



تکس: ستاره کاظمی، هم‌میهن

سقوط بالگرد در رئیس جمهور دو ماه بعد از حادثه

درباره سانحه هوایی ۳۰ اردیبهشت و ابهاماتی که ادامه دارد

می‌کند) مقاماتی که باید مورد محافظت قرار گیرند در پنج‌رده امنیتی قرار دارند. این موضوع را که یک فرد مورد تهدید است یا نه و نظام باید جان چه کسی را حفاظت کند، شورای عالی امنیت ملی و شورای امنیت کشور تعیین می‌کنند. رده‌بندی و تعیین سطح امنیتی افراد دارای منصب برجسته در کشور یا با چنین سابقه‌ای هم‌باتوجه به تهدیداتی که متوجه آن‌هاست و مسئولیت این افراد تعیین می‌کنند و براساس رده‌بندی امنیتی شورای امنیت کشور (شاک)، حفاظت از آنها در دستور کار قرار می‌گیرد. دوم اینکه مسئولیت حفاظت از شخصیت‌های عالی‌رتبه نظام و اماکن حیاتی و حساس را سپاه پاسداران انقلاب اسلامی بر عهده سپاه انصارالمهدی قرار داده است. طبقاً حفاظت از مقام رهبری البته فراتر از پروتکل‌های امنیتی دیگر مقامات صورت می‌پذیرد و مشخصاً سپاه ولی امر عهده‌دار آن است. موضوع سوم این است که در اولین رده از مقامات تحت حفاظت ویژه سران سه قوه قرار دارند و اصطلاحاً به لحاظ امنیتی رده یک محسوب می‌شوند. گفته شد سطح‌بندی امنیتی افراد با توجه به تهدیداتی که متوجه آن‌هاست و البته مسئولیت‌هایی که بر عهده دارند، تعیین می‌شود. اما در برخی موارد افرادی پس از اتمام دوره مسئولیت و به واسطه استمرار تهدیداتی که متوجه آن‌ها بوده همچنان در سطح‌بندی امنیتی قرار می‌گیرند. مانند برخی از وزرا و لوب‌و بعد از اتمام وزارت. در بین مقامات مرحوم آیت‌الله هاشمی‌رفسنجانی هم با وجود اینکه از سال ۱۳۷۶ به بعد دیگر در زمره سران قوا نبود اما تا پایان عمر رده امنیتی درجه یک شامل او هم می‌شد.

گذشته از مقامات رده اول شخصیت‌هایی مانند معاون اول رئیس‌جمهوری و چهار وزیر کشور، اطلاعات، امور خارجه و دفاع در رده دو امنیتی تعریف می‌شوند و سایر مقامات را هم مصوبه شاک در رده‌های سه تا پنج قرار داده است. چهارمین نکته این است که پروتکل‌های امنیتی حفاظت از مقامات براساس درجه رده‌بندی امنیتی‌شان به لحاظ تعداد همراهان، میزان اختیارات و هماهنگی‌های مورد نیاز متفاوت است.

▼ دشواری‌های سفرهای استانی مقامات

مبحث پنجم که در واقع به نوعی به سانحه هوایی ۳۰ اردیبهشت هم مرتبط است برنامه‌ریزی سفر استانی برای مقامات به‌ویژه مقامات دارای درجه امنیتی بالاست. کاری که به گفته محافظان و مسئولان حفاظت از شخصیت‌ها بسیار حساس و پیچیده است. به‌گونه‌ای که سردار هدایت البرزی فرمانده یگان حفاظت از شخصیت‌های ناجا در سال ۱۳۹۵ به تنسیم گفته بود: «حفاظت از شخصیت‌های ریزه کاری‌های زیادی دارد. مثلاً در سفرهای استانی برخی استان‌ها، شهرها و ایام‌ها، شرایط امنیتی متفاوتی دارد که در این موارد با توجه به حجم تهدیدات، نوع اسلحه، نوع اسکور، نوع خودرو حامل شخصیت، تیم‌های اسکور، پیش‌رو و مواردی از این دست تغییر می‌کند. این حساسیت برای شخصیت‌های دارای رده امنیتی بالا تا جایی است که حتی در نوع تغذیه و خوراک شخصیت و با تیم حفاظت او نیز تأثیر می‌گذارد؛ مثلاً در استان‌های گرمسیری و سردسیری، نوع غذا به گونه‌ای تعیین می‌شود که اثر آب و هوایی را متعادل کند تا مشکلاتی پیش نیاید.» او تأکید کرده بود: «برنامه‌ریزی برای سفر استانی سران یک برنامه‌ریزی پیچیده است چرا که باید تمام تهدیدات احتمالی را مشخص کرد و برنامه‌ریزی‌های لازم را در تمام ابعاد پیش و حین سفر به گونه‌ای چید که این احتمال به حداقل ممکن برسد. سلامت و حفظ جان شخصیت بر عهده تیم حفاظت اوست. از طرفی باید نوع تعامل تیم حفاظت با دیگر عوامل به گونه‌ای باشد که علاوه بر حفظ جان و سلامت شخصیت، برنامه‌ریزی‌های انجام شده برای این سفر نیز محقق شود.» واضح است که درباره مقامات درجه یک امنیتی همچون رئیس‌جمهوری یا رئیس‌مجلس باید نکات خاص دیگری هم علاوه بر موارد بالا رعایت شود. از جمله اینکه بالگرد حامل این مقامات هرگز نباید بدون رعایت پروتکل‌های امنیتی در نقطه صفر مرزی فرود آید.

