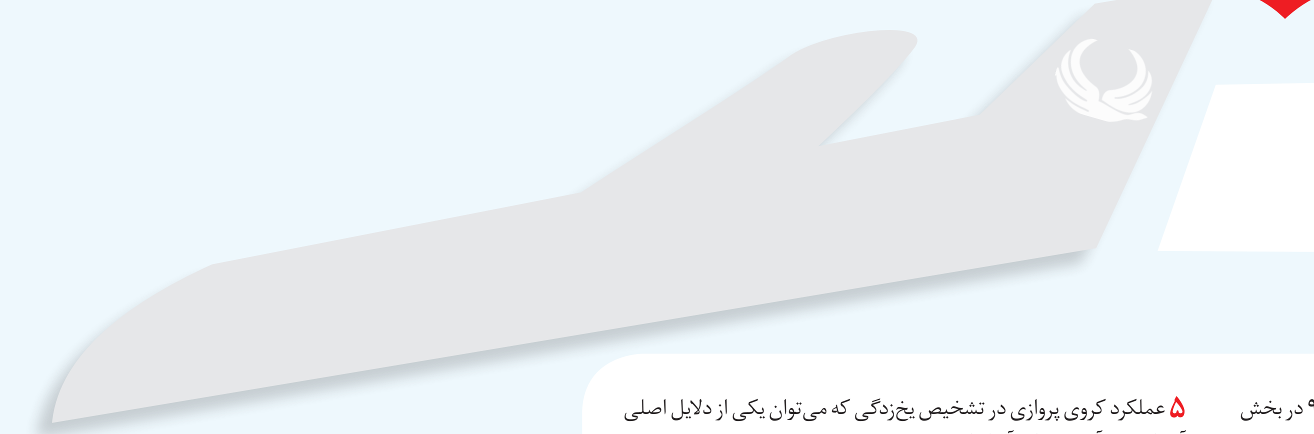

«فرهیختگان» برای اولین‌بار جزئیاتی را از ابعاد حقوقی سقوط پرواز تهران - یاسوج منتشر می‌کند

جعبه سیاه پرونده پرواز ۳۷۰۴

ابوالقاسم رحمانی
دبیرگروه جامعه

۲۹ بهمن ۹۶، ساعت ۹:۳۲ صبح روز یکشنبه، ارتفاعات روستای کهنگان شهرستان سمیرم، برخورد هواپیمای ATR شرکت هواپیمایی آسمان با شماره پرواز ۳۷۰۴ به کوه دنا و درنهایت جان باختن ۶۵ نفر از مسافران و خدمه این پرواز. علی‌رغم تمام اتفاقاتی که در تمام این حدود دوسالی که از این واقعه هولناک می‌گذرد، رخ داده است با اندک یادآوری از این حادثه همه به‌خوبی در ذهن مرور می‌کنند که چه روزهای عجیب، تلخ و ترسناکی بود؛ روزهایی که همه منتظر بودند تا شاید لابه‌لای ناتوانی تیم‌های امدادی در رسیدن به لاشه هواپیما و جسد جانباختگان خبری از زنده ماندن یک نفر مخابره شود. اما این‌طور نشد و این حادثه هم مثل خیلی از حوادث هوایی دیگر، با جان‌باختن تمامی سرنشینان هواپیما به پایان نرسید! بعد از واقعه و عبور از روزهای نخست و گذر از فضای احساسی و ملتهب ابتدایی، طبق روال معمول تمام سوانح اینچنینی پروسه بررسی علت وقوع حادثه آغاز شد. پروسه‌ای که متاسفانه والبته به دلایل بسیاری همواره با مطول شدن روندها و درگیری و نفوذ منتفعان همراه بوده است، به‌طوری که بعد از حدود دوسال، علی‌رغم انتشار گزارش‌های متعدد و اظهارات گوناگون، هنوز مراجع رسمی قطع به‌یقین علت اصلی سانحه را عنوان نکرده و متهمان همچنان در راهروهای دادگاه و مراجع قضایی زمان می‌خرند تا شاید این‌بار هم مثل تمام دفعات قبلی، از زیربار پذیرش مسئولیت‌ها و قصورات خود شانه خالی کنند. هرچند در ادامه می‌نویسیم که این‌بار ماجرا متفاوت‌تر از تمام دفعات قبلی پیش رفته است.

