

بناام خدا

# دستور العمل

## مدیریت

# سوانح هواپی

کارگره حمل و نقل

سازمان مدیریت بحران کشور

## بنام خدا

### چگونگی مدیریت سوانح هوایی

#### الف - مرحله پیشگیری :

هواپیما نیز مانند هر وسیله حمل و نقلی دارای آسیب‌پذیری و در معرض حوادث انسانی و طبیعی مختلف قرار دارد. سوانح هواپیمایی یا ناشی از علل و عوامل عمومی یا منبث از شرایط خاص این وسیله پرنده است.

بررسی‌های انجام شده توسط متخصصان نشان می‌دهد علل عمده سقوط هواپیما (خواه سخت‌افزاری یا نرم‌افزاری) از شش حالت ذیل خارج نیست:

۱- خطای انسانی ناشی از هدایت هواپیما توسط خلبان و گروه خدمه.

۲- نقص فنی هواپیما.

۳- تعمیر و نگهداری هواپیما توسط واحدهای فنی.

۴- نقص دستگاه‌های ناوبری.

۵- مدیریت و کارکرد ناوبری زمینی (مراقبت و استاندارد پرواز).

۶- حوادث قهری.

وقوع هر سانحه‌ای علی‌القاعده خارج از عوامل فوق نخواهد بود. مطالعات حوادث هواپیمایی نشان می‌دهد این وسیله نیز مانند اتومبیل، کشتی و قطار به طور نسبی در معرض حادثه قرار دارد. اما میزان و صدمات آن در انطباق با امنیت پرواز و احساس ایمنی پرواز در اکثر کشورهای دنیا در سطح قابل قبولی قرار دارد به گونه‌ای که این وسیله در تحلیل نهایی به نسبت سایر وسایل حمل و نقل ایمن‌تر تلقی می‌شود. اما افزایش سوانح هواپیمایی به میزان خارج از حد متعارف را نه تنها باید ناشی از نقص عوامل فوق و در قالب اقسام پیش گفته بلکه چنان که خواهد آمد به دلیل بارز مسائل مدیریتی در این صنعت دانست، بر خلاف تصور رایج نوع هواپیما یا ساخت کشور خاص بودن، تأثیر چندانی در سوانح هوایی ندارد زیرا هواپیما به عنوان یک وسیله پرنده در زمانی اجازه پرواز و گواهی‌های فنی لازم را خواهد گرفت که با اصول و ضوابط یا اصطلاحاً استانداردهای پرواز انطباق داشته و متخصصان مربوطه قابلیت پرواز و ایمنی پرواز آن را تایید کرده باشند. در چنین صورتی این هواپیما به صورت اتوبه تولید و در ناوگان حمل و نقل هوایی به کار گرفته می‌شود. تکالیف مربوط به اعمال چنین نظارتی در داخل کشورهای جهان برعهده سازمان هواپیمایی کشوری آن کشور، در قالب اعمال حاکمیت دولت و سطح بین‌المللی برعهده سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری

(ایکائو) است. سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری وابسته به سازمان ملل است که از سال ۱۳۲۴ هجری شمسی و بعد از تصویب منشور آن (کنوانسیون شیکاگو) تاسیس شد.

این سازمان بزرگ‌ترین نهاد بین‌المللی است که بیش از ۲۰۰ کشور جهان در آن عضویت دارند. انجام هرگونه فعالیت بین‌المللی هواپیمایی باید در قالب استانداردهای این سازمان بین‌المللی انجام پذیرد. خاطرنشان می‌سازد غیر از کنوانسیون شیکاگو و پروتکل‌های الحاقی آن تعداد فراوان دیگری از اسناد بین‌المللی هواپیمایی کشوری مانند کنوانسیون ورشو در سال ۱۳۰۸ و پروتکل لاهه در سال ۱۳۳۴ و گوادا لاجارا ۱۳۴۰ و گواتمالا در سال ۱۳۵۰ در مورد مسئولیت مدنی شرکت‌های هواپیمایی در قبال مسافران و صاحبان کالا که عمدتاً مبتنی بر قاعده خطر و نه خطا است، کنوانسیون‌های توکیو ۱۳۵۲، لاهه ۱۳۴۹ و مونترال ۱۳۵۰ و ۱۳۶۲ راجع به جرائم هواپیمایی و هواپیما ربایی و بحث امنیت پرواز و ده‌ها سند بین‌المللی در مورد امنیت هوایی و زمینی این وسیله پرنده و تاسیسات ناوبری به تصویب کشورهای جهان رسید و لازم‌الاجراست در اجرای این اسناد تعهدآور بین‌المللی، قواعد و ضوابط فنی تحت عنوان استاندارد توسط واحدهای مختلف ایکائو که محل استقرار آن مونترال کانادا است تهیه و برای اجرا به کشورها ابلاغ کرده که باید توسط سازمان هواپیمایی کشوری ایران بر اجرای آن نظارت شود.

