

«فرهیختگان» برای اولین بار جزئیاتی را از ابعاد حقوقی سقوط پرواز تهران - یاسوج منتشر می‌کند



ابوالقاسم رحمانی

مدیرکل روابط جمعه

۲۹ بهمن ۹۶، ساعت **۹:۳۲** صبح روز یکشنبه، ارتفاعات روستای کینگان شهرستان سمیرم، برخورد هواپیمای

ی‌گذاردید کمی از عقبتر شروع کنیم، به‌رحال در اولین روز تابستان ۹۶ و آخرین، اولین روز تابستان قرن، نوشتن از حادثه‌ای که دوسال پیش اتفاق افتاده خیلی منطقی به‌نظر نمی‌رسد، اما همین تاخیر پرداخته‌های رسانه‌ای به‌علاوه وقت‌کنشی‌های مدیران متهم سازمان هواپیمایی کار را به این‌سان رسانده است که هیچ‌ساخته هوایی‌ای در کشور به‌طور دقیق مورد بررسی قرار نگیرد و همیشه خلبان، مقصر اول و آخر سوانح هوایی معرفی شود. روزهای پایانی مجلس دهم بود که بالاخره گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در ارتباط با سانحه هوایی یاسوج که در جلسه عمومی مورخ ۱۳۹۸/۱۱/۱۸ کمیسیون برای قرائت از تریبون مجلس شورای اسلامی به‌تصویب رسید، منتشر شد. شرایط فضای کنونی، گذشت زمان، وضیت خاص کشور به‌علاوه پایان کار مجلس دهم و فاش شدن اتفاقی و جاگزینی نمایندگان جدید باعث شد آن‌طور که انتظار می‌رفت به این ساله و گزارش توجه نشود. همین حalah هم که در ارتباط با این سانحه در فضای رسانه‌ای جست‌وجوهای انجام می‌دهیم، اخبار زیادی دست ما می‌آیند و صرفا به‌بازنش همان گزارش، بدون تحلیل و حفظ حفظ خبری خاصی برمی‌خوریم که این مساله با وجود متفاوت و خاص بودن روند بررسی این سانحه هوایی در کشور اصلا مطلوب به‌نظر نمی‌رسد.

سنت‌شکنی در ارتباط با بررسی سوانح هوایی

اینها بد نیست اشاره‌ای به روند بررسی سوانح هوایی در کشور داشته باشیم، براساس اطلاعات موجود، کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی به‌عنوان متولی اصلی و نهاد مستقل بررسی سانحه (در ارتباط با این استقلال

جامعه

دوشنبه ۲ تیر ۱۳۹۶ شماره ۳۰۶۵

۱۲

ادامه در صفحه ۱۲

جعبه‌سیاه پرونده پرواز ۳۷۰۴

روزهایی که همه منتظر بودند تا شاید لابه‌لای تاوانی تیم‌های امدادی در رسیدن در راه‌های کوه‌ها و پروازهای وحشیانه‌شان خبری از زنده ماندن یک نفر مغایره شود. جانباختگان خبری از زنده ماندن یک نفر مغایره‌شود. اما این‌طور نشد و این حادثه هم مثل خیلی از حوادث هوایی دیگر، با جان‌باختن تمامی سرنشینان هواپیما به پایان نرسید؛ابعداز واقعه وعبور از روزهای نخست و گذر از

روزهایی که همه منتظر بودند تا شاید لابه‌لای تاوانی تیم‌های امدادی در رسیدن در راه‌های کوه‌ها و پروازهای وحشیانه‌شان خبری از زنده ماندن یک نفر مغایره‌شود. اما این‌طور نشد و این حادثه هم مثل خیلی از حوادث هوایی دیگر، با جان‌باختن تمامی سرنشینان هواپیما به پایان نرسید؛ابعداز واقعه وعبور از روزهای نخست و گذر از

روزهایی که همه منتظر بودند تا شاید لابه‌لای تاوانی تیم‌های امدادی در رسیدن در راه‌های کوه‌ها و پروازهای وحشیانه‌شان خبری از زنده ماندن یک نفر مغایره‌شود. اما این‌طور نشد و این حادثه هم مثل خیلی از حوادث هوایی دیگر، با جان‌باختن تمامی سرنشینان هواپیما به پایان نرسید؛ابعداز واقعه وعبور از روزهای نخست و گذر از