بگذارید کمی از عقب‌تر شروع کنیم، به‌هرحال در اولین روز تابستان ۹۹ و آخرین، اولین روز تابستان قرن، نوشتن از حادثه‌ای که دوسال پیش اتفاق افتاده خیلی منطقی به‌نظر نمی‌رسد. اما همین تاخیر پرداخت‌های رسانه‌ای به‌علاوه وقت‌کشی‌های مدیران متهم سازمان هواپیمایی کار را به اینجا رسانده است که هیچ‌سانحه 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 ۱۳۹۸/۱۱/۱ کمیسیون برای قرائت از تریبون مجلس شورای اسلامی به‌تصویب رسید، منتشر شد. شرایط خاص کرونایی، گذشت زمان، وضعیت خاص کشور به‌علاوه پایان کار مجلس دهم و فضای انتقالی و جایگزینی نمایندگان جدید باعث شد آن‌طور که انتظار می‌رفت به این مساله و گزارش توجه نشود. همین حالا هم که در ارتباط با این سانحه در فضای رسانه‌ای جست‌وجوهایی انجام می‌دهیم، اخبار زیادی دست ما را نمی‌گیرد و صرفا به بازنشر همان گزارش، بدون تحلیل و حفظ خط خبری خاصی برمی‌خوریم که این مساله با وجود متفاوت و خاص بودن روند بررسی این سانحه هوایی در کشور اصلا مطلوب به نظر نمی‌رسد.

سنت‌شکنی در ارتباط با بررسی سوانح هوایی

۱ ابتدا 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 در ادامه بیشتر صحبت می‌کنیم)، دادگستری و سازمان بازرسی براساس اصل ۱۷۴ قانون اساسی به‌عنوان نهاد قضایی و کمیسیون اصل ۹۰ و کمیسیون عمران مجلس شورای اسلامی به‌عنوان نهاد بررسی کننده اداری مسئولیت بررسی علل سوانح هوایی در کشور را برعهده دارند. نکته قابل تامل در ارتباط با نهادهای بررسی کننده سوانح هوایی این است که همواره و علی‌رغم وجود نهادهایی که از آنها نام بردیم همگی به گزارش کمیسیون بررسی سوانح سازمان هواپیمایی اتکا می‌کردند (براساس قانون تنها مرجع رسیدگی به سوانح هوایی غیرنظامی در قلمرو ایران، سازمان هواپیمایی کشوری (واحد بررسی سوانح و حوادث هوایی) است)، اتفاقی که این‌بار برخلاف همیشه تکرار نشد و همین عدم تکرار رویه قبلی پرونده سانحه هوایی یاسوج را وارد فاز جدید و متفاوتی کرد.

سازمان هواپیمایی کارشناسان خودش را هم دور زد

۲ در سانحه یاسوج طبق روال سابق ابتدا کمیسیون بررسی سوانح (که باید نهادی مستقل باشد) وابسته به سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان نهاد متولی و احتمالا متهم اصلی هرگونه سانحه و اتفاق در حوزه هوایی در مدت زمان کوتاهی (که رویه معمولی در دنیا هم نیست) اعلام نظر کرد؛ اعلام نظری که هدف از آن صرفا پیشگیری از وقوع سوانح و حوادث مشابه است. براساس گزارش این کمیسیون و آژانس بررسی سوانح و حوادث هوایی فرانسه درنهایت خطای خلبان مثل همیشه به‌عنوان عامل اصلی سقوط اعلام شد! انتظار می‌رفت کمافی‌السابق این‌بار هم گزارش این کمیسیون بی‌بروبرگرد به‌عنوان نظر نهایی و کارشناسی پذیرفته شود، منتها این‌بار ورق برگشت و پروسه بررسی سانحه هواپیمای ATR شرکت آسمان وارد مرحله تازه‌ای شد. خصوصا وقتی اعلام شد که این گزارش حتی مورد تایید اعضای کمیسیون بررسی سوانح سازمان هواپیمایی نیست، یعنی همان‌هایی که مسئولیت بررسی علل سانحه هواپیمای یاسوج را برعهده داشتند، اعلام کردند که گزارش اعلام‌شده از سوی سازمان هواپیمایی کشوری مورد تایید آنها نیست و به بیان تازه‌تر گویا سازمان هواپیمایی کشوری حتی اعضای کمیسیون بررسی سانحه خود را هم دور زده و گزارشی را بدون تایید آنها و به‌صورت غیرکارشناسی اعلام کرده است! در گفت‌وگو با یکی از اولیای‌دم جانباختگان سانحه، مشخص شد این موضوع از سوی بازپرس پرونده کتباً به‌اطلاع دادستان وقت تهران نیز رسیده‌است!

ورود مرجع قضایی و برهم خوردن معادلات سازمان هواپیمایی

۳ بعد از این کش‌وقوس‌ها بود که بالاخره براساس قرار کارشناسی صادرشده از سوی شعبه ۱۳ بازرسی ناحیه ۲۸ تهران ویژه رسیدگی به جرائم کارکنان دولت در ۱۷ مهر ۹۷ برای هیات سه نفره کارشناسان جهت بررسی و اظهارنظر کارشناسی پیرامون پرونده سانحه هوایی هواپیمای شرکت هواپیمایی آسمان روند بررسی وارد مرحله دیگری شد؛ مرحله‌ای که یافته‌ها و گزارش‌های تیم سه نفره فصل جدیدی در بررسی سوانح هوایی در کشور و بالاخص در این پرونده ایجاد کرد. گزارش این تیم سه نفره تمام معادلاتی را که برخی مسئولان سازمان هواپیمایی در ذهن داشته و پیش گرفته بودند، به‌هم ریخت و درنهایت منتج به گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس و برگزاری دادگاه برای رسیدگی به اتهامات متهمین این پرونده شد.

گستردگی اطلاعات و پیچیدگی‌های موجود در این پرونده کار نوشتن از آن را بسیار سخت می‌کند. با وجود این و به‌منظور بررسی همه‌جانبه ماجرا سعی کرده‌ایم یک بازخوانی از تمام اتفاقاتی که حول ماجرای سقوط هواپیمای یاسوج افتاده است، داشته باشیم و در ادامه به نقاط عطف موجود در این پرونده و بخشی از یافته‌های کارشناسان و مسئولان در ارتباط با سقوط هواپیمای ATR آسمان بپردازیم.

۱ **مساله عدم استقلال نهاد بررسی کننده؛** همان‌طور که بالاتر گفتیم براساس قانون کمیسیون بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی کشوری به‌عنوان نهاد متولی در ارتباط با سوانح هوایی کشور وجه قانونی دارد و نظرات کارشناسان این کمیسیون معمولا فصل‌الخطاب است. منتها نکته‌ای که این بین بسیار حائز اهمیت و البته عجیب است وابستگی این کمیسیون به سازمانی هواپیمایی است، یعنی همان سازمانی که تمام امورات هوایی کشور برعهده آن است، از سوانح تا هر اتفاق دیگر، به وسیله یکی از دفاتر و کمیسیون‌های خود تحت عنوان کمیسیون بررسی سوانح و حوادث هوایی به قصورات و حوادثی که خود در آنها متهم است، رسیدگی می‌کند! اگرچه در سانحه هوایی یاسوج برابر کیفرخواست صادره از سوی دادسرا، مدیران ارشد سازمان هواپیمایی کشوری هم‌اکنون متهم سانحه می‌باشند. به گفته رئیس کمیسیون بررسی سوانح هوایی سازمان هواپیمایی در مساله استقلال این کمیسیون باید قانون مجلس و آیین‌نامه هیات‌دولت اصلاح شود، اگر این روند خارج از سازمان هواپیمایی کشوری انجام گیرد، برخلاف قانون و آیین‌نامه هیات‌دولت است. همین عذر به‌مثابه راه درروبی برای مسئولان سازمان هواپیمایی و متهمان پرونده پرواز یاسوج هم عمل می‌کند، به‌طوری که آنها همواره و در جریان رسیدگی‌های قضایی و جلسات دادگاه‌ها از پاسخگویی به اتهامات شانه خالی می‌کنند. گواه این موضوع اینکه درآخرین جلسه دادگاه نیز یکی از متهمان سانحه خطاب به قاضی عالیشاه اظهار می‌دارد: «امروز من باید در کنار شما می‌نشستم نه در جایگاه متهم!!!» جالب است این سخنان مدیر کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری مردود است، زیرا براساس ضمیمه شماره ۱۳ پیمان شیکاگو کمیسیون بررسی سانحه باید مستقل از سازمان هواپیمایی کشوری باشد و در این راستا سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) در ممیزی سال ۲۰۱۰ میلادی از هواپیمایی کشوری ایران، عدم استقلال کمیسیون بررسی سانحه را به‌عنوان یک اشکال اساسی گزارش کرده و از ایران خواسته تا این مغایرت با استانداردهای جهانی را برطرف کند. این اشکال در سال‌های بعد (۲۰۱۶ میلادی) توسط آژانس ایمنی اتحادیه اروپا نیز مطرح شده است. همان‌طور که گفته شد ضمیمه شماره ۱۳ پیمان شیکاگو به تصویب هیات‌دولت نیز رسیده است. بنا براین استقلال کمیسیون بررسی سانحه نه‌تنها با قوانین مغایرت ندارد بلکه حتی الزام‌آور نیز هست. حتی اگر مغایرتی در قوانین و مقررات وجود داشته باشد وظیفه سازمان هواپیمایی کشوری است که با تهیه پیش‌نویس و ارسال برای هیات‌دولت مقررات را اصلاح کند. طبیعتا ۱۰ سال فرصت بسیار زیادی است و سازمان هواپیمایی کشوری می‌توانسته در این خصوص اقدام کند ولی از آنجایی که اینها تنها معاذیر برای فرار از تن دادن به استقلال کمیسیون بررسی سانحه است، امیدی نیست که به‌زودی اصلاح شود. یکی از مدیران اسبق سازمان هواپیمایی کشوری دراین خصوص اعلام کرد که در گذشته با همکاری وزارت راه اقدامات جدی به‌منظور استقلال کمیسیون بررسی سانحه شکل گرفته و اسناد آن نیز موجود است لکن به دلایل نامعلومی آن اقدامات در سال‌های اخیر متوقف شده است.

۲ **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 و در اصل وابسته در این ماجرا که نظرات آن وجاهت قانونی دارد کمیسیون بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی است که بارها و بارها نشان داده صلاحیت و آزادگی 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 ۱۳ پیمان شیکاگو بررسی مرجع قضایی و مرجع اداری باید مستقل از نهاد بررسی سانحه انجام گیرد. در این ضمیمه همچنین استناد به بررسی‌های نهاد مستقل بررسی سانحه را توسط مراجع قضایی منع کرده و بر ضرورت بررسی قضایی با استفاده از متخصصان دیگری که با متخصصان نهاد مستقل بررسی سانحه متفاوت باشند، تاکید شده است، لذا قوه مقننه و قضائیه باید براساس سایر قوانین موضوعه نسبت به احقاق حق بازماندگان و شناسایی نارسایی‌ها و برطرف کردن آنها اقدام کنند. این اتفاق برای اولین‌بار و با درایت 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 تابو این انحصارگرایی را شکست و شاید همین مساله بیش از هرچیز دیگری باعث احساس خطر متولیان صنایع هوایی کشور شده است.

