مقامات رسمی دولت متبوعه رسید از این موقع به بعد بوسیله موسسات حمل و نقل هوایی به موقع اجرا گذاشته میشود. معمولا کشورها از سقف تعرفه تعیین و اعلام شده بوسیله یاتا فراتر نرفته

و رقم بالاتری را اعلام نمی کنند، شرکت های حمل و نقل به افزایش نرخ ها به دو دلیل مبادرت نمی کنند. دلیل نخست اقتصادی است و دلیل دوم مربوط به مقررات هوانوردی بسیاری از کشورها می باشد. از نظر اقتصادی برای شرکت های حمل و نقل مقرون به صرفه نیست که نرخ بالاتری را از آنچه کمیسیون تعرفه یاتا تعیین کرده است از مسافر بگیرند زیرا مطالبه مبلغی بیشتر از آنچه شرکت حمل و نقل دیگر برای همان مسیر تعیین کرده است، به طور خودکار، شرکت افزون خواه را در خطری که نتیجه اش شکست در رقابت است، می اندازد. از طرف دیگر نرخ های تعیین شده یاتا در سیستم هوانوردی بسیاری از کشورها وارد شده و امکان تغییر آن مشکل است. لازم به ذکر است معمولاً تعرفه ها به 2 نوع تعرفه معمولی و تعرفه خاص تقسیم گشته، میزان تعرفه خاص کمتر از تعرفه معمولی است و این گونه تعرفه ها مخصوص به گروه های خاص مانند دانشجویان، خدمه هواپیما و ..... می باشد. تعرفه های معمولی نیز خود به انواع درجه 1، تجاری، عادی، گردشگری تقسیم شده که میزان قیمت آنها متفاوت است. در بعضی از فصول خاص و در اواسط هفته نیز تعرفه بلیط ها به دلیل کم بودن مسافر یا توریست در زمانهای مذکور، پایین تر می باشد.

#### 6- موسسه تهاتری یا اتاق پا یا پا ی (clearing House)

موسسه مذکور یکی دیگر از واحدهای مفید و مهم یاتا محسوب میشود. موسسه، آن نوع حمل و نقلی را که با یک بلیت ولی با مشارکت چند متصدی حمل و نقل که هر کدام بخشی از آن را به عهده می گیرند و در مقابل، بخشی از بهای بلیت را دریافت می کنند، تسهیل می کند. به عنوان مثال، فرض کنید مسافری از تهران می خواهد از طریق آمستردام به تورنتو پرواز کند.

آژانس مسافرتی جای او را در مسیر تهران - آمستردام روی پرواز شرکت هواپیمایی جمهوری اسلامی ایران و در مسیر آمستردام - تورنتو روی پرواز شرکت هواپیمایی KLM رزرو کرده و بلیط مربوطه را با استفاده از Stock شرکت هواپیمایی ایران ایر صادر می کند. در این حالت آژانس کل مبلغ بلیط را، پس از کسر کارمزد خود، همراه با برگه حسابرسی بلیط (Audit Coupon) به ایران ایر می فرستد. بنابراین لازم است ایران ایر مبلغ متعلق به KLM را با آن شرکت تسویه کند. این عمل به کمک اتاق پایاپای (Clearing House) یا تا انجام می پذیرد. این فرآیند بر اساس قراردادها و توافق هایی موسوم به Agreement Interline بین شرکت های هواپیمایی انجام می پذیرد که با یکدیگر در زمینه حمل مسافر و بار همکاری دارند. در فرض دیگر شخصی قصد دارد از تهران به ونکوور کانادا مسافرت کند، به دلیل نبودن پرواز مستقیم، وی مجبور است با ایران ایر به لندن و سپس با بریتش ایرویز به ونکوور پرواز کند، اگر وی به دلیل تاخیر، پرواز بریتش ایرویز را از دست بدهد و شرکت مزبور پرواز دیگری در آن روز نداشته باشد مجبور خواهد بود آن روز را در لندن اقامت نماید، اما وی میتواند به کمک یک شرکت هواپیمایی دیگر (مثلا Canadian Air Lines) به پرواز خود ادامه دهد بدون آنکه بلیت شرکت هواپیمایی مزبور را تهیه نماید. موسسه پایاپای کمک می کند بهای بلیت به شرکت هواپیمایی اخیر انتقال یابد؛ بدون این که مسافر دچار مشکلاتی شود. تعداد قابل توجهی از شرکت های حمل و نقل عضو اتاق پایاپای هستند. امروزه به کمک این نهاد روزانه میلیون ها مسافر بهای بلیت خود را در یک مکان و با یک نوع اسکناس می پردازند، اما مسافرت خود را با استفاده از دو و گاهی چند شرکت با تابعیت های مختلف و با پول های متفاوت به پایان می رسانند.