آنچه از مجموع اظهارنظرها می‌توان دریافت این است که معمولاً در چنین سفرهایی بالگرد حامل مقامات درجه یک با حفظ فاصله ۱۰ تا ۱۵ کیلومتری از مرز فرود آمده و مقام مربوطه ادامه مسیر را با خودرو پیهمه است. متخصصان راندن بالگرد به لب‌مرز را اولین خطای بزرگ در حفظ امنیت مقامات می‌دانند. از این رو مسئولان مربوطه باید پاسخ دهند آیا درباره بالگرد حامل رئیس‌جمهوری فقیهد و همراهانش این نکته رعایت شده یا نه و اگر پاسخ منفی است چرا و آیا به این موضوع رسیدگی شده یا نه.

گزارش‌های هواشناسی هم موضوع مهمی در پرواز بالگرد حامل مقامات

شادی مکی

گزارشگر هم‌میهن



نزدیک به دو ماه از سانحه سقوط بالگرد حامل رئیس‌جمهور فقید می‌گذرد؛ اتفاقی که به جان باختن سید ابراهیم رئیسی، رئیس‌جمهور، حسین امیرعبداللهیان، وزیر امور خارجه، آیت‌الله آل‌هاشم، امام‌جمعه تبریز، استاندار آذربایجان و سرتیم حفاظتی ریاست‌جمهوری و اعضای کادر پرواز انجامید. این حادثه فضای سیاسی کشور را کاملاً تحت تأثیر قرار داد و تغییرات گسترده‌ای را در پی داشت. اینها جنبه‌های سیاسی و تبعات آن است و نباید اصل سانحه در ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۳ خورشیدی را به‌عنوان یکی از مهمترین سوانح تاریخ معاصر تحت‌الشعاع قرار دهد. از این رو جا دارد به خود حادثه پرداخته شود که برای بررسی ابعاد و علل آن هم هیئتی عالی‌رتبه تشکیل شده و تاکنون دو گزارش هم ارائه کرده است.

در دومین گزارش هیئت عالی بررسی ابعاد و علل سانحه بالگرد رئیس‌جمهوری به نکات قابل توجهی اشاره شده از جمله به گزارش هواشناسی ۳۰ اردیبهشت مبنی بر مساعد بودن هوا و متناسب بودن آن با شرایط پرواز با دید تا مقصد اول و دوم تا ساعت ۸:۵۰ صبح روز حادثه.

با این حال در این گزارش تصریح شده هوای مسیر برگشت با توجه به دریافت آخرین اسناد دریافتی و اظهارات خلبانان و سرنشینان دو بالگرد دیگر نیاز به بررسی بیشتر دارد. براساس این گزارش بالگرد حادثه‌دیده نقض مؤثر در وقوع حادثه نداشته است. همچنین در آن آمده با توجه به بررسی‌های انجام شده وقوع انفجار ناشی از خراب‌کاری در جریان پرواز و لحظات قبل از برخورد به دامنه ارتفاعات منتفی است. اقدامات مرتبط با جنگ الکترونیک نیز بر روی بالگرد سانحه‌دیده مشاهده نشده است.