۳ **گزارش کمیسیون اصل ۹۰ و لزوم پیگیری؛** همان‌طور که گفتیم علی‌رغم آنکه طی دو سال اخیر با فواصل زمانی نسبتا طولانی و به‌صورت جسته‌وگریخته در ارتباط با این سانحه اخبار و اطلاعاتی منتشر شد، گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس شورای اسلامی آن هم در روزهای پایانی کار آن فضای مطالبه‌گری در این رابطه را تسهیل کرد. نکته‌ای که در ارتباط با این گزارش حائز اهمیت است، ابتدا همین تاخیر در اعلام آن است که به اذعان برخی مطلعان در تمام طول این مدت و بعد از آماده شدن گزارش فشارهای سنگین و متعددی از سوی برخی ذی‌نفعان، متهمان و اصحاب قدرت به نمایندگان و البته کارشناسان وارد شد تا حتی‌المقدور از انتشار این گزارش جلوگیری به عمل آید و روند بررسی سوانح هوایی بر همان مدار قبلی و انتقال همه تقصیرات بر گردن خلبان ادامه یابد. مضاف بر این مساله، ادعاهای مطرح‌شده در این گزارش در ارتباط با تلاش‌های کارشناسان و اعضای کمیسیون اصل ۹۰ و کمیسیون عمران مجلس و ممانعت سایر نهادها خصوصا سازمان هواپیمایی کشوری هم درخور توجه است. در این گزارش آمده است: «سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها برخلاف قانون نحوه اجرای اصل نودم (۹۰) قانون اساسی به تعدادی از سوالات این کمیسیون پاسخ نداده، مدارک درخواستی را ارائه نکرده و در مواردی نیز پاسخ‌های بی‌ارتباط یا ناقص ارائه شده است. در جلسات برگزارشده با گروه بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری، پاسخ قانع کننده و علمی به سوالات کارشناسی درخصوص سانحه و اشکالات مطروحه درخصوص گزارش صادره آن کمیسیون ازجمله اینکه به چه دلیلی خلبان مقصر اعلام شده ارائه نگردید. سازمان هواپیمایی کشوری و کمیسیون بررسی سانحه آن سازمان، مدارک و اسناد درخواستی را خصوصا در ارتباط با اطلاعات جعبه سیاه به‌صورت ناقص در اختیار کمیسیون قرار داده و در مواردی اطلاعات و اسناد غیرمرتبط را برای کمیسیون ارسال نمودند، این در حالی است که این اطلاعات به‌طور کامل به‌همراه اطلاعات بیش از ۶ ماه پروازهای قبل از سانحه توسط کمیسیون بررسی سانحه در اختیار کشور خارجی (فرانسه) قرار گرفته بود.» (در ارتباط با همین مساله هم شبهاتی مطرح است که در آینده به آنها هم اشاره خواهم کرد، بالاخره اینکه به یک کشور غربی علی‌رغم آنکه یکی از ذی‌نفعان این مساله است اعتماد شود، اما به مراجع داخلی خیر، کمی مساله را بودار نشان می‌دهد.)

ادامه در صفحه ۱۳

ادامه از صفحه ۱۲

آنچه تا اینجا مشخص است قصورات عیان و کارشکنی‌های عجیب سازمان هواپیمایی کشوری در ارتباط با پرونده سقوط هواپیمای یاسوج است، به‌طوری که گزارش سست و پرابهام و پر از شبهه این سازمان که حتی موردتایید کارشناسان خود سازمان هواپیمایی هم نبود، موردتایید نهادهای نظارتی و نمایندگان مجلس و سایر مراجع قرار نگرفت و درادامه گزارشی که کارشناسان مرجع قضایی در بیش از ۴۰۰ صفحه آن را تهیه کردند، مورد وثوق و تایید قرار گرفته است. گزارشی که مدیران و منتفعان سازمان هواپیمایی و متهمان این پرونده به هر طریق و با هر دستاویزی سعی در وارد کردن خدشه و ایراد به آن دارند و می‌خواهند هرطور شده از این ماجرا به سلامت عبور کنند. دراین مسیر از هیچ کاری هم فروگذار نکرده و نمی‌کنند. بعد از روشن‌تر شدن مساله بد نیست حالا کمی هم در ارتباط با علل اصلی وقوع سانحه بنویسم؛ عللی که از نظر سازمان هواپیمایی کشوری به ریاست علی عابدزاده (یکی از متهمان اصلی این پرونده و البته پرونده‌های متعدد قضایی دیگر) همگی متوجه خلبان بوده است اما از نظر تیم کارشناسی مرجع قضایی و گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس، کاملا برعکس و متفاوت از آن چیزی است که بیان می‌شود.

علل حادثه و معرفی متهمان در گزارش کمیسیون اصل ۹۰

همان‌طور که گفتیم، آنچه تا اینجا نوشته شد تشریحی بر تمام اتفاقات و آن چیزی بود که براین 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 ماجرا معرفی می‌شوند. مکررا گفتیم طبق اعلام کمیسیون بررسی سوانح و حوادث سازمان هواپیمایی (بهتر است بگوییم مدیران سازمان هواپیمایی چون کارشناسان کمیسیون بررسی گزارش منتشرشده از سوی این سازمان را رد کردند) مقصر اصلی سانحه خلبان بوده است. 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 و متهمان اصلی این پرونده معرفی شدند. در گزارش کمیسیون اصل ۹۰ در بخش نتیجه‌گیری، در تشریح علل این حادثه آمده است:

باتوجه 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 AD۲۰۰۹-۱۷۰-۰ ونتیجتا عدم‌تجهیز هواپیما به سامانه تشخیص یخ‌زدگی مبتنی‌بر پایش کارایی (APM)، کروی پروازی به‌موقع از بروز یخ‌زدگی مطلع نشده و هشداری به آنها داده نشده است.

عوامل کمکی موثر در بروز این سانحه به‌ترتیب 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 برخورد مناسب با متخلفان.

۲ عملکرد ناصحیح مراقبت پرواز و شرکت فرودگاه‌ها شامل مکالمات غیراستاندارد و غیرضروری مراقبت پرواز در بحرانی‌ترین شرایط پرواز با خلبان، خرابی دستگاه DME و ارائه اطلاعات غیرعلمی و ناصحیح در این خصوص به خلبان که از نظر به‌هم‌زدن تمرکز کروی پرواز نباید انجام می‌شد. عدم وجود گزارش پیش‌بینی هواشناسی در این فرودگاه و استفاده از دستگاه‌های کمک‌ناوبری قدیمی و طرح پروازی فرودگاه یاسوج علی‌رغم نصب دستگاه‌های جدید کمک‌ناوبری DVOR در سال ۱۳۹۲ در آن فرودگاه که تا زمان سانحه راه‌اندازی نشده بود.

۳ صدور گواهینامه عملیاتی (A.O.C.) شرکت آسمان توسط سازمان هواپیمایی کشوری علی‌رغم وجود سه عدد یافته نوع یک و چندین یافته نوع دو.

۴ ضعف آموزش کروی پروازی و اشکالات مرکز آموزش (ATO) شرکت هواپیمایی آسمان به‌طوری که گواهینامه آن مرکز چندین ماه تعلیق بوده و در زمان تعلیق، گواهینامه کلاس زمینی و سمیلاتور کمک‌خلبان هواپیمای سانحه‌دیده برگزار شده است.

۵ عملکرد کروی 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 خصوصا ضمیمه شماره هشت آن به‌بهانه تحریم، تجهیزات مربوط به سامانه پایش کارایی (APM) را دراختیار شرکت آسمان قرار نداده است که این موضوع باید از طریق مبادی مربوطه موردپیگیری 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، به‌طوری که علی‌رغم ورود چندین فروند هواپیمای ATR نو به کشور، متاسفانه این تجهیزات از کارخانه ATR دریافت نشده است.

۸ طیف گسترده‌ای از تخلفات عموما آمرانه و عامدانه جهت کتمان عدم‌انجام امریه صلاحیت پروازی مربوط به یخ‌زدگی توسط شرکت آسمان انجام شده است.

۹ نظارت‌های سازمان هواپیمایی کشوری بر شرکت آسمان ضعیف بوده و گواهینامه‌های قابلیت پرواز (C.of.A.) و گواهینامه بازنگری صلاحیت پروازی هواپیما برخلاف مقررات مربوطه بدون‌بررسی کارشناسی صادر شده است.