گذشته از این قواعد، شرکت‌های حمل و نقل هوایی در قالب سازمان بین‌المللی «یاتا» خود را موظف به پذیرش و اجرای تمام اصول و ضوابط فنی، اداری و حقوقی برای خود حداقل اصول ایمنی پرواز داشته‌اند مضافاً آنکه در قلمرو سیاسی هر کشور قوانین داخلی نه تنها در جهت اجرای این ضوابط بین‌المللی بلکه در تایید و تأکید آن مقررات جزایی، مدنی خاص و آیین‌نامه‌های مختلف وضع کرده‌اند که کشورما نیز با تصویب قانون هواپیمایی کشوری مصوب ۱۳۲۸ قانون الحاق به اکثر کنوانسیون‌های هواپیمایی، تصویب قانون مجازات اخلاص‌کنندگان در امنیت پرواز و خرابکاری در وسایل و تاسیسات هواپیمایی، مصوب ۱۳۵۰، قانون اجازه تصویب مقررات فنی و قواعد مربوط به کنوانسیون شیکاگو، قانون تعیین حدود مسولیت شرکت‌های هواپیمایی ایران در پروازهای داخلی، مصوب ۱۳۶۴ از زمره اولین پایه گذاران این روند در جهان است.

سازمان هواپیمایی کشوری تنها سازمانی است که به صورت مستمر و اجباری با آخرین استانداردهای بین‌المللی باید خود را منطبق و آنها را در داخل کشور اعمال و پایبندی شرکت‌های هواپیمایی را که با مجوز این سازمان به امر حمل و نقل بار و مسافران می‌پردازند تضمین کند. در صورت بروز هرگونه تخلف و سهل‌انگاری از فعالیت آنها جلوگیری و با متخلفان برخورد کند.

گستره این نظارت در تمام ابعاد اداری، مالی، حقوقی، فنی اشخاص حقیقی و حقوقی که در امر صنعت حمل و نقل هوایی فعالیت دارند باید اعمال شود و با خاطی به شدت برخورد شود. به عبارت دیگر مسئولیت اصلی قانون‌گرایی و انطباق با استانداردهای هوایی در داخل کشور با سازمان هواپیمایی کشوری است، سازمان بر اساس مقررات موجود در قانون هواپیمایی کشوری اختیار تام و کامل در اجرای مقررات داخلی و بین‌المللی بر فعالیت متصدیان حمل و نقل هوایی داشته و در صورت عدم انطباق شرایط فعالیت آنها می‌تواند مجوزها و گواهی‌ها را تعلیق یا لغو کند.

این نظارت از زمان تاسیس شرکت‌های مختلف فعال در امور هواپیمایی از آژانس‌های فروش بلیت، تهیه غذا، تعمیر و نگهداری، آموزش خلبان و خدمه پروازی، حمل بار و مسافر، خرید هواپیما و پرواز در داخل و خارج از کشور... اجاره هواپیما، رهن آن، ثبت هواپیما و خروج آن از ثبت، طبق قانون و به طور مشخص باید دقیقاً اعمال و اجرا شده و سازمان در تمام مراحل نظارت قانونی داشته و به عنوان ابزار حاکمیت نظام دخالت داشته باشد.

