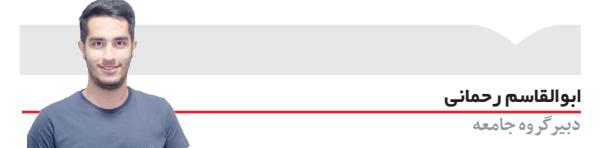


پرونده سقوط هواپیمای اوکراینی وارد فاز تازه‌ای شد

جدال دیپلماتیک با اوکراین: از آنتونف ۱۴۰ تا بوئینگ ۷۳۷



ایوب‌القاسم رحمانی

دبیر گروه جامعه

۱۸ دی‌ماه سال ۹۸، کمی بعدتر از ساعت ۶ و ۱۹ دقیقه، پرواز شماره ۷۵۲ هواپیمایی بین‌المللی اوکراین بعد از برخاستن از فرودگاه

سانحه بود. به هر شکل اظهارات روز گذشته تورج زنگنه، رئیس جدید سازمان هواپیمایی کشوری حول جزئیات بررسی جعبه‌سیاه هواپیمای اوکراینی، مساله را وارد مرحله جدیدتری کرد. هرچند هنوز از جزئیات اطلاعاتی منتشر نشده است، اما اندک توضیحاتی که زنگنه در رابطه با این اتفاق تلخ ارائه کرد، نیازمند تامل و تحلیل فضای پیش‌رو است که در ادامه بیشتر در این باره می‌خوانیم.

سانحه، بازگشایی جعبه‌سیاه و اطلاع از جزئیات آن و... همه در این مدت سر زبان‌ها و مورد بحث و جدل بین کشورهای ذی‌نفع و مسئول در این سانحه بوده است. برداشت‌های سیاسی و ماهیگیری‌های مغرضانه از این ماجرا هم‌الی ماشاءالله اتفاق افتاد اما آنچه کمی بعدتر مشخص شد، بعد از تایید و تکذیب‌های پیاپی، خطای انسانی اپراتور پدافند هوایی سپاه پاسداران انقلاب اسلامی به‌عنوان علت اصلی وقوع

امام خمینی (ره) و حرکت به مقصد کی‌یف پایتخت اوکراین مورد اصابت دو موشک قرار گرفت و در نزدیکی شاهدشهر تهران سقوط کرد و تمامی ۱۷۶ مسافر و خدمه آن جان باختند. واقعه تلخی که با گذشت چندین‌ماه از وقوع آن همچنان پرونده آن باز و گمانه‌زنی‌ها، حواشی و موضوعات مختلفی پیرامون آن ادامه دارد. مسائلی حول علت وقوع حادثه، عمدی بودن یا نبودن، اتفاقات پشت‌پرده و بعدتر روند بررسی

مروری کوتاه بر آنچه تا امروز حول ماجرای سقوط هواپیمای اوکراینی گذشت

ابتدا بد نیست یک تایم‌لاین کوتاه از اظهارات و اقدامات اثرگذار در پروسه وقوع و بررسی این سانحه (بین انبوهی از واکنش‌ها و اظهارات) داشته باشیم و در نهایت به آخرین مساله و اظهارات روز گذشته رئیس جدید سازمان هواپیمایی کشوری برسیم

۱۸ دی ۹۸

وقوع سانحه هواپیمای اوکراینی

۱۸ لغایت ۲۰ دی ۹۸

اظهارات شتابزده و غیرکارشناسی از سوی علی‌عابدزاده، رئیس سابق سازمان هواپیمایی پیش از اعلام رسمی علت وقوع سانحه

۲۰ دی ۹۸

انتشار فیلمی در خصوص صحت، سلامت و عدم آسیب‌دیدگی جعبه‌سیاه هواپیما توسط سازمان هواپیمایی

۲۱ دی ۹۸

بیانیه ستادکل نیروهای مسلح در خصوص اصابت موشک به هواپیمای اوکراینی و متعاقبا صدور دستور قضایی جهت شناسایی مسببان و مقصران وقوع سانحه

بهمین ۹۸ لغایت تیر ۹۹

شیوع و همه‌گیری ویروس کرونا و سایه افکندن این موضوع بر ماجرای سانحه هواپیمای اوکراینی

۱۳ بهمن ۹۸

انتشار فایل صوتی مشتمل بر مکالمات خلبان هواپیمایی آسمان با مرکز مراقبت پرواز در خصوص مشاهده شلیک موشک مقارن با زمان سانحه هواپیمای اوکراینی

۹ تیر ۹۹

مصاحبه دادستان نظامی تهران با رسانه‌ها و ارائه توضیحات فنی پیرامون علل وقوع سانحه هواپیمای اوکراینی از منظر بررسی‌های نظامی و تایید بازداشت ۳ نفر از افراد شاغل در بخش نظامی

۱۲ تیر ۹۹

انتشار فایل صوتی از مدیرکل دفتر بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری در خصوص اطلاع از حملات موشکی و عدم لغو پرواز به جهت عدم افسای حملات

۲۱ تیر ۹۹

انتشار سندی از سوی آرش خدایی تحت‌عنوان گزارش پیشرفت تحقیقات با تکبیه و تاکید بر وجود خطاهای متعدد نظامی و عدم اشاره به تکالیف و وظایف سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها

۲۶ تیر ۹۹

انتشار اعلامیه رسمی آژانس ایمنی اتحادیه اروپا در خصوص عدم امنیت آسمان ایران برای پرواز هواپیماهای مسافربری با توجه به گزارش سازمان هواپیمایی کشوری و وجود خطا و ناهماهنگی در بخش نظامی

۲ شهریور ۹۹

اظهارات تورج زنگنه، رئیس جدید و جایگزین علی‌عابدزاده در سازمان هواپیمایی کشوری در رابطه با جزئیات جعبه‌سیاه هواپیمای اوکراینی

بررسی علل سقوط و اطلاعات حاصل از بازخوانی جعبه‌سیاه هواپیمای اوکراینی دستمایه بهره‌برداری‌های سیاسی نشود

همان‌طور که اشاره کردم، زخم‌نه‌چندان کهنه سقوط هواپیمای اوکراینی روز گذشته و بعد از صحبت‌های زنگنه، رئیس سازمان هواپیمایی کشوری دوباره سر باز کرد و این پرونده وارد مرحله جدیدی شد. زنگنه در نشست خبری جزئیات بررسی جعبه‌سیاه هواپیمای اوکراینی را تا ۱۹ ثانیه پس از انفجار اعلام کرد و گفت: «مکالمات خلبانان و کسروی پروازی تا ۱۹ ثانیه پس از انفجار ضبط شده و پس از آن FDR و CVR از کار افتاده است. بازخوانی جعبه‌های سیاه بوئینگ ۷۳۷ اوکراینی برابر با مقررات بین‌المللی و تحت نظارت و مسئولیت سازمان هواپیمایی کشوری ایران انجام شده است و هنگام بازخوانی، نمایندگان کشور آمریکا به‌عنوان طراح سازنده هواپیما، اوکراین ثبت‌کننده و بهره‌بردار، فرانسه ارائه‌دهنده خدمات و مشاور فنی، نمایندگان کشور کانادا، انگلستان و سوئد که اتباع‌شان در این پرواز بودند و نماینده سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری ایگائو در این فرآیند حضور داشتند. داده‌های هر دو جعبه‌سیاه هواپیما بدون مشکل فنی بازخوانی شد و تا ساعت ۶ و ۱۴ دقیقه و ۵۶ ثانیه همه متغیرهای پروازی عادی و هواپیما در شرایط نرمال بوده و CVR هواپیما تا ۱۹ ثانیه پس از انفجار موشک ایل را ضبط کرده است. اقدامات و مشارکت صورت گرفته در بازخوانی براساس استانداردهای انکس ۱۳ ایگائو بوده است. در کابین پرواز سه نفر کرو و یک معلم بودند که هر سه متوجه شرایط غیرعادی شده و تا آخرین لحظات مشغول کنترل و هدایت هواپیما بوده‌اند و معلم خلبان بعضی از راهنمایی‌ها را انجام می‌دهد از جمله اینکه

به خلبان اعلام می‌کند هر دو موتور هواپیما فعال است. با توجه به اینکه صدای کابین ۱۹ ثانیه بعد از انفجار قطع می‌شود و موشک دوم ۲۵ ثانیه پس از آن شلیک شده و به مجاورت هواپیما رسیده تحلیلی درمورد عملکرد و آثار موشک دوم از جعبه‌های سیاه هواپیما به دست نمی‌آید، چراکه قطعات ناشی از موشک اول و اصابت آن به هواپیما باعث قطع جعبه‌های FDR و CVR در ۱۹ ثانیه پس از آن شده است. سازمان هواپیمایی کشوری ایران از دفتر تحقیقات و تحلیل ایمنی هواپیمایی کشوری فرانسه برای همکاری‌های بازخوانی تشکر کرده است. اطلاعات استخراج شده دراختیار نمایندگان کشورهای ذی‌ربط قرار گرفته تا تحلیل‌های ایمنی و فنی خود را در چارچوب استانداردهای ایگائو به سازمان هواپیمایی کشوری ایران ارائه کنند. این اقدامات با هدف ایمنی و جلوگیری از رخدادهای مشابه صورت می‌گیرد و هر نوع استفاده سیاسی از این فرآیندها ضمن اینکه در تضاد با اهداف مورد تاکید ایگائو قرار دارد روند رسیدگی به سانحه را تحت‌الشعاع قرار خواهد داد. همچنین از همه ذی‌نفعان درخواست می‌کنیم از هر نوع تحلیل یا استفاده از این اطلاعات که در راستای ایمنی نباشد خودداری کنند. به همه کشورهای که پیش از این حادثه از آسمان ایران عبور می‌کردند و هم‌اکنون از این فضا استفاده نمی‌کنند یا به همه کشورهای که درحال حاضر از آسمان ایران استفاده می‌کنند اطمینان می‌دهیم که پرواز بر فراز آسمان ایران ایمن خواهد بود و هیچ مشکلی در این زمینه وجود نخواهد داشت.»

دسته‌بندی ابعاد مختلف سانحه هواپیمای اوکراینی

با توجه به موارد بیان شده، می‌توان ماجرای سانحه هواپیمایی را در یک تقسیم‌بندی به اتفاقات پس از پرواز، حین پرواز و بعد از وقوع سانحه دسته‌بندی کرد و در تقسیم‌بندی دیگری هم می‌توان سانحه را از دو بعد فنی و حقوقی مورد تحلیل و بررسی قرار داد. در شرح تقسیم‌بندی نخست، تایم‌لاین ابتدای گزارش و مرور اخبار منتشرشده از روز حادثه تا به‌امروز اطلاعات نسبتاً خوبی در اختیار مخاطب قرار می‌دهد و نقش متغیرها و افراد و سازمان‌های مختلف در این سانحه درنکات را تا حدی مشخص می‌کند. اما در ارتباط با تقسیم‌بندی دوم ابعاد فنی بروز این حادثه نیازمند اظهارات کارشناسی و البته اطلاع از جزئیات ریز و دقیق استخراج‌شده از جعبه‌سیاه است که فعلا در دسترس نیست. اما از لحاظ حقوقی می‌توان به چند مساله و شبهه اشاره کرد. به خوبی به یاد داریم در همان روزها و حتی ساعات ابتدایی وقوع سانحه یکی از علامت‌سوال‌های بزرگ ذهن مردم و رسانه‌ها ماجرای عدم لغو پروازها در شرایط عملیاتی و جنگی بود. اساساً سازمان هواپیمایی کشوری برابر ماده ۱۰ قانون هواپیمایی کشوری موظف به لغو و تحدید پروازها بوده که سانحه هواپیمای اوکراینی نشان داد این سازمان این گونه عمل نکرده و آن علامت‌سوال و شبهه همچنان با برجا و باقی است. مضاف بر این و با استناد به سخنان روز گذشته رئیس سازمان هواپیمایی کشوری و استانداردها و اصول ایگائو بررسی علت وقوع سوانح هوایی و مشخص شدن آن صرفاً به‌منظور جلوگیری از وقوع سوانح مشابه صورت می‌گیرد و نباید دستمایه تسویه‌حساب‌ها و اظهارات و چالش‌های سیاسی شود، لذا این مساله از این حیث قابل تامل و توجه است، چراکه ماجرای هواپیمای اوکراینی و اتفاقات پس از آن نشان داد بهره‌برداری‌های سیاسی از آن می‌تواند به‌شدت بر روند رسیدگی به پرونده اثر بگذارد و مطالبه و خون‌خواهی به‌حق خانواده‌های مسافران این پرواز را به حاشیه ببرد.

ایران می‌تواند با دست پرتی در مذاکرات حاضر شود

هواپیمایی اوکراینی وارد کی‌یف شد. متقابلاً وزارت خارجه اوکراین اعلام کرد که به‌دنبال گرفتن حداکثر غرامت از ایران است و این یعنی فشار حداکثری و دست‌بتر و بالاتر اوکراینی‌ها در این سانحه، اما آیا این امکان وجود داشت ایران وضعیت بهتری در این کارزار داشته باشد؟ پاسخ این سوال مثبت است. در سال ۱۳۹۳ یک فروند هواپیمایی آنتونف ۱۴۰ در تهران سقوط کرد و همه سرزنیان آن جان باختند. تلاش کمیسیون بررسی آن سانحه ثابت کرد که دلیل سانحه مشکل طراحی در موتور و همچنین اشتباهات کتاب‌های عملیاتی هواپیمایی بوده است. بخش زیادی از نظریه کمیسیون بررسی سانحه ایران توسط نهاد بررسی سانحه کشور روسیه و کشورهای مشترک‌المنافع تایید شد. اما کشور اوکراین با همکاری برخی عوامل داخلی و شرکت‌ها سعی کردند خلبان را عامل اصلی سانحه معرفی کنند. با این حال نهایتاً اوکراین نیز پذیرفت که هواپیما مشکل طراحی داشته است. این سانحه با توجه به سرمایه‌گذاری وسیع کشور

همان‌طور که می‌دانید و مشخص است و از آنجایی که هواپیمای سانسحه‌دیده از هواپیمایی بین‌المللی اوکراین و مقصد این پرواز ناتمام هم‌کی‌یف پایتخت این کشور بوده، یکی از طرفین اصلی ماجرا کشور اوکراین است. مذاکرات و رایزنی‌های متعددی بعد از این سانحه بین دو کشور و تمامی کشورهای درگیر با این سانحه صورت گرفت. یکی از شروط لازم برای هر نوع مذاکره‌ای قدرت چانه‌زنی و دست‌پر و حتی دست‌بالا تر است که بعد از این سانحه خیلی توقعی وجود نداشت ایران حائز آنها باشد، خصوصاً بعد از اینکه علت سانحه مشخص شد. اما به گفته کارشناسان و صاحب‌نظران می‌شد ایران در مذاکرات بین دو کشور با دست پرتی حاضر شود و مطالباتی را نیز متاثر از وقایع گذشته از کشور اوکراین داشته باشد. در این رابطه بد نیست ماجرای را از زبان یک کارشناس حقوق حمل‌ونقل هوایی بازخوانی کنیم. «چندوقت پیش در خبرها آمد که معاون حقوقی وزارت امورخارجه جهت مذاکره با مقامات اوکراین در خصوص سانحه

در آینده چه خواهد شد؟

براساس تایم‌لاین بالا صفحه‌ها اظهارات و واکنش‌های مسئولان کشور در مواجهه با سانحه هوایی هواپیمای اوکراینی را نشان می‌دهد، باید این‌طور گفت که واکنش‌های مسئولان دولتی خصوصاً مسئولان سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها در ایام پس‌سانحه بر روند رسیدگی به این پرونده اثرگذار خواهد بود و می‌تواند مسیر آن را مشخص کند. به‌رحال روند رسیدگی به این پرونده در داخل کشور با جدیت و توسط محافل قضایی نظامی در حال رسیدگی است و مضاف بر این انتظار می‌رود نقش سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت فرودگاه‌ها و... نیز مورد بررسی و پیگرد قرار بگیرد.

درخصوص ساخت هواپیماهای آنتونف زبان‌هنگفتی را به کشور وارد کرد. جا داشت که سازمان هواپیمایی کشوری با همکاری وزارت امورخارجه اکنون غرامت آن سانحه را نیز مطرح می‌کردند تا تیم ایرانی در مذاکرات کمی در جایگاه بهتری قرار می‌گرفت. اما افسوس که نه‌تنها این کار توسط سازمان هواپیمایی کشوری انجام نگرفت بلکه مدیر دفتر بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری در اقدامی عجیب گزارش کمیسیون بررسی آن سانحه را تحریف و در نامهای به دادگاه بدوی عامل سانحه را خلبان اعلام کرد. گرچه با شکایت نماینده دادستان هم‌اکنون برای نام‌برده قرار مجرمیت به دلیل گزارش خلاف واقع صادر شده لکن ایشان کماکان مدیر دفتر بررسی سانحه هستند و طبیعتاً نمی‌توان از ایشان و مدیران ارشد سازمان هواپیمایی کشوری انتظار کمک به وزارت امورخارجه را داشت. امید است قوه قضائیه پیرو اقدامات قبلی خود در آن پرونده که موجب کشف حقایق شد به این موضوع نیز ورود کرده تا با کمک به وزارت امورخارجه نمایندگان ایران در مذاکرات بتوانند از غرامت سانحه آنتونف ۱۴۰ نیز صحبت کنند و عملاً در جایگاه بهتری در مذاکرات قرار بگیرند.»