۱۰ گزارش‌های کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری درخصوص سانحه یاسوج توسط اعضای گروه‌های یازده‌گانه تهیه نشده و موردتایید آنها نیست.

۱۱ باتوجه به ضعف‌های هواپیمای ATR در مواجهه با یخ‌زدگی و سوانح متعدد قبلی آن تیم فرانسوی تلاش کرده که ضعف این هواپیما را بپوشاند و کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری نیز دراین کار به آنها کمک کرده و منافع ملی نادیده گرفته شده است.

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

تعیین نقش و اثرگذاری هریک از عوامل در بروز این سانحه در گزارش کارشناسان مرجع قضایی

همان‌طور که نوشتم، گزارشی بیش از ۴۰۰ صفحه از سوی تیم کارشناسی مرجع قضایی در مدت‌زمانی نسبتا طولانی و با انجام کار کارشناسی دقیق آماده شد و تمام ادعاهای مدیران و مسئولان صنعت هوایی و سازمان هواپیمایی کشوری را به چالش کشید. براساس اطلاعات موجود دراین گزارش که البته منبع اطلاعات و گزارش کمیسیون اصل ۹۰ مجلس نیز بوده است، سوای شرح تفصیلی علل وقوع حادثه و عوامل اثرگذار به اختصار نوشته شده: «در بررسی‌های این هیات کارشناسان مشخص شد برای تحقق شرایطی که هریک از افعال یا ترک‌افعال منتهی به وقوع سانحه صورت گیرد زنجیره گسترده‌ای از تخلفات اداری و غیرارادی (عموما آمرانه) شکل گرفته که در متن گزارش تفصیلی بدان اشاره شده فلذا در ادامه صرفا خلاصه آنها ذکر می‌شود.»

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

این هیات کارشناسی برمبنای اطلاعاتی که تا زمان نگارش گزارش دراختیار داشته است، جهات و علل وقوع سانحه، نهادهای مرتبط با جهات و علل وقوع سانحه و عوامل ذی‌مدخل از مقصران را به تفکیک درصد سهم هریک از علل این‌طور اعلام کرده است. براساس اطلاعات موجود در این جداول و براساس سهم هریک از عوامل اثرگذار برخلاف ادعاهای سازمان هواپیمایی کشوری مبنی‌بر تقصیر خلبان، تنها ۱۵ درصد از تقصیرات متوجه صلاحیت و عملکرد گروه پروازی است که تازه در این رقم هم فقط پنج‌درصد متوجه گروه پروازی و ۱۰ درصد الباقی متوجه شرکت آسمان و سازمان هواپیمایی کشوری است.

ردیف	علت سانحه	درصد سهم	نهادهای مرتبط و درصد سهم	مقصران به ترتیب اهمیت
۱	عدم انجام امریه صلاحیت پروازی	۷۰ درصد	شرکت آسمان ۴۰ درصد	ا.آ - ع.ه - ح.ا - م.گ
			سازمان هواپیمایی کشوری ۳۰ درصد	ع.ع - م.ل - م.ح
۲	صلاحیت و عملکرد گروه پروازی	۱۵ درصد	شرکت آسمان ۵ درصد	ع.ب
			گروه پروازی ۵ درصد	مرحوم حجت‌الله فولاد (خلبان) مرحوم کاوه خلیلی (کمک خلبان)
			سازمان هواپیمایی کشوری ۵ درصد	ع.ع - م.ح
۳	مشکلات فرودگاهی	۱۵ درصد	سازمان هواپیمایی کشوری ۵ درصد	ع.ع
			شرکت فرودگاه‌ها و ناوبری هوایی ایران ۱۰ درصد	م.ر - ع.ی - ع.م - ا.م

عوامل ذی‌مدخل از مقصران

عابدزاده علی‌رغم صدور حکم انفصال از خدمت و تعلیق از تصدی ریاست سازمان هواپیمایی کشوری همچنان رئیس است!

بعد از عبور از مرور وقایع و توضیحی در ارتباط با علل فنی وقوع سانحه و مشخص‌شدن سهم هریک 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 بزنم تا تصویر بهتری از آنچه درحال وقوع است داشته باشید. این روزها دادگاه اکبر طبری، معاون سابق رئیس قوه قضائیه درحال برگزاری است، پرونده‌ای پراز تخلفات گوناگون که توسط یکی از رئوس نظام قضایی کشور تسهیل و ایجاد شده است. حالا فکر کنید چنین 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 عملا رسیدگی عادلانه به این پرونده میسر نبود. اینجا و در ماجرای 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 تفاسیری متهمان علی‌رغم اتهامات جدی و سنگینی که علیه آنها مطرح است، همچنان در مسند قدرت قرار دارند و به فعالیت‌های خود ادامه می‌دهند. یکی از متهمان اصلی این پرونده علی عابدزاده، معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس وقت سازمان هواپیمایی کشوری است. طبق اطلاعی که نگارنده حاصل کرده است، عابدزاده نه‌تنها به دلیل اتهاماتی که در این پرونده و البته پرونده‌های متعدد قضایی که دارد به قید وثیقه آزاد است بلکه بنا بر قراری که شعبه ۱۳ بازپرسی دادسرای عمومی و انقلاب ناحیه ۲۸ (جرایم کارکنان دولت) تهران برای او صادر کرده است، از اشتغال به فعالیت‌های مرتبط با جرم ارتکابی هم منع شده است ولی در عین ناباوری کانه که قحط‌الرجال 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 قرار و در این شرایط خدایی‌ناکرده 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 واقعا سوال ایجاد می‌شود که با چنین سطح وسیعی از اتهامات که متوجه علی عابدزاده و سایر متهمان این پرونده است، با چه اطمینان‌خاطری جان و مال و سلامت مردم کشور آن‌هم در این صنعت عظیم به امثالهم واگذار شده است و چرا تصمیمی برای آینده سازمان هواپیمایی کشوری گرفته نمی‌شود؟

ردپای عابدزاده در خاطرات هاشمی

مرور این خطوط و جست‌وجو در ارتباط با عقبه مدیریتی و البته پرونده‌های متعدد عابدزاده نتایج جالب دیگری را هم نشان می‌دهد. مثلا در کتاب خاطرات مرحوم هاشمی‌رفسنجانی چندین‌بار از عابدزاده نام برده شده است. برای نمونه در تاریخ چهارشنبه ۵ مهر ۱۳۷۴ هاشمی نوشته: «عصر لحظات کوتاهی در جلسه هیات‌دولت شرکت کردم و بقیه وقت تا ساعت نُه شب، برای انجام کارها در کمیسیونم گذشت. آقای [حسین] مرعشی، [رئیس کمیسیون رئیس‌جمهور]، تلفنی اطلاع داد که دادگاه رسیدگی به سقوط هواپیما در اصفهان، [آقای علی‌عابدزاده]، مدیرعامل [هواپیمایی] آسمان را بازداشت کرده و ممکن است، خلبان‌ها عکس‌العمل نشان دهند.» یا مثلا یکشنبه ۹ مهر ۱۳۷۴ نوشته: «در جلسه هیات دولت، از رفتار نامناسب دادگاه اصفهان درمورد بازداشت آقای عابدزاده و سوءاداره جلسات دادگاه صحبت شد.» درباره پنجشنبه ۴ بهمن ۱۳۷۵ هم هاشمی نوشته: «آقای [علی] عابدزاده، مدیرعامل شرکت هواپیمایی آسمان آمد. از خدمات فراوان دولت اظهار اعجاب کرد و نگرانی از آینده و گفت او و همکارانش معتقدند، من مظلوم و آزادیخواه هستم. گزارش پیشرفت امور شرکت را داد و برای توسعه جهت ارز و ریال استمداد کرد. از جریان دادگاه مربوط به سقوط هواپیما در اصفهان گله‌مند، ولی روحیه‌اش خوب است.»