بنابراین میزان امنیت هواپیمایی در ایران با چگونگی نظارت سازمان هواپیمایی کشوری و موفقیت در انجام این رسالت ارتباط نزدیک و محوری دارد. سازمان هواپیمایی کشوری در صورتی موفق به اعمال درست چنین نظارتی خواهد شد که با اعمال سیاست شایسته‌سالاری در انتخاب متخصصان، مدیران خرد و کلان ابتدا مجموعه سازمانی فعال، پویا و توانمند داشته باشد تا بتواند به طور موثر بر فعالیت اشخاص حقیقی و حقوقی فعال در امر حمل و نقل هواپیمایی نظارت داشته باشد و از طرفی در اعطای مجوزهای لازم به متقاضیان با قاطعیت بر اصول و مقررات پای فشارد و سعی در صدور مجوز برای اشخاص صاحب صلاحیت و متخصص که صرفاً به سرمایه‌گذاری و درآمدزایی توجه دارند کند و در اعمال مقررات از کوچک‌ترین تخلف و بی‌مبالانی صرف نظر نکند.

هواپیمایی خواه در سطح اعمال حاکمیت یا اعمال تصدی به علت حساسیت ویژه و ماهیت تخصصی باید گستره‌ای باشد که در آن اصول و ضوابط امکان اجرا به طور کامل پیدا کند. مدیریت قوی و حرفه‌ای نیروهای متخصص و توانمند، نظارت و بازرسی مستمر، شایسته‌سالاری از جلوه‌های مدیریت موفق و یک صنعت هواپیمایی ایمن خواهد بود.

با عنایت به مقررات موجود باید پذیرفت حوادث و سوانح هواپیمایی به هر علتی از علل شش‌گانه پیش گفته که باشد، اگر به دقت مورد بررسی کارشناسی قرار نگیرد مشخص خواهد شد که گذشته از مسئولیت مرتکبان یا مسببان مادی آن مثلاً وجود نقص فنی در هواپیما یا بی‌احتیاطی یا بی‌مبالانی در تعمیر هواپیما، بی‌توجهی

خلبان یا مهندس هواپیما و ... که در صورت بروز حادثه مسئولیت متوجه این افراد هم خواهد شد، اما در اینگونه موارد نیز نقش نظارت به صورت مستمر، پویا، کارآمد و دقیق توسط متخصصان سازمان هواپیمایی کشوری که در تمام مراحل فعالیت‌های پروازی حضور مستمر دارند و بدون نظارت آنها خرید هواپیما، پرواز هواپیما و ... اصولاً فعالیت هواپیما و استفاده از خلبان و خدمه ... ممکن و میسر نیست به چشم می‌خورد زیرا انجام تمام این امور در صنعت هواپیمایی چه سخت‌افزاری و چه نرم‌افزاری چه ساخت هواپیما و چه آموزش کادر پرواز با نظارت سازمان هواپیمایی کشوری و صدور مجوزات مربوطه انجام می‌پذیرد. بنابراین در بررسی علل هر حادثه هوایی باید نقش دست‌اندرکاران امر تصدی و همچنین متولیان حاکمیتی و نظارت‌کننده مورد لحاظ، توجه و ارزیابی قرار گیرد. لذا مطمئناً چنانچه سازمان هواپیمایی کشوری بر اجرای ضوابط و مقررات استاندارد و ایمنی نظارت دقیق و قاطعی اعمال نماید در پیشگیری از وقوع حوادث هوایی بسیار مؤثر خواهد بود.

البته سازمان‌های بین‌المللی ایکائو و یاتا هر از چندی بازرسین خویش را به کشورمان اعزام می‌دارند که همین بازرسی‌ها می‌تواند در پیشگیری از وقوع سوانح بسیار مؤثر باشد در بازرسی‌های بعمل آمده از سازمان هواپیمایی کشوری ایران که طی برنامه جهانی ممیزی نظارت بر ایمنی (USOAP) در آبان ماه سال ۱۳۸۹ صورت گرفت کسب رتبه دهم جهانی ایران را در میان ۱۷۷ کشور جهان در پی داشت.

## ب: مراحل آمادگی و مقابله

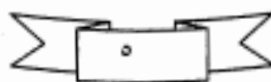
به منظور مقابله مناسب با سوانح هوایی غیرنظامی باید با برنامه‌ریزی دقیق و مشخص کردن نقش و وظایف هر یک از دستگاه‌ها و افراد و انجام تمرین و مانورهای دور میزی و میدانی آمادگی لازم را بدست آورد تا در موقع بروز سانحه بتوان بخوبی مقابله با آن را مدیریت نمود.

در سوانح هوایی داخل فرودگاه چنانچه منجر به جراحت و یا فوت سرنشینان هواپیما نشود، معمولاً توسط مدیرکل فرودگاه با توجه طرح اضطراری فرودگاه که مطابق دستورالعمل CAD ۲۷۱۷ سازمان هواپیمایی کشوری تهیه شده است آن را مدیریت می‌کند. مدیرکل فرودگاه در قالب طرح اضطراری فوق‌الذکر با کمک واحدهای مراقبت پرواز - آتش‌نشانی - حراست - پلیس فرودگاه - سپاه حفاظت فرودگاه - اورژانس فرودگاه - عوامل شرکت هواپیمایی سانحه‌دیده و روابط عمومی فرودگاه حادثه را مدیریت نموده و گزارش لازم را به مراجع مربوطه ارسال می‌دارد.

اما چنانچه هواپیماهای داخلی و یا عبوری از خاک کشور در محدوده هر استان دچار سانحه شوند یا احتمال وقوع سانحه در آنها برود یعنی چنانچه این هواپیماها از صفحه رادارهای مراقبت پرواز محو گردند.

یا ارتباط صوتی آنان با مرکز مراقبت پرواز داخل کشور قطع شود مدیرکل فرودگاه موظف است در اسرع وقت موضوع را به سازمان هواپیمایی کشوری - استاندار و رئیس شورای هماهنگی مدیریت بحران استان و با معاون امور عمرانی استانداری به عنوان قائم‌مقام ایشان و نیز مسئولین شرکت فرودگاه‌های کشور اطلاع دهد و رئیس شورای هماهنگی مدیریت بحران استان (استاندار) موظف است در چهارچوب قانون تشکیل سازمان مدیریت بحران کشور و آئین‌نامه اجرایی آن با کمک کارگروه‌های تخصصی شورای هماهنگی مدیریت بحران استان، واحدهای مربوطه در فرودگاه و نیز کمیسیون بررسی سازمان هواپیمایی کشوری بر مبنای این دستورالعمل برنامه‌ریزی لازم را جهت مدیریت بحران‌های ناشی از بروز سوانح هوایی بزرگ داخل فرودگاه‌ها و یا خارج از آن در خصوص هواپیماهای داخلی و خارجی سانحه دیده در محدوده استان انجام داده و با انجام تمرین و مانورهای متعدد سالیانه این آمادگی را حفظ کند.

تذکر: این دستورالعمل در بدترین شرایط سانحه هوایی تنظیم شده که در کلیه سوانح هوایی پاسخگو باشد. لذا استانداران محترم باید برنامه‌ریزی خویش را بر این مبنا که هواپیما در دریا سقوط کرده باشد و یا در عمق جنگل‌ها و یا در عمق کویر و یا بلندترین ارتفاعات و یا در آب و هوایی بسیار طوفانی و سرد دچار سانحه شده باشد انجام دهند که بتوانند همه شرایط را پاسخگو باشند.



کارگروه‌هایی که لازمست در جهت آمادگی و مقابله با چنین بحرانی حضور داشته باشند به همراه شرح وظیفه آنان بشرح زیر است:

### ۱- کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری

سازمان هواپیمایی کشوری بر اساس تعهدات بین‌المللی و قوانین داخلی نظام مقدس جمهوری اسلامی ایران عهده‌دار وظیفه خطیر نظارت بر حسن اجرای قوانین و مقررات و استانداردها در صنعت هواپیمایی غیرنظامی کشور می‌باشد و در این راستا جهت شناسایی منابع تهدیدکننده ایمنی و ارتقاء ضریب ایمنی پروازها بر اساس مقررات بین‌المللی و دستورالعمل‌های سازمان جهانی هواپیمایی کشوری ایکائو Annex ۱۳ و Iranian Civil Aviation Regulation (ICAR) ۱۱۳ وقوع سوانح و حوادث هوایی را مورد بررسی و مطالعه قرار داده و پس از کشف علت اصلی و عوامل کمک‌کننده حادثه توصیه‌های ایمنی را به منظور رعایت استانداردها و مقررات پروازی و توجه بیشتر به ایمنی پرواز جهت پیشگیری از تکرار سوانح مشابه صادر می‌نماید.

مندرجات ICAR ۱۱۳ وانکس ۱۳ سازمان بین‌المللی هواپیمایی کشوری (ایکائو) و ضمانت مربوطه تأکید دارند که از تجزیه و تحلیل و ترسیم نتایج و تعیین علل، به‌مراه توصیه‌های ایمنی که در گزارش‌ها خواهد آمد نایستی در راستای مقصر قلمداد نمودن اشخاص مورد بهره‌برداری قرار گیرد. تنها هدف بررسی سوانح، همانا دست‌یابی به علل و ریشه‌ها بمنظور پیشگیری از سوانح مشابه در آینده خواهد بود.

با وقوع هر حادثه هوایی کمیسیون مذکور موظف است با توجه به نوع حادثه با هر تعداد از گروه‌های بررسی سانحه که مورد نیاز است به محل سانحه اعزام شوند که عبارتند از:

- ۱-۱- گروه عملیات پرواز
- ۲-۱- گروه هواشناسی
- ۳-۱- گروه مراقبت پرواز
- ۴-۱- گروه شاهدان عینی
- ۵-۱- گروه دستگاه‌های ثبت و ضبط پروازی (CVR, FDR)
- ۶-۱- گروه سازه
- ۷-۱- گروه موتور
- ۸-۱- گروه سیستم‌های وسیله پرنده
- ۹-۱- گروه اسناد و مدارک وسیله پرنده

۱-۱- گروه عوامل انسانی

۱-۱- گروه تجسس و نجات و آتش‌نشانی

و با هماهنگی رئیس شورای هماهنگی مدیریت بحران استان بر مبنای دستورالعمل صادره شماره ۶۷۱۳ سازمان هواپیمایی کشوری و شرح وظایف تعیین شده نسبت به علت‌یابی بروز سانحه اقدام نماید. سرپرست کمیسیون بررسی موظف است در اسرع وقت تصاویری رنگی از جعبه‌های ثبت اطلاعات پروازی را در اختیار گروه‌های تجسس قرار دهد تا در جهت شناسایی جعبه‌های مذکور اقدام نمایند. تبصره ۱: کمیسیون بررسی سانحه می‌تواند در صورت نیاز کمیسیون‌های دیگری هم همچون بررسی انفجار را تشکیل دهد.

تبصره ۲: در هنگام بررسی سانحه کارشناسان کشورهای زیر می‌توانند در کمیسیون بررسی سانحه حضور داشته باشند:

الف- کشور ثبت‌کننده هواپیما

ب- کشور بهره‌بردار

ج- کشور طراح

د- کشور سازنده

ه- کشوری که اتباع آنان در هواپیما بوده‌اند.

## ۲- کارگروه تجسس به مسئولیت معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری

چنانچه محل وقوع سانحه مشخص نباشد و هواپیما پیدا نشده باشد، کارگروه تجسس به مسئولیت معاون هماهنگی امور عمرانی استانداری و عضویت گروه تجسس و نجات و آتش‌نشانی سازمان هواپیمایی کشوری، کارگروه‌های امداد و نجات، مخابرات و ارتباطات و امنیت و انتظامات شورای هماهنگی مدیریت بحران استان و مراقبت پرواز فرودگاه تشکیل می‌گردد و نسبت به امور زیر اقدام نماید.

۱-۲- به کلیه پاسگاه‌های نیروی انتظامی در استان دستور داده می‌شود که محدوده حوزه استحفاظی خویش را بررسی کنند.

۲-۲- از طریق صدا و سیما استان از مردم خواسته می‌شود که چنانچه اطلاعی از موقعیت سانحه دارند موضوع را به ستاد مدیریت بحران استان و یا پاسگاه‌های پلیس محلی اطلاع دهند.



- ۲-۳- به اداره کل منابع طبیعی و طرح‌های جنگل‌داری در استان‌های ذیربط ابلاغ می‌شود که با تمام امکانات و توان در جهت جستجوی هواپیما اقدام نمایند.
- ۲-۴- به فرماندهی نیروی دریایی مستقر در استان و نیز اداره کل بنادر و دریانوردی استان دستور داده می‌شود که از طریق واحدهای تجسس و نجات در آب‌های موجود به امر تجسس و نجات پردازند.
- ۲-۵- با فراخوانی نیروهای نظامی و داوطلبان هلال احمر و برنامه‌ریزی لازم، جهت تجسس و نجات به نقاط احتمالی جهت تجسس و نجات اعزام می‌شوند.
- ۲-۶- از طریق اطلاعات کارگروه تجسس و نجات سازمان هواپیمایی کشوری و پرواز بوسیله هواپیما و بالگرد در منطقه، نسبت به امر تجسس و نجات اقدام شود.
- ۲-۷- با کسب اطلاعات کارگروه تجسس و نجات سازمان هواپیمایی کشوری و واحدهای مراقبت پرواز و نیز پالس‌های دریافتی از تلفن‌های همراه مسافری که توسط کارگروه مخابرات پی‌جویی می‌گردد حدود محل وقوع حادثه شناسایی می‌گردد.
- تبصره: پس از تعیین محل وقوع سانحه از طرف رئیس ستاد مدیریت بحران استان و یا قائم‌مقام ایشان یک نفر از مدیران کل استان به عنوان مسئول و هماهنگ‌کننده عملیات محل وقوع حادثه انتخاب و به محل اعزام می‌گردد.

### ۳- کارگروه امداد و نجات به مسئولیت مدیرعامل هلال احمر استان

- ۳-۱- قاضی مشخص شده از طریق دادگستری استان در محل حضور یافته و مجوز جمع‌آوری و حمل اجساد را صادر می‌کند.
- تبصره: چنانچه محل وقوع سانحه در بالای ارتفاعات باشد نیاز است افراد آموزش دیده از بین کوهنوردان حرفه‌ای کادر پزشکی قانونی و یا اورژانس انتخاب شوند.
- (در سانحه هواپیمای توپولف در سال ۱۳۸۰ که به کوه سفید در اطراف فرودگاه خرم‌آباد برخورد نمود- گروهی از کوهنوردان ماهر با تجهیزات کافی کوهنوردی به محل وقوع سانحه که یکصد متر پایین‌تر از قله بود اعزام شدند ولیکن با دیدن اجساد متلاشی سرنشینان هواپیما روحیه خویش را از دست دادند و قادر به انجام جمع‌آوری و انتقال اجساد نبودند و به همین دلیل چندین ساعت وقت گروه‌های امداد و نجات از دست رفت)

- ۲-۳- با اعزام نیروهای آموزش دیده پزشکی قانونی استان و نیز اورژانس بیمارستان‌ها به محل وقوع سانحه نسبت به شناسایی و جمع‌آوری اجساد اقدام می‌کند.
- ۳-۳- بالگردهای مناسب جهت حمل اجساد باید از قبل برنامه‌ریزی شود در شرایط بد جوی امکان استفاده از بالگردهای معمولی وجود ندارد و باید در این رابطه از بالگردهای امداد و نجات استفاده نمود که ستاد مدیریت بحران استان و سازمان هواپیمایی کشوری باید از قبل این هماهنگی را در تأمین بالگردها بوجود آورند.
- ۴-۳- در صورت نیاز نسبت به تأمین اسکان اضطراری در محل وقوع حادثه و تأمین مواد غذایی مورد نیاز امدادگران اقدام می‌نماید.

#### ۴- کارگروه امنیت و انتظامات به مسئولیت معاون امنیتی و سیاسی استانداری

- ۱-۴- از طریق کلیه پاسگاه‌های انتظامی سراسر استان در جهت شناسایی محل وقوع سانحه اقدام می‌نماید.
- ۲-۴- به محض شناسایی محل وقوع سانحه، از طریق نیروهای انتظامی، محل وقوع سانحه، هواپیما و قطعات و با توجه به نوع وقوع سانحه حداقل تا شعاع ده کیلومتر محدوده مورد نظر تا زمان اعلام مسئول کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری تحت کنترل و مراقبت قرار می‌دهد. (در سانحه وقوع هواپیمای توپولف در قزوین یکی از مهم‌ترین قطعات هواپیما که عامل وقوع سانحه بود بعد از مدت‌ها جستجو در منزل یکی از روستائیان اطراف محل وقوع سانحه بدست آمد)

تبصره: نیروهای انتظامی موظفند از نزدیک شدن افراد غیر مرتبط به هواپیما جلوگیری کنند. یکی از مهم‌ترین قسمت‌های هواپیما که باید حفاظت شود کابین هواپیماست که گروه‌های بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری با تصویربرداری از آن و بررسی کلیدها و ... می‌توانند به شرایطی که هواپیما در موقع بروز سانحه داشته است پی ببرند و همچنین جمع‌آوری کلیه قطعات هواپیما و شبیه‌سازی آن می‌تواند کارشناسان را در تشخیص علت وقوع سانحه کمک کند.

- ۳-۴- مبادی خروجی راه‌های بین شهری محل وقوع سانحه تحت کنترل قرار می‌گیرد (در سانحه سقوط هواپیمای توپولف در شهرستان قزوین مأمورین انتظامی در مبدأ خروجی قزوین به

تهران یک وانت حامل قطعات هواپیما را که به عنوان آهن آلات قراضه حمل می‌شد توقیف کردند.

۴-۴- اموال مسافری جمع‌آوری شده در محل وقوع سانحه پس از هماهنگی با قاضی مربوطه توسط نیروی انتظامی مستقر در محل تحویل نماینده شرکت هواپیمایی مربوط می‌گردد تا به بازماندگان حادثه طبق مقررات تحویل گردد.

۵- کارگروه بهداشت و درمان استان به مسئولیت مدیرعامل بهداشت و درمان و آموزش

#### پزشکی استان

- ۱-۵- اعزام نیروهای اورژانس به تعداد کافی به محل وقوع سانحه.
- ۲-۵- تحویل و انتقال مجروحین به مراکز درمانی از قبل هماهنگ شده (استان محل وقوع سانحه و یا سایر نقاط کشور).
- ۳-۵- شناسایی مجروحین و فوت‌شدگان و اعلام اسامی آنان به مسئولین ستاد مدیریت بحران استان.
- ۴-۵- هماهنگی با شرکت پوشش‌دهنده بیمه سرنشینان هواپیما در جهت مداوای مجروحین و پرداخت هزینه‌های درمانی آنان.
- ۵-۵- هماهنگی با کارگروه بیمه و بازسازی و بازتوانی و ... در ارتباط با مجروحین احتمالی که در جریان انتقال و یا مداوا فوت می‌کنند.

۶- کارگروه بیمه - بازسازی و بازتوانی، تأمین و توزیع ماشین‌آلات، آواربرداری ساختمان‌ها،

آتش‌نشانی، مواد خطرناک و انتقال متوفیان به مسئولیت معاون هماهنگی امور عمرانی و یا

#### مدیرکل مدیریت بحران استان:

- ۱-۶- چنانچه بنزین هواپیما آتش نگرفته و یا منفجر نشده باشد، مأمورین آتش‌نشانی ابتدا اقدامات مهار را بعمل آورده و سپس نیروهای نجات به هواپیما وارد می‌شوند.
- ۲-۶- اطفاء حریق احتمالی توسط آتش‌نشانان و بیرون کشیدن اجساد از مابین قطعات هواپیما.

آتش‌نشانان باید در مرحله آمادگی آموزش‌های کافی در اطفاء حریق و یا امداد و نجات هواپیمایی که دچار سانحه شده ولیکن باک بنزین آن پر است ببینند که در غیر این صورت بحران را می‌توانند به فاجعه تبدیل کنند.

۳-۶- انتقال جانب‌باختگان با هماهنگی پزشکی قانونی به مرکز پزشکی قانونی و یا مراکزی که توسط ستاد مدیریت استان تعیین می‌گردد و سپس انجام هماهنگی‌های لازم جهت شناسایی و تفکیک و تحویل به بازماندگان آنان و سپس کفن و دفن آنان. (باید دقت شود که در جهت شناسایی اجساد از مشاهده مستقیم اجساد توسط بستگان درجه یک تا حد امکان خودداری شود).

۴-۶- فراخوانی شرکت بیمه‌ای که هواپیما و سرنشینان آن تحت بیمه آن شرکت بوده‌اند جهت حضور در محل سانحه و بیمارستان‌ها به منظور هماهنگی در مداوای مجروحین و انجام سایر وظایف محوله.

۵-۶- تأمین و توزیع ماشین‌آلات مورد نیاز.

۶-۶- آواربرداری ساختمان‌های احتمالی که در اثر برخورد با هواپیما تخریب شده‌اند.

۷- کارگروه حمل و نقل، شریان‌های حیاتی، طوفان و بلاپای جوی به مسئولیت مدیرکل راه و

#### شهرسازی استان:

۱-۷- احداث راه‌های دسترسی مورد نیاز به محل وقوع سانحه.

۲-۷- کمک به تأمین ماشین‌آلات مورد نیاز.

۳-۷- انجام عملیات گودبرداری در محل وقوع سانحه در صورت نیاز.

۴-۷- مدیریت ماشین‌آلات سنگین اعزامی به محل وقوع سانحه.

۵-۷- انتقال قطعات هواپیما به محل تعیین شده از طرف کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری.

۶-۷- تأمین ارتباطات بی‌سیم با محل وقوع سانحه در صورت نیاز.

۸- کارگروه ارتباطات و فناوری اطلاعات به مسئولیت مدیرکل شرکت مخابرات استان

۱-۸- تأمین ارتباطات بی‌سیم و باسیم در محل وقوع سانحه در صورت نیاز.

۸-۲- پی‌جویی محل وقوع سانحه از طریق تلفن‌های همراه مسافری

۹- کارگروه امور سیل و مخاطرات دریایی، برق و آب و فاضلاب به مسئولیت یکی از مدیران

منتخب وزارت نیرو در استان

۹-۱- تأمین روشنایی اضطراری در محل وقوع سانحه در صورت نیاز.

۱۰- کارگروه آموزش و اطلاع‌رسانی به مسئولیت مدیرکل صدا و سیما استان

۱۰-۱- اطلاع‌رسانی از چگونگی وقوع سانحه پس از کسب اطلاعات دقیق به رئیس و یا قائم‌مقام

ستاد مدیریت بحران استان و در صورت موافقت آنان، اطلاع‌رسانی به عموم.

۱۰-۲- کنترل و نظارت بر اطلاع‌رسانی توسط سایر رسانه‌ها.

تبصره: اطلاع‌رسانی در چنین سوانحی صرفاً از طریق رئیس شورای هماهنگی مدیریت بحران استان و معاون وزیر راه و شهرسازی و رییس کارگروه حمل و نقل، شریانهای حیاتی، طوفان و بلایای جوی سازمان مدیریت بحران کشور صورت خواهد گرفت (باید نهایت دقت شود که با اطلاع‌رسانی نادرست و غیر ضروری بحران ایجاد شده تشدید نگردد).

### ج: مرحله بازسازی و بازتوانی

- ۱- کمیسیون بررسی سوانح هوایی سازمان هواپیمایی کشوری با استفاده از اطلاعات بدست آمده هرچه سریع تر نسبت به بررسی و بیان علت وقوع سانحه اقدام می نماید.
- ۲- ستاد مدیریت بحران استان در جهت احیاء محل وقوع سانحه اقدامات متقاضی بعمل می آورد.
- ۳- شرکت هواپیمایی سانحه دیده در جهت مداوای مجروحین حادثه تا زمان ترخیص آنان از بیمارستانها پیگیری های لازم را بعمل می آورد.
- ۴- شرکت بیمه اقدامات لازم در جهت پرداخت خسارات وارده به سرنشینان و هواپیما و افرادی که در محل وقوع سانحه دچار خسارت شده اند را در چهارچوب مقررات بعمل می آورد.
- ۵- ریاست سازمان هواپیمایی کشوری بر انجام امور بازسازی و بازتوانی تا پایان نظارت و نتیجه را به معاون امور دولت و مدیریت بحران وزارت راه و شهرسازی و رئیس ستاد مدیریت بحران استان ذریط گزارش می نماید.
- ۶- معاون وزیر راه و شهرسازی و رئیس کارگروه حمل و نقل ، شریانهای حیاتی ، طوفان و بلاهای جوی سازمان مدیریت بحران کشور بر اقدامات کمیسیون بررسی سانحه سازمان هواپیمایی کشوری و شرکت هواپیمایی سانحه دیده و شرکت بیمه ذریط تا پایان مرحله بازسازی و بازتوانی نظارت عالیه می نماید.