## اعضای یاتا و عضویت در ان سازمان

اعضای یاتا شرکت های هواپیمایی هستند که دارای پروازهای منظم و یا نامنظم خارجی بوده و دولت آنها عضو ایکائو باشد(و یا از عضویت در ایکائو منع نشده باشد) که این اعضا پس از عضویت به دو گروه اعضای فعال (ACTIVE MEMBER) و اعضای وابسته (ASSOCIATE MEMBER) تقسیم می شوند که هر دو گروه در جلسات یاتا شرکت میکنند ولی فقط اعضای فعال حق رای دارند. شرکت های حمل و نقل هوایی در صورتی به عضویت یاتا و کمیته های فوق الاشعار پذیرفته می شوند که زیر پرچم یکی از کشورها پرواز نمایند و در صورتی که متقاضیان، برای عضویت منع قانونی نداشته باشند پس از پرداخت هزینه های لازم، عوارض سالانه و حق ثبت نام به عضویت یاتا در خواهند آمد. عضویت در کمیته های مالی، فنی و ترافیکی یاتا مختص کسانی است که در شرکت های حمل و نقل خود مسئولیت مشابهی داشته باشند. در کمیته حقوقی نیز که مقر آن در سوییس است فقط کسانی می توانند عضو شوند که در این رشته تخصص داشته و به وسیله یکی از متصدیان حمل و نقل عضو یاتا، استخدام شده باشند. اعضای کمیته ها، هرچند عضو شرکت های حمل و نقل هستند به عنوان نماینده یاتا انجام وظیفه می کنند.

هر عضوی که طبیعت و شکل کسب و کار خود را تغییر می دهد(طوری که مناسب قرار گرفتن در دسته متفاوتی از اعضاء می شود) باید درخواست کتبی خود را با ذکر این تغییرات به دبیرخانه انجمن تحویل داده و تقاضای خود برای عضویت در دسته مناسب را اعلام کند. از دیگر اعضای یاتا اژانس های مسافرتی در دنیا می باشد، یکی از مهمترین

خدمات یاتا علاوه بر نظارت و تعیین تعرفه ها، قانونمند کردن پرواز ها، شرایط حمل مسافر و.... عضویت آژانس های مسافرتی در این سازمان می باشد. به واسطه عضویت آژانس های مذکور در یاتا خرید و فروش بلیت برای مشتریان تسهیل گشته و آژانس ها می توانند مشکلات هواپیمایی و بین المللی خود را از طریق یاتا پیگیری نمایند. آژانس داران میتوانند با ثبت نام در یاتا و پرداخت سالانه 183 فرانک سوئیس و داشتن شرایط و استانداردهای مقرر اعلامی توسط یاتا به عضویت این سازمان در آیند. در سراسر جهان حدود 50000 آژانس هواپیمایی عضو یاتا هستند. در ایران نیز از میان 1000 آژانس هواپیمایی بیش از 400 آژانس خدمات مسافرتی که مجوز بند الف فروش بلیت را دارند عضو یاتا هستند، آژانس های مذکور بیشتر در امر تورهای ورودی و خروجی فعالیت داشته و این امکان را دارند که مشکلات با خطوط هوایی را از طریق یاتا پیگیری کرده و با طرح شکواییه از یاتا درخواست رسیدگی نمایند. در ایران آژانس هایی که دارای کد یاتا هستند برای دریافت بلیت ایرلاین ها تنها دوبار در ماه به یکی از ایرلاین های فعال در کشور مراجعه کرده، ایرلاین ها نیز بوسیله اطلاعات مضبوط در یاتا از میزان فعالیت هر آژانس آگاه و تعداد بلیت لازم را در دو نوبت ابتدا و پانزدهم ماه در اختیار آژانس قرار داده و مبلغ آن را در انتهای دوره ی دو هفته ای دریافت می نمایند. لذا عضویت آژانس ها در یاتا سودآوری و کم شدن هزینه ها برای تهیه بلیت، اعتبار جهانی، شرکت در جلسات با آژانس های مسافرتی کشورهای دیگر و تبادل نظر را برای آژانس ها به دنبال خواهد داشت.