نکته قابل تأمل آن است که براساس همین گزارش پیاده‌سازی مکالمات ضبط‌شده بین خلبانان گروه پروازی حاکی از آن است که از آخرین تماس با خلبانان بالگرد سانحه‌دیده تا زمان وقوع حادثه و پاسخ‌دادن آن‌ها تنها ۶۹ ثانیه طول کشیده و در این مدت هم هیچ‌گونه اعلامی مبنی بر وضعیت اضطراری ضبط نشده است. به بیان دیگر مشخص نیست در این ۶۹ ثانیه چه اتفاقی رخ داده که حتی اعلام وضعیت اضطراری هم نشده یا فرصتی برای آن نبوده است. از این رو گزارف نیست اگر گفته شود به تمام ابهامات پاسخ داده نشده و هنوز درباره سانحه اما و آگاهی وجود دارد. تا جایی که برخی افراد هم مواردی را مطرح کردند. از جمله یکی از فعالین ستاد سعید جلیلی که اگر چه فاقد جایگاه رسمی است و موقعیت او هم تضعیف شده ولی اظهارات او به هر حال بازتاب دارد؛ هر چند بلافاصله بعد از اظهار نظر او قوه قضائیه واکنش نشان داد و ارنفی‌پور را با عنوان اتهامی «نشر اکاذیب به قصد تشویش اذهان عمومی» به دادستانی تهران احضار کرد. ۱۹ تیرماه هم اصغر جهانگیر، سخنگوی قوه قضائیه در نشست خبری خود درباره آخرین وضعیت این پرونده گفت: «همانطور که قبلاً اعلام شد پس از حادثه سقوط بالگرد رئیس‌جمهور و همراهانشان پرونده‌ای تشکیل شده است و هیئتی در این خصوص مأموریت یافته که همه جوانب را از لحاظ فنی و ... بررسی کند و گزارشات لازم را بدهد. تا این لحظه هنوز هیئت گزارشی را برای قوه قضائیه ارسال نکرده و به محض اینکه گزارش هیئت واصل و اقدامات قضائی شروع شود، اطلاع‌رسانی لازم انجام می‌شود.» از این پاسخ می‌توان چنین برداشت کرد که با وجود گذشت دو ماه بعد از وقوع این سانحه برای عالی‌ترین مقام اجرایی کشور، هنوز این پرونده به نتیجه متقن یا قابل انتشاری نرسیده است.

با توجه به اهمیت سانحه بالگرد «هم‌میهن» در گفت‌وگو با افرادی که در حوزه حفاظت از شخصیت‌های درجه اول کشور سابقه، اطلاعات یا فعالیت‌هایی داشته‌اند این رخداد را بررسی کرده که از مجموع این صحبت‌ها می‌توان به این نکات اشاره کرد:

▼ پنج رده امنیتی متفاوت برای مقامات کشور

نخست اینکه براساس مصوبه شاک (شورای امنیت کشور که تشکیلاتی جدای شورای عالی امنیت ملی یا شعام است و زیر نظر وزارت کشور فعالیت

در انتظار گزارش رسمی نهایی

درباره بالگرد رئیس دولت سیزدهم که ۶۰ روز پیش سقوط کرد



محسن صالحی‌خواه
گزارشگر هم‌میهن

دو ماه از سقوط بالگرد آشیانه جمهوری اسلامی در آذربایجان شرقی گذشت. اما هر چه بیشتر فکر می‌کنم، کمر می‌فهمم چرا سوالاتی سخت و مهم درباره این حادثه خسارت‌بار تاکنون بی‌پاسخ مانده است. آیا ۶۰ روز پس از وقوع این حادثه که منجر به درگذشت رئیس‌جمهور، وزیر امور خارجه، استاندار آذربایجان شرقی، سرتیم حفاظت و خلبانان آشیانه جمهوری اسلامی شد، نباید گزارشی تفصیلی و جامع از این سقوط منتشر شود؟

چرا رئیس‌جمهور، سسی و چند روز بعد از عملیات «وعده صادق» به مرز ایران و آذربایجان رفت؟ مگر نه اینکه ارتباط گسترده باکو و تل‌آویو آشکار شده و اخبار متواتر و متعددی مبنی بر ارتباط عمیق و مستحکم میان دستگاه‌های اطلاعاتی دو طرف وجود دارد؟ حمله موشکی و پهپادی ایران به اسرائیل در نیمه‌شب ۲۵ فروردین آغاز شد و بالگرد رئیس‌جمهور ۳۰ اردیبهشت سقوط کرد. کدام تحلیل یا ضرورت این اجازه را می‌دهد که در چنین وضعیت و زمانی که تجربه ثابت کرده اسرائیلی‌ها ضربه‌هایی که می‌خورند را بدون پاسخ نمی‌گذارند، سفری در این سطح به مرز ایران و آذربایجان برنامه‌ریزی شود؟ حتی اگر بپذیریم که سفر ضروری بود، آیا در مرز ایران و آذربایجان با این مشخصات، باید سفر هوایی صورت می‌گرفت؟