روزهایی که همه منتظر بودند تا شاید لابه‌لای تاوانی تیم‌های امدادی در رسیدن در راه‌های کوه‌ها و پروازهای وحشیانه‌شان خبری از زنده ماندن یک نفر مغایره‌شود. اما این‌طور نشد و این حادثه هم مثل خیلی از حوادث هوایی دیگر، با جان‌باختن تمامی سرنشینان هواپیما به پایان نرسید؛ابعداز واقعه وعبور از روزهای نخست و گذر از

روزهایی که همه منتظر بودند تا شاید لابه‌لای تاوانی تیم‌های امدادی در رسیدن در راه‌های کوه‌ها و پروازهای وحشیانه‌شان خبری از زنده ماندن یک نفر مغایره‌شود. اما این‌طور نشد و این حادثه هم مثل خیلی از حوادث هوایی دیگر، با جان‌باختن تمامی سرنشینان هواپیما به پایان نرسید؛ابعداز واقعه وعبور از روزهای نخست و گذر از

توسط ژانرس ایمنی اتحادیه اروپا نیز مطرح شده‌است. همان‌طور که گفته شد ضمیمه شماره ۱۲ ایمنان شیکاگو به‌تصویب هیات‌دولت نیز رسیده‌است. بنابراین استقلال کمیسیون بررسی سانحه‌ته‌ته‌ها با قوانین مغایرت ندارد؛بلکه الزام‌آور نیز هست، حتی اگر مغایرتی در قوانین و مقررات وجود داشته‌باشد و طبقه‌بندی سازمان هواپیمایی کشوری است که با تهیه پیش‌نویس و ارسال برای هیات‌دولت مقررات را اصلاح کند. طبیعتا ۱۰ سال فرصت بسیار زیادی است وسازمان هواپیمایی کشوری می‌توانست در این خصوص اقدام کندولی از آنجایی که اینها تنها مقرراتی برای فرار از تن دادن به استقلال کمیسیون بررسی سانحه‌است،امیدی نیست که به‌زودی اصلاح شود. یکی از مدیران اسبق سازمان هواپیمایی کشوری در این خصوص اعلام کرد که در گذشته با همکاری وزیر راه اقدامات جدی بمنظور استقلال کمیسیون بررسی سانحه‌شکل گرفته‌وسانده‌آن نیز موجود است لکن به دلایل نامعلومی آن اقدامات در سال‌های اخیر متوقف شده‌است.

تابوشکنی در پروسه بررسی سوانح هوایی در کشور: براساس گزارش

کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی و براساس آنچه تا به اینجا گفتیم، نهاد به‌اصطلاح مستقل در اصل وابسته در این‌مجاز که نظرات آن رجاحت قانونی دارد کمیسیون بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی است که بارها و بارها نشان داده‌صلاحت و آزادی بررسی واقعی اتفاقات هوایی را ندارد و همواره خروجی بررسی‌های این نهاد منتج به مقصر خواندن خلبان بوده است. بر همین اساس و بنابر گفته کمیسیون اصل ۹۰ مجلس طبق ضمیمه شماره ۱۲ ایمنان شیکاگو بررسی مرجع قضایی و مرجع اداری باید مستقل از نهاد بررسی سانحه‌انجام گیرد. در این ضمیمه همچنین استاده به بررسی‌های نهاد مستقل بررسی سانحه را توسط مراجع قضایی نمی‌کرده و بر ضرورت بررسی قضایی با استفاده از جمعیت سیاه دیگری که با منحصمان نهاد مستقل بررسی سانحه متفاوت باشند، تاکید شده‌است، لذا قوه مقننه وقضائیه باید براساس سابق قوانین موضوعه نسبت به احقاق حق بازماندگان و شناسایی ناسی‌های وار و برطرف کردن آنها اقدام کنند. این اتفاق برای اولین بار و در لایت مسئولان قضایی در ارتباط با سانحه هوایی یاسوج در کشور افتاده و این شاید مهم‌ترین اتفاقی است که در پروسه بررسی سانحه یاسوج رخ داده و بعد از سال‌ها انحصار سازمان هواپیمایی، بررسی نهاد قضایی تاوان این انحصارگرایی را شکست و شاید مهم‌ساله بیش از هر چیز دیگری باعث احساس خطر متولیان صنایع هوایی کشور شده‌است.

دوشنبه ۲ تیر ۱۳۹۶ شماره ۳۰۶۵

۱۳

ادامه در صفحه ۱۲

جعبه‌سیاه پرواز ۳۷۰۴

جامعه

ادامه در صفحه ۱۲

و متهمان اصلی این پرونده معرفی شدند. در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در بخش نتیجه‌گیری، در تشریح علل این حادثه آمده است:

با توجه به بررسی‌های این کمیسیون، علت اصلی بروز سانحه هواپیمای ATR شرکت آسمان در اطراف یاسوج، پدیده یخ‌زدگی هواپیما بوده که به‌دلیل عدم انجام امریه صلاحیت پروازی به‌شماره AD۰۰۲۰۰۰۹ - ۰۱۷ و نتایج تا عدم تجهیز هواپیما به سامانه تشخیص یخ‌زدگی مبتنی بر پایش کارایی (APM)، گروپی پروازی به‌موقع از پروز یخ‌زدگی مطلع نشده و هشدار یی به آن‌ها داده نشده‌است.

عوامل کمکی موثر در بروز این سانحه به ترتیب اهمیت به شرح زیر می‌باشد:
۱ ضعف نظارتی سازمان هواپیمایی کشوری و صدور گواهینامه‌های مربوطه بدون بررسی کارشناسی یا بدون توجه به نظرات کارشناسی و عدم ورود مناسب با روش‌های استاندارد

۲ عملکرد ناصحیح مراقبت پرواز و شرکت فرودگاه‌ها شامل مکالمات غیراستاندارد و غیرضروری مراقبت پسرواز در بحرانی‌ترین شرایط پرواز با خلبان، خرابی دستگاه DME و ارائه اطلاعات غیرعلمی و ناصحیح در این خصوص به خلبان که از نظر به‌هزین تمرکز گروپی پرواز نباید انجام می‌شد. عدم وجود گزارش پیش‌بینی هواشناسی در این پرونده و البته پرونده‌های متعدد قضایی دیگر) همگی متوجه خلبان بوده‌است اما از نظر تیم کارشناسی مرجع قضایی و گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، کاملا برعکس و متفاوت از آن چیزی است که بیان می‌شود.

عادل حادثه و معرفی متهمان در گزارش کمیسیون اصل ۹۰
همان‌طور که گفتیم، آنچه تا اینجا نوشته‌شد تشریحی بر تمام اتفاقات و آن چیزی بود که برابن سانحه و پرونده طی حدود دو سال از وقوع اتفاق گذشت. یکی از اصلی‌ترین مسائل در ارتباط با این سانحه بعد فنی و علل فنی وقوع حادثه بوده که بر مدار آن متهمان و مظنونین اصلی مجاز معرفی می‌شوند. مگرگفتیم طبق اعلام کمیسیون بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی (پنجر است. بگویم مدیران سازمان هواپیمایی چون کارشناسان کمیسیون بررسی گزارش منتشرشده از سوی این سازمان را رد کردند) مقصر اصلی سانحه خلبان بوده‌است. منتها بعد از ورود مرجع قضایی و اداری (مجلس و قوه‌قضائیه) و انجام ساعت‌ها، روزها و ماه‌ها کار کارشناسی دلایل دیگری به‌عنوان علل اصلی وقوع حادثه مشخص شده‌است.

۱ عدم آموزش گروپی پروازی و اشکالات مرکز آموزش (ATO) شرکت هواپیمایی آسمان به‌طوری‌که گواهینامه آن مرکز چندین ماه تعلیق بوده و در زمان تعلیق، گواهینامه کلاس زمینی و سمیلاتور کمک‌خلبان هواپیمای سانحه‌دیده برگزار شده‌است.

سهم هر یک از عوامل اثرگذار در وقوع سانحه هواپیمای یاسوج بر مبنای نظریه هیات کارشناسی مرجع قضایی

ردیف	علت سانحه	درصد سهم	نهادهای مرتبط و درصد سهم	مقصران به ترتیب اهمیت
۱	عدم انجام امریه صلاحیت پروازی	۷۰ درصد	سازمان هواپیمایی کشوری ۳۰ درصد	1.1 - ۵.ع - ۱.ح - ۱.م.ج
۲	صلاحت و عملکرد گروه پروازی	۱۵ درصد	گروه پروازی ۵ درصد	ع.ب - ۲.ح.م.ج - ۲.ع.ع - ۲.م.ج
۳	مشکلات فرودگاهی	۱۵ درصد	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ۱۰ درصد	۳.م - ۳.ع - ۳.ح - ۳.م.ج

عوامل ذی‌مدخل از مقصران

ریاست سازمان هواپیمایی کشوری همچنان هاشمی

است، همچنان در مسند قدرت قرار دارند و به فعالیت‌های خود ادامه می‌دهند. یکی از متهمان اصلی این پرونده علی‌عابدزاده، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری است. طبق اعلامی که نگارنده حاصل کرده‌ است، عابدزاده به‌تنها به دلیل اتهاماتی که در این پرونده و البته پرونده‌های متعدد قضایی که دارد به قید وثیقه آزاد است بلکه بنا بر فراری از تعهدی یا فعالیت‌های مرتبط با جرم تکنیکی (جرایم کارکنان دولت) تهران برای او صادر کرده‌است. از اشتغال به فعالیت‌های مرتبط با جرم تکنیکی هم منع شده‌است ولی در عین‌بناوبری‌کنانه که فقط ارجال برای تصدی چنین مسئولیت خطیری در کشور باشد، همچنان بر مسند قدرت قرار دارد و به‌عنوان رئیس سازمان هواپیمایی کشوری فعالیت می‌کند. البته بنا براین فرار و در این شرایط خدایی‌نا کرده اگر هر اتفاق مشابهی در حوزه هوایی و هواپیمایی کشور بیفتد، مسئولیت با شخص وزیر راه و شهرسازی خواهد بود و احتمالا شخص وزیر هم از این مساله مطلع است. اینجا واقعاً سوال ایجاد می‌شود که با چنین سطح وسیعی از اتهامات که متوجه علی‌عابدزاده و سایر متهمان این پرونده است، با چه اطمینان خاطری این مال و سلامت مردم کشور آن‌هم در این صنعت عظیم به امثالهم واگذار شده‌است. اینجا با چنین تقاسیری متهمان علی‌رغم اتهامات جدی و سنگینی که علیه آنها مطرح

عابدزاده علی‌رغم صدور حکم انفصال از خدمت و تعلیق از تصدی ریاست سازمان هواپیمایی کشوری همچنان هاشمی

بعد از عبور از مراح و قریع و توضیحی در ارتباط با علل فنی وقوع سانحه و مشخص شدن سهم هر یک از عوامل و رد نظر به‌اصطلاح کارشناسی سازمان هواپیمایی کشوری، مساله مهم دیگری هم وجود دارد که باید به آن اشاره کرد. اما قبل از آن بگذارید مثالی برنم تا تصویر بهتری از آنچه در حال وقوع است داشته‌باشید. این روزها دادگاه اکبر طبری، معاون سابق رئیس قوه قضائیه در حال برگزاری است. پرونده‌ای براز تخلفات گوناگون که توسط یکی از رؤس نظام قضایی کشور تسهیل و ایجاد شده‌است. حالا فکر کنید شخصی که این روزها درحال پشت‌سر گذاشتن دادگاه‌ها و توضیح و دفاع در ارتباط با اتهاماتش است. از مسئولیتش عزل و جدا نمی‌شد. یعنی هم‌زمان که معاونت ریاست قوه قضائیه را برعهده داشت، دادگاه‌های رسیدگی به اتهاماتش هم برگزار می‌شد. خب طبیعی است در چنین شرایطی به کلی روند رسیدگی به اتهامات و پرونده این متهم دچار خدشه می‌شد و عملاً رسیدگی عادلانه به این پرونده میسر نبود. اینجا و در مجاری رسیدگی به اتهامات متهمان سانحه سقوط هواپیمای یاسوج هم با چنین شرایطی مواجه هستیم. اینجا دیگر بحث مال و مفاسد اقتصادی (شاید فعلا) مطرح نیست و در ارتباط با جان انسان‌ها اتهاماتی متوجه مدیران و مسئولان صنعت هوایی کشور است. اینجا با چنین تقاسیری متهمان علی‌رغم اتهامات جدی و سنگینی که علیه آنها مطرح

ادامه در صفحه ۱۲

فرهیختگان

۵ عملکرد گروپی پروازی در تشخیص یخ‌زدگی که می‌توان یکی از دلایل اصلی آن را ضعف آموزش‌های آنها دانست.
۶ کارخانه ATR برخلاف تعهدات بین‌المللی مندرج در پیمان شیکاگو و خصوصاً ضمیمه ششامه هشت آن به‌بهبانه تحریم، تجهیزات مربوط به سامانه پایش کارایی (APM) را در اختیار شرکت آسمان قرار نداده‌است که این موضوع باید از طریق مبادی مورد پیگیری قرار گیرد.
۷ شرکت هواپیمایی آسمان و سازمان هواپیمایی کشوری از فرصت برجام برای تجهیز هواپیماهای ATR به سامانه پایش کارایی (APM) استفاده مناسب نکرده‌اند، به‌طوری‌که علی‌رغم ورود چندین فرونده هواپیمای ATR نو به کشور، متأسفانه این تجهیزات از کارخانه ATR دریافت نشده‌است.
۸ لطیف‌گسترده‌ای از تخلفات عموماً امرانه و عامدانه جهت کتمان عدم انجام امریه صلاحیت پروازی کمیسیون بررسی سانحه شرکت آسمان انجام شده‌است.

۹ نظارت‌های سازمان هواپیمایی کشوری بر شرکت آسمان ضعیف بوده و گواهینامه‌های قابلیت پسرواز (C.of.A) و گواهینامه بازنگری صلاحیت پروازی هواپیما برخلاف مقررات مربوطه بدون بررسی کارشناسی صادر شده‌است.
۱۰ گزارش‌های کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری درخصوص سانحه یاسوج توسط اعضای گروه‌های یارده‌گانه تهیه نشده و موردتأیید آنها نیست.
۱۱ با توجه به ضعف‌های هواپیمای ATR در مواجهه با یخ‌زدگی و سوانح متعدد قبلی آن تیم فرانسوی تلاش کرده که ضعف این هواپما را بپوشانند و کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری نیز در این کار به آنها کمک کرده و منافع ملی نادیده گرفته شده‌است.

۱۲ یکی از تخلفات ریشه‌ای که این کمیسیون در ارتباط با دلیل سانحه یاسوج و رخ بالای سوانح کشور به آن دست یافت، عدم شایسته‌سالاری و استفاده از افرادی با تخصص‌های غیرمرتبط در پست‌های کلیدی صنعت هوایی است.

ردیف	علت سانحه	درصد سهم	نهادهای مرتبط و درصد سهم	مقصران به ترتیب اهمیت
۱	عدم انجام امریه صلاحیت پروازی	۷۰ درصد	سازمان هواپیمایی کشوری ۳۰ درصد	1.1 - ۵.ع - ۱.ح - ۱.م.ج
۲	صلاحت و عملکرد گروه پروازی	۱۵ درصد	گروه پروازی ۵ درصد	ع.ب - ۲.ح.م.ج - ۲.ع.ع - ۲.م.ج
۳	مشکلات فرودگاهی	۱۵ درصد	شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ۱۰ درصد	۳.م - ۳.ع - ۳.ح - ۳.م.ج

عوامل ذی‌مدخل از مقصران

ردیای عابدزاده در خاطرات هاشمی

مرور این خطوط و جست‌وجو در ارتباط با عقبه مدیریتی و البته پرونده‌های متعدد عابدزاده نتایج خالب دیگری را هم نشان می‌دهد. مثلاً در کتاب خاطرات مرحوم هاشمی فرسختجانی چندین بار از عابدزاده نام برده شده‌است. برای نمونه در تاریخ چهارشنبه مهر ۱۳۷۴ هاشمی نوشته: مقصر لحظات کوتاهی در جلسه هیات‌دولت شرکت کردم و بقیه وقت تا ساعت ۱۱ تمام کارها در کمیسیون گذشت. آقای [حسن] [مرعشی]، [رئیس کمیسیون رئیس جمهور]، تلفنی اطلاع داد که دادگاه رسیدگی به سقوط هواپیما در اسفهان، [آقای علی‌عابدزاده]، [مدیرعامل [هواپیمایی] آسمان را بازداشت کرده و ممکن است، خلبان‌ها عکس‌العمل نشان دهند». با این‌ملاکجه ۹شنبه مهر ۱۳۷۴ نوشته: «در جلسه هیات دولت، از رفتار نامناسب دادگاه اسفهان درمورد بازداشت آقای عابدزاده و سواده‌راه جلسات دادگاه صحبت شد. « درراه پنجشنبه ۴ بهمن ۱۳۷۵ هم هاشمی نوشته: [آقای] [علی] عابدزاده، مدیرعامل شرکت هواپیمایی آسمان آمد. از خدمت‌افراوان دولت اظهارت اعجاب‌کرد و نگرانی از آینده و گفت‌او همکارانش معتقدند، من مظلوم و آزاده‌خواه هستم. گزارش پیشسرفت امور شرکت را داده‌وبرای توسعه جهت زور و ریاال استفاده کرد. از جریان دادگاه مربوط به سقوط هواپما در اسفهان گل‌همند، ولی روحیه‌خوب است».



ادامه در صفحه ۱۳