## حقوق و امتیازات اعضاء

به جزء حق رای دادن در جلسات ملاقات یاتا که حق امتیاز انحصاری اعضای فعال این انجمن می باشد. تمام اعضاء از حقوق و امتیازات یکسانی که مخصوص عضویت در یاتا می باشد، برخوردار می شوند.

## شروط لازم برای عضویت

الف) متقاضی عضویت در یاتا باید از سوی حداقل 2 عضو فعال یاتا حمایت مالی شود و در غیر این صورت متقاضی عضو شدن در دسته فعال و وابسته باید دارای شرکت هواپیمایی برای خدمات هوایی باشد که حداقل 2 سال دایر بوده و درآمد آن در سال حداقل 5 میلیون دلار باشد. با این وجود اگر شرکت هواپیمایی دارای این معیارهای لازم برای پذیرفته شدن نباشد، نیز ممکن است به عضویت پذیرفته شود و آن در صورتیست که هیئت حاکم یا شورای مدیران عضویت آن شرکت خاص را به نفع یاتا تشخیص دهند.

ب) تمام متقاضیان عضویت در یاتا باید فرم مخصوص آن را پرکرده و آن را به همراه وجه تقاضا به دبیرخانه تحویل دهند. تمام درخواستها برای تصویب متوسط هیئت حاکم یاتا مورد رسیدگی قرار می گیرند.

ج) عضویت در یاتا وقتی نافذ می‌شود که تمام وجوه پرداختی شامل حق ورودیه، حق عضویت توسط شرکت هواپیمایی تأیید شده توسط هیات مذکور پرداخته شود.

د) هر شرکت هواپیمایی که تقاضای عضویتش مورد تصویب و تأیید هیات حاکم یاتا قرار نگیرد می‌تواند درخواست تصمیم‌گیری در جلسه عمومی سالانه بعدی را داشته باشد که تصمیم آن حکم نهایی خواهد بود.

استعفاء ، حد و انقضای عضویت:

الف- استعفاء

ب- حد

ج- انقضاء یا فسخ عضویت

الف- استعفاء

هر یک از اعضای یاتا می‌تواند با ارائه برگه استعفا، تمایل به قطع رابطه همکاری خود با آن سازمان را دبیرخانه یاتا ارائه دهد.



ب- حد

1) هر عضوی که پرداخت دیون او به همراه بهره‌اش برای مدت زمانی بیش از 90 روز به تعویق افتد، تحت شرایط حد از سوی دبیرخانه قرار گرفته و تمام حقوق و امتیازات عضویت خود را تا مدت زمانی که این حد نافذ می‌باشد، از دست می‌دهد

2) دبیرخانه موظف به اعلام تاریخ نافذ شدن حد در ابلاغیه خود و همین طور شرایطی که موجب لغو این حد می‌شود می‌باشد.

ج- انقضاء یا فسخ عضویت

1) عضوی که اعلام ورشکستگی می‌کند و یا اموال و دارایی‌هایش به نفع طلبکاران توقیف می‌شود و یا کار خود را تعطیل کرده و از کسب و کار خود دست می‌کشد که شرط لازم برای عضویت در یاتا بوده، عضویش از سوی هیئت حاکم فسخ شده و ظرف 30 روز از تاریخ بروز مشکل این اتفاق واقع می‌گردد.

2) هیئت می‌تواند به سبب درخواست کتبی عضو تاریخ نافذ شدن فسخ عضویت و منقضی شدن زمان عضویت را برای مدت زمان ثابتی بنا به صلاحدید به تعویق اندازد و به وقت دیگری موکول کند.

3) هیات حاکم یاتا می‌تواند در صورت بروز شرایط زیر نیز حق عضویت شرکت مربوطه را فسخ نماید:

1) عضو یاتا ماده‌های قانونی یاتا یا هر قانون و مقررات خاص این انجمن را نقض کند.

2) عضو یاتا مرتکب عملی اشتباهی شود که به ضرر اهداف یاتا است.

3) عضو یاتا حداقل برای مدت زمان 2 سال در شرایط حد قرار گیرد

4) همچنین عضویت در یاتا در صورتی فسخ می‌شود که دو سوم اعضای حاضر در

جلسه عمومی یاتا، رای به فسخ و انقضای زمان عضویت این شرکت عضو دهند.

در خاتمه لازم به ذکر است اعضای جامعه جهانی حتی آن دسته از کشورهای که سابقاً مدعی آزادی بی حد و حصر انواع فعالیت‌های کشورها در فضای هوایی و بالای خاک کشورهای دیگر بوده‌اند به این نکته رسیده‌اند که باید برای حفظ منافع خودشان هم شده جنبه‌های مختلف بهره‌وری از فضای هوایی و فعالیت‌هایی را که در آنجا صورت می‌گیرد، در حد امکان قانونمند کرد، زیرا تضمین امنیت فعالیت‌های هوایی با آزادی بی حد و حصر فعالیت‌های هوایی در تضاد آشکار است. لذا با عنایت به مراتب مذکور نقش سازمان‌های حقوق هوایی در تدوین حقوق و آزادی‌های هوایی نتیجه‌گیری می‌گردد که سازمان یاتا از ابتدای تأسیس تاکنون نقش حائز اهمیتی در خصوص تنظیم مقررات هوایی و قانونمند کردن آنها داشته است.

یاتا با همکاری نزدیک با سازمان هواپیمایی بین‌المللی کشوری

(ایکائو) و تشکیل کنفرانس‌های خود در طول سال و قانون‌گذاری‌های هوایی، نظارت مستمر حقوقی، فنی، مالی بر روی فرودگاه‌ها، خطوط هوایی و کشورها، مشکلات مسافری و کشورها را مرتفع نموده و مشکلات و موانعی که قبل از تأسیس یاتا در سال 1945 در خصوص تعرفه‌ها و ... وجود داشت و سازمان بین‌المللی حمل و نقل هوایی سابق (1919) نیز در جهت رفع آن دخالت و اقدامی نمی‌نمود را مرتفع ساخته است.

بعنوان نمونه چنانچه سازمانی با حوزه فعالیت و صلاحیت یاتا تأسیس نمی‌گردید:

1) عدم نظارت بر روی تعرفه بلیط‌های هواپیمایی همانگونه که قبل از تأسیس یاتا نیز اینچنین بود، سبب ایجاد رقابت‌های ناسالم میان خطوط و شرکت‌های هوایی بین‌المللی می‌گردید که در نهایت فلج شدن سیستم پروازی، کاهش کیفیت خدمات، سلامت پرواز و تضییع حقوق مسافرین را بدنبال داشت.

2) در زمینه استانداردهای پروازی عدم نظارت کمیته فنی یاتا و عدم همکاری آن سازمان با ایکائو در خصوص کنترل کیفیت استانداردهای فنی پروازی، امکان بکارگیری هواپیماهای بدون استاندارد متعارف توسط کشورها را تقویت می‌نمود که نتیجه آن به مخاطره کشیدن جان میلیون‌ها انسان و سوانح هوایی عدیده می‌بود.

3) در زمینه آزادی‌های هوایی و ترانزیت‌های فرودگاهی چنانچه نظارت یاتا و قوانین ترانزیتی وضع شده توسط یاتا و یا سازمانی با حوزه فعالیت یاتا (با بخش‌هایی چون اتاق پایاپای) وجود نداشت، ساعت‌ها مسافرین در فرودگاه‌ها بلا تکلیف مانده و امکان

تنظیم و یکپارچه نمودن مقررات مربوط به استفاده از خطوط هوایی دیگر در میان راه و تعویض شرکت هواپیمایی جهت رسیدن به مقصد برای آنها وجود نداشت. مراتب فوق الاشعار و بسیار موارد مشابه دیگر که در این مقاله به ذکر آنها پرداختم به وضوح مؤید صحت این فرضیه است که امکان قانونمند کردن پروازهای بین المللی بدون وجود سازمان های بین المللی هوایی میسر نمی باشد و با تاسیس یاتا و سازمان های مشابه چون ایکائو، سیستم پروازی بین المللی نظم دهی و قانونمند گردیده است. در این راستا ذکر این موضوع نیز خالی از فایده نمی باشد که در خصوص بکارگیری هواپیماهای خارج از رده و فاقد استاندارد در برخی کشورها و به مخاطره افتادن جان انسان ها، سازمانهای هوایی چون یاتا مکررا به کشورها جهت عدم استفاده از هواپیماهای مذکور هشدار داده<sup>1</sup> و عدم رعایت استانداردها از جانب کشورها و بروز حوادث تلخ چون سقوط هواپیماها باعث ایجاد نقلت منفی در پرونده شرکت های هوایی آن کشور در عرصه بین المللی و یاتا، همچنین بی اعتباری آن شرکت ها خواهد گردید.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> هشدار یاتا مبنی بر سوار نشدن به هواپیماهای روسی به نقل از: [isna.ir/ISNA/NewsView.aspx?ID=News-1562768](http://isna.ir/ISNA/NewsView.aspx?ID=News-1562768)

<sup>2</sup> -متأسفانه در رابطه با عدم رعایت مراتب مذکور و سقوط هواپیماها، در عمل ضمانت اجرا محکمی جهت برخورد با کشور خاطی وجود نداشته و مجازات عملی برای آن کشور توسط سازمانهای هوایی صورت نمی گیرد.

## abstract

Thinking of flying to sky and relieving from the earth has been in human mind for ages and he has made numerous attempts to achieve this. perhaps ,the first one making a practical effort toward it and demonstrating the possibility of doing this was Leonardo Davinchi, the outstanding Italian painter,sculptor,physicist,and physician.using artificial wings,he had designed a small airplane wich could fly above the ground for some minutes.finally,despite not continuing his work regarding inventing airplane,people like French venu,German hanson,British Lilian Tal followed his design each of whom made some efforts concerning airplane invention and flying in the sky which\_despite not being successful\_their attempts were effective in accomplishment of the invention.All of the attempts resulted in airplane invention by Wrights brothers in 1903 AD.With the advent of airplane and realization of the old aspiration ,the issue of exploiting the air and its resulting rights were posed,and since preserving territory of any country is critical in security,political and legal terms,governments have moved to establish international meetings and assemblies in Paris 1919,Chicago 1944,Huge 1970,Montreal 1971,and...,made decision concerning enacting possession in the space above each countries terrace and protecting their countries aerial privacy against others airplanes,and taken action to remove issues resulting from air exploitation ,unify aerial rights and protect passengers rights through establishing global aerial rights organizations including IATA.in the present article,we aim at studying IATA(International Air Transport Association),an international organization comprising many airlines and companies founded in April 1945 after World War II and in response to solving economic problems ,defining tariffs,airplanes capacity,and orientation of the countries toward signing bilateral<sup>1</sup> treaties between themselves for determining tariffs and...the organization has substituted international aerial traffic union established by 5 airline companies representatives<sup>2</sup> in 1919 in Dutch ,and been active in defining flight tariffs,law-abiding the flights,luggage and passengers transportation terms,affairs relevant to pilots ,flight crew,handling<sup>3</sup>,airport and airplane standardization,encoding airports and flight airlines.finally ,we will reach to the conclusion that without supervision of legal air transportation organization such as IATA it is not possible to legalize air transportation or determine the domain of freedom of such flights.

Key words:IATA/AIR LAW/PASSENGERS RIGHTS/AIRLINE &COMPANIES/AIRPORTS&AIR PLANE

---

<sup>1</sup> -among existing bilateral treaties,UK and USA treaty can be implied known as Bermuda according to wich the above countries had relegated defining rates and capacities to IATA.

<sup>2</sup> -Lufthansa,bos(british airways),Austrian airways,Alitalia,sabna airways,Denmark airways...

<sup>3</sup> -Doing airplane services on the ground

کتاب ها

- 1- آقایی داوود، سازمانهای بین المللی، تهران، نشر نسل نیکان، چاپ دوم، 1383
- 2- آقایی بهمن، حقوق بین الملل، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ اول، 1375
- 3- جباری منصور، حقوق بین الملل هوایی، تهران، انتشارات فروزش، چاپ اول، 1381
- 4- صفوی حسن، حقوق بین الملل هوایی و فضایی، تهران، نشر چاپ، چاپ دوم، 1362
- 5- ضیایی بیگدلی محمدرضا، حقوق بین الملل عمومی، تهران، انتشارات گنج دانش، چاپ دوم، 1379
- 6- طباطبایی مجد غلامرضا، کتاب دائره المعارف مصور زرین، تهران، انتشارات زرین، چاپ اول، 1381
- 7- عبدالملکی فرزانه، سازمانهای بین المللی، تهران، نشر میزان، چاپ اول، 1384
- 8- میرمحمد صادقی حسین، حقوق جزای بین الملل، تهران، نشر میزان، چاپ سوم، 1377
- 9- نسرین پروین، مقررات هواپیمایی کشوری، تهران، انتشارات طلایه، چاپ اول، 1375
- 10- نواده توپچی حسین، مقدمه ای بر حقوق هوایی، تهران، انتشارات عقیدتی سیاسی نهاجا، چاپ اول، 1377

## جزوات

11- اخلاقی بهروز، جزوه درسی حقوق هوایی، انتشارات دانشکده حقوق و علوم سیاسی

دانشگاه تهران

12- بیگ زاده ابراهیم، حقوق بین الملل عمومی، جزوه درسی دانشگاه شهید بهشتی 1383

## مقالات

13- آسیایی محمد، آزادیهای پروازی، مجله صنعت حمل و نقل، ش 29، بهار 78

## منابع خارجی

14- Bob Burkhead, AIR FREEDOM, Iata, DATA PUBLICATIONS. 2009

15- convention relating to the regulation of aerial

navigation, october 13, 1919 (paris convention), icao archive

16 - www.Wikipedia.org

17- D. willams, rules of the air, Iata archives, 1999

18- David Pearson, International Civil Aviation Organizatio

, international air law journal, 2006

19- john F. brindley, wings for the world, published by Iata, 2005

20- John brindley, published by Iata legal department, Switzerland, 2008

21-Lasok and bridge , An Introduction to the Law and Institutions of the European communities, butterworths , 1973

22-mircea mateesco ,institutiuni de drept aerian(air law institutions),1947

23-nicolas mateesco,treatise on air-aeronautical law,1998

24- Robert kovar , IATA legal department magazine 2009

25 -rules of theair,icao international standard,annex 2

26-tim(travel information manual),tim is a montly published by Iata netherlands data publication,2008

27-tenth edi ,rules of the air, Iran air archive, 1998

28\_ <http://www.icao.int>

29-<http://www.Iata.org>

30AIRFREEDOM,<http://people.hofstra.edu/geotrans/eng/ch3en/conc3en/airfreedom.html>