چند نفر در این پرونده بازداشت شدند؟ چه کسانی قاصر یا مقصر بودند؟ سفر رئیس‌جمهور بدون برنامه‌ریزی قبلی صورت نمی‌گیرد. زمانی که مقامی در این سطح قصد سفر به یک استان را دارد، دستگاه‌های مختلف اطلاعاتی، انتظامی، نظامی و سیاسی در برنامه‌ریزی و اجرای این سفر، ذیل شورای تأمین و کمیته امنیتی استانداری دخیل هستند. قاعدتاً مسیر پرواز شخصیت‌ها محرمانه است. باید مشخص شود چه کسانی در این قفره خیانت یا کوتاهی کردند.

رسیدگی در صلاحیت کدام نهاد؟

چند نکته و پرسش حقوقی درباره پرونده سقوط بالگرد رئیس‌جمهور فقید



ابراهیم ایوبی
وکیل دادگستری

شصت روز از سانحه سقوط بالگرد حامل رئیس‌جمهور و هیئت همراه‌اش می‌گذرد، با اعلام حادثه، بلافاصله در اول خرداد «قانون انتخابات ریاست‌جمهوری اسلامی ایران» اصلاح، دو مرحله انتخابات در ۸ و ۱۵ تیرماه برگزار و رئیس‌جمهور بعدی انتخاب شد؛ ولی همچنان ابعاد حادثه روشن نیست و پرونده قضایی پیشرفت محسوسی نداشته است. سوم تیر، سیدطاهر مصطفوی (رئیس سازمان قضایی نیروهای مسلح) در دیدار با خانواده رئیس‌جمهور فقید بیان داشت: «به‌عنوان مسئول سازمان قضایی نیروهای مسلح براساس وظایف ذاتی سازمان، موظف بودم سانحه بالگرد ریاست‌جمهوری و همراهان ایشان را بررسی کنم، به همین خاطر از نزدیک به محل حادثه رفتم و با حضور متخصصین و کارشناسان امر و بازسازی صحنه سانحه، براساس تجارب قضایی و نظرات کارشناسی بر روی قطعات بالگرد، پیگیر علل وقوع این سانحه دلخراش خواهیم بود». اما تنها اطلاع‌رسانی رسمی، اظهارات سخنگوی قوه قضائیه در نشست خبری ۱۹ تیرماه است: «پس از تشکیل پرونده سقوط بالگرد شهید آیت‌الله رئیسی در دستگاه قضایی، هیئتی مأموریت پیدا کرد تا همه جوانب موضوع را از نظر تخصصی و فنی بررسی کند و گزارشات لازم را به دستگاه قضایی ارائه کند. تاکنون گزارشی در این رابطه به قوه قضائیه ارسال نشده است.» (خبرگزاری میزان).

بر مبنای اطلاعات دانشنامه آزاد «ویکی‌پدیا»، از ۷ مه‌ماه ۱۳۶۰ تا ۳۰ اردیبهشت ۱۴۰۳ تعداد ۵۸ سانحه هوایی در آسمان ایران رخ داده است که از نظر تعداد و میزان تلفات انسانی کم‌نظیر است. در هفت مورد از این سوانح، مقامات عالی‌رتبه کشوری یا لشکری در هواپیما یا بالگرد حضور داشته‌اند: نخست، هفتم مهر ۱۳۶۰: سقوط هواپیما در کهزیک و جان باختن مقامات عالی‌رتبه نظامی فلاحی، جهان‌آراء، کلاه‌دوز، نامجو، فکور؛ دوم، ۱۵ دی ۱۳۷۳: سقوط جت ارتش در حوالی اصفهان و کشته شدن منصور ستاری فرمانده به همراه ۱۱ فرمانده عالی‌رتبه نیروی هوایی؛ سوم، ۲۷ اردیبهشت ۱۳۷۰: سقوط هواپیمای حامل رحمان دادمان، وزیر راه و شهرسازی به همراه نمایندگان استان گلستان در مجلس شورای اسلامی؛ چهارم، ۱۹ دی ۱۳۸۴: سقوط هواپیمای حامل احمد کاظمی، فرمانده نیروی زمینی سپاه در شمال غرب کشور؛ پنجم، ۱۲ شهریور ۱۳۹۰: سانحه هواپیمای مسافربری در فرودگاه مشهد که محسن رضایی، دبیر وقت مجمع تشخیص مصلحت نظام مسافر آن بود اما حادثه تلفات جانی نداشت؛ ششم، ۴ اسفند ۱۴۰۱: