

نام مدرک :

روش اجرایی آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری

کد مدرک:

P03-09/A



شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی (سهامی عام)

۱-هدف

هدف از تدوین این مجموعه، ارائه یک سند راهنما جهت تدوین و پیاده سازی طرح مدیریت اضطراری، در شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی، برای تحقق موارد ذیل است: ۱- حصول اطمینان از دستیابی به سطح بالایی از ایمنی ۲- پیشگیری از بروز وضعیتهای اضطراری با انجام برنامه ریزی مناسب و تدوین برنامه های کنترلی و پیشگیرانه (نظیر شناسایی و کنترل خطرات، آموزش پرسنل و ...) ۳- بالا بردن اثر بخشی واکنش در شرایط اضطراری ۴- کاهش آثار و پیامدهای جانی، مالی و زیست محیطی حوادث در صورت وقوع آنها از طریق: جلوگیری از آسیب کارکنان به عنوان سرمایه های اصلی شرکتها، کاهش خسارتهای وارده به اموال و حفاظت مستمر از آنها، کاهش خسارتهای زیست محیطی، کاهش وقفه در خدمات، جلوگیری از گسترش وضعیتهای اضطراری به جامعه و آسیب به افراد و اموال عمومی، تقویت اعتماد اعتبار عمومی شرکت و بازیابی سریع پس از بروز وضعیتهای اضطراری

۲-دامنه کاربردی

این دستورالعمل برای استفاده در کلیه زیر مجموعه های شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی شامل شرکتهای فرعی و تابعه و نیز عملیات پیمانکاری تدوین گردیده است.

۳-مسئولیت ها و اختیارات

مسئولیت نظارت بر حسن اجرای این دستورالعمل بر عهده امور HSE شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی می باشد . کلیه کارکنان، اعم از کارکنان رسمی، قراردادی، پیمانی و کارکنان پیمانکار وظیفه دارند از شرح وظایفی که مطابق با این دستورالعمل برای ایشان تعیین شده، پیروی نمایند.

<p>تصویب کننده : نام : تاریخ : ۹۲/۱۱/۲۰ اعضا :</p>	<p>تأیید کننده : نام : تاریخ : ۹۲/۱۱/۱۷ اعضا : مهر :</p>	<p>تهیه کننده : نام : تاریخ : ۹۲/۱۱/۱۷ اعضا :</p>
--	--	---

شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی

صفحه ی کنترل تغییرات

نام سند: روش اجرایی آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری
کد سند: P03-09/A

شرح تغییر	تاریخ

۴- طرح ریزی شرایط اضطراری

۴-۱- کلیات

به منظور تدوین و پیاده سازی یک طرح جامع و اثر بخش برای شرایط اضطراری، لازم است ابتدا اطلاعات لازم جهت آشنایی با انواع وضعیت های اضطراری، نحوه تشکیل کمیته اضطراری، نحوه تجهیز مرکز کنترل اضطراری و تدوین دستورالعمل های آمادگی و واکنش اضطراری و ... جمع آوری گردد تا بر اساس آن مقدمات تهیه و اجرای طرح فراهم شود.

۴-۲- تعاریف مرتبط با شرایط اضطراری

۴-۲-۱- انواع وضعیت های اضطراری بر مبنای وسعت وضعیت اضطراری

وضعیت های اضطراری بر اساس وسعت به چهار دسته کلی به شرح ذیل تقسیم می گردند:

- وضعیت اضطراری خاص تأسیسات و تجهیزات
- وضعیت اضطراری محلی
- وضعیت اضطراری منطقه ای
- وضعیت اضطراری ملی

چنانکه در تعاریف این مجموعه نیز ذکر شده، وضعیت های اضطراری در صورت گسترش به خارج از محدوده استقرار تأسیسات/ تجهیزات ممکن است به بحران یا فاجعه تبدیل شوند.

بسته به گستردگی وضعیت اضطراری، نحوه مقابله و شرح وظایف افراد ممکن است تغییر کند، اما اصول اولیه در برخورد با انواع شرایط اضطراری یکسان می باشد.

۴-۲-۲- انواع وضعیت های اضطراری بر مبنای منشأ وقوع

▪ وضعیت اضطراری انسان ساخت

بیشتر وضعیت های اضطراری در اثر وقوع خطاهای انسانی رخ می دهد. این خطاها ممکن است سهوی (در اثر عواملی چون بی توجهی و انحراف، عدم وجود آموزش کافی یا دستورالعمل ها، فقدان توانایی و کمبود انگیزه) و یا عمدی (جنگ، خرابکاری و ...) باشند. به منظور پیشگیری از وقوع خطاهای انسانی، انجام اقدامات ذیل ضروری است:

- آموزش نیروی انسانی بدو استخدام (آموزشهای اپراتوری، آموزشهای عمومی HSE)
- آموزش نیروی انسانی حین کار (باز آموزشی، آموزشهای حرفه ای و آموزشهای تخصصی HSE)
- برنامه های انگیزشی (انتخاب فرد نمونه HSE، مسابقات HSE، بزرگداشت روز ایمنی و آتش نشانی و ...)
- سیستم پیشنهادات
- تدوین دستورالعمل های عملیاتی، نگهداری و تعمیر و دستورالعمل های HSE مناسب برای مشاغل
- استقرار سیستم های هشدار دهنده
- نصب علائم و پیامهای ایمنی، برچسب های آگاه کننده از خطر
- حراست فیزیکی، کنترل ورود و خروج افراد و تجهیزات به منظور پیشگیری از وقوع اعمال خرابکارانه
- وضعیت اضطراری با منشأ طبیعی
 - زلزله، رانش زمین، صاعقه، گردباد و طوفان، موج های دریایی، سیل، آتش سوزی طبیعی جنگل ها و مراتع، و از جمله حوادث طبیعی هستند که می توانند باعث بروز شرایط اضطراری گردند.
 - لازم است در طراحی، نصب و بهره برداری از تجهیزات، خصوصیات محلی و منطقه ای به منظور مواجهه با چنین مواردی لحاظ گردد.
- وضعیت اضطراری با منشأ نقاط حادثه خیز
 - با توجه به فعالیت های شرکت مهندسی حمل و نقل پتروشیمی نقاط دارای پتانسیل بالای حادثه خیزی وجود دارد که احتمال وقوع یک رویداد و ایجاد شرایط اضطراری در آنها زیاد است. این نقاط به شرح زیرند و می بایست با افزایش فعالیت های جاری بروز گردند.
 - مخازن و تانکر ها : امور جاری درباره آنها عبارتند از : انجام دقیق و به موقع عملیات آزمون کالیبراسیون ، انجام استاندارد عملیات تخلیه ، بارگیری و شستشو و برنامه تعمیرات نگهداری به موقع.
 - مسیر حرکت ناوگان : انتخاب مسیر حرکت جاده ای با بهترین کیفیت نظیر آزاد راه ها و بزرگراه ها به گونه ای که کمترین مسافت طی شده و محموله از نقاط حادثه خیز جاده ای عبور نکند.
 - انبار ها : جابجایی و عملیات تخلیه و بارگیری کالاهای جامد و مایع همواره باید با دقت فراوان انجام گردد.

فهرست وضعیت های اضطراری شرکت می بایست در قالب فرم (F03-33) تهیه گردد و در دوره های سالانه (ابتدای هر سال) توسط واحد HSE به روز می گردد.

با توجه به شرایط محتمل در هر یک از موارد فوق لازم است دستورالعمل های آمادگی و واکنش اضطراری تدوین، جاری و تمرین گردند.

۴-۲-۳- کمیته اضطراری

مجموعه ای است از مدیران و پرسنل منتخب شرکت که پس از ایجاد شرایط اضطراری، در اسرع وقت تشکیل جلسه می دهد و تصمیمات لازم را برای واکنش می گیرد.

۴-۲-۴- مرکز کنترل اضطراری

محل است خارج از منطقه خطر و مجهز به تجهیزات خاص که کار کنترل و راهبری واکنش به شرایط اضطراری را بر عهده دارد.

۴-۲-۵- منابع خارجی

سازمان ها و نهادهای خارج از شرکت که در شرایط اضطراری می توانند همکاری و مشارکت داشته باشند.

۴-۲-۶- شبکه واکنش اضطراری

شبکه ای متشکل از کمیته های اضطراری است که محدوده وسیعی را تحت پوشش قرار می دهد.

۴-۲-۷- دستورالعمل های عمومی و اختصاصی آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری

به منظور اثر بخشی یک طرح مدیریت اضطراری لازم است خطرات موجود شناسایی شوند، آن گاه پس از بررسی و طبقه بندی خطرات مختلف باید به منظور مقابله با هر یک از حوادث، روش اجرایی مناسب جهت واکنش در شرایط اضطراری تدوین شود. وجود این دستورالعمل ها در مشارکت مناسب افراد و امکانات بسیار مؤثر خواهد بود. این دستورالعمل ها به دو دسته عمومی و اختصاصی تقسیم می شوند:

۴-۲-۷-۱ - دستورالعمل های عمومی آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری

به منظور مقابله با وضعیت هایی تدوین می شوند که در صورت وقوع تمام تأسیسات/ تجهیزات را در بر می گیرند (مثل دستورالعمل واکنش به هنگام وقوع آتش سوزی)

۴-۲-۷-۲ - دستورالعمل های اختصاصی آمادگی و واکنش در شرایط اضطراری

به منظور مقابله با وضعیت هایی تدوین می شوند که به صورت خاص در واحدهای عملیاتی مختلف ممکن است به وقوع بپیوندند (مثل دستورالعمل اختصاصی آمادگی و واکنش در صورت نشت گاز آمونیاک از یک مخزن)

۴-۲-۸ - مانور

مانور به برنامه ای اطلاق می شود که به صورت تمرینی در بازه های زمانی مشخص و با اطلاع قبلی از جانب واحد HSE شرکت ، برای آمادگی و واکنش به شرایط اضطراری در قسمتی یا کل شرکت به اجرا در می آید.

۴-۳ - کمیته اضطراری

وضعیت های اضطراری معمولاً به ندرت رخ می دهند و زمان وقوع آن ها مشخص نمی باشد، از این رو لازم است برای مقابله با آنها فعالیت های هماهنگ و مناسب انجام شود. این امر تنها با تشکیل یک کمیته که توانایی لازم را برای واکنشی سریع داشته باشد، امکان پذیر است. این کمیته باید در هر زمانی برای مواجهه با وضعیت اضطراری از آمادگی کافی برخوردار باشد و هماهنگی لازم را در امور فراهم آورد. این کمیته می تواند شرکت مدار یا اجتماع مدار یا ترکیبی از هر دو باشد. در حالت اجتماع مدار از امکانات خدمات خارجی نظیر پلیس و آتش نشانی نیز استفاده می شود.

۴-۳-۱ - ساختار و شرح وظایف اعضای کمیته در یک طرح اضطراری

ترکیب اعضای کمیته با توجه به نوع فعالیت مورد نظر و نوع حوادث محتمل تعیین می شود. به منظور سازماندهی و هماهنگی بیشتر لازم است شرح وظایف هر یک از اعضاء مشخص شده باشد. به این ترتیب تأمین نیروی انسانی مناسب در اجرای یک طرح مدیریت اضطراری از اولویت های طرح محسوب می شود.

لازم است تعداد افراد کمیته محدود و شامل اعضای اصلی شرکت باشد، زیرا تعداد افراد می تواند مانع تصمیم گیری اثر بخش شود. با این وجود به موازات پیشرفت برنامه های طرح، دخالت دادن افراد بیشتر در این موضوع ضروری است. علاوه بر اعضای اصلی کمیته و افراد تأثیر گذار بر تصمیم گیری و اجراء، لازم است به منظور اخذ تصمیمات بهتر، مدیران واحدهای مختلف شرکت به شرح ذیل در آن عضویت داشته باشند. شرح وظایف سایر کارکنان نیز به روشنی تشریح شود.

- مدیریت عامل شرکت
- مدیر امور حقوقی
- مدیر عملیات
- مدیر ناوگان
- رییس برنامه ریزی عملیاتی
- رییس HSE
- سایر افراد به دعوت مدیر عامل

۴-۴- مرکز کنترل اضطراری

به منظور رهبری و کنترل فعالیت های طرح اضطراری، بهره گیری از یک مرکز کنترل اضطراری (Crisis Room) لازم است. این مرکز باید خارج از منطقه خطر بوده و تا حد امکان مجهز به تسهیلات (اطلاعاتی و تجهیزاتی) مناسب باشد. دفتر مرکزی یکی از مناسب ترین محل ها برای این کار می باشد.

۴-۴-۱- اطلاعات مورد نیاز مرکز کنترل اضطراری

- اطلاعات مربوط به کمیته اضطراری
- یک نقشه که نشان دهنده وضعیت تأسیسات و تجهیزات در هر منطقه باشد.
- یک نقشه از تأسیسات که در آن خروجی ها، پناهگاه ها، مناطق خطرناک، ایستگاه آتش نشانی، اورژانس و ... مشخص شده باشند.
- مدارک فنی تأسیسات و تجهیزات و نمودارهای جریان فرآیند
- برگه های اطلاعات ایمنی مواد (MSDS) قابل دیپو، جابجایی و حمل
- اطلاعات مربوط به سیستم ها و تجهیزات پزشکی موجود
- طرح های تخلیه اضطراری

- شماره تلفن های اضطراری داخل / خارج تأسیسات و تجهیزات
- ۴-۲- تجهیزات مورد نیاز مرکز کنترل اضطراری (در صورت ایجاد)
- سیستم های صوتی تصویری جهت ثبت وقایع
- برق اضطراری (تجهیزات روشنایی اضطراری)
- دستگاه فکس و امکانات استفاده از Email (اگر مناسب تشخیص داده شود)
- خطوط تلفن داخلی و خارجی، بی سیم، فاکس، موبایل و سایر تجهیزات ارتباطی
- تجهیزات رادیویی و هواشناسی
- سیستم های اعلام عمومی (آژیر)
- کامپیوتر، تجهیزات و نرم افزارهای جانبی
- لوازم التحریر، فایل، کمد و سایر ملزومات اداری مورد نیاز
- تابلوهای مخصوص جهت ثبت و گزارش وقایع، شرایط جوی، وضعیت کارکنان و تماس های بعمل آمده

۴-۵- ارتباط با منابع خارجی

به منظور اثر بخشی طرح مدیریت اضطراری به ویژه در شرایط اضطراری که وسعت بیشتری دارند لازم است ارتباط مؤثری با منابع خارجی ذیل برقرار گردد.

- آتش نشانی
- اورژانس / بیمارستان های منطقه
- نیروی انتظامی / راهنمایی و رانندگی
- فرمانداری / بخشداری
- شرکت گاز شهری
- برق منطقه ای
- هواشناسی
- هلال احمر
- صدا و سیما
- روزنامه های محلی

به منظور اثر بخش شدن فرآیند ارتباط با منابع خارجی، لازم است افرادی به این منظور تعیین گردند. در شرح وظایف این افراد باید زمان و نحوه صحیح برقراری ارتباط به روشنی تشریح و تبیین گردد.

۴-۶- شبکه واکنش اضطراری

شبکه واکنش اضطراری، مجموعه ای است غیر متمرکز و متشکل از کمیته های واکنش اضطراری که یک منطقه جغرافیایی خاص را تحت پوشش قرار داده و در هنگام بروز شرایط اضطراری در صورت نیاز وارد عمل می شوند.

۴-۷- روابط عمومی و اطلاع رسانی در شرایط اضطراری

به هنگام وقوع یک وضعیت اضطراری برخوردار بودن از یک واحد روابط عمومی قوی بسیار حائز اهمیت است. هر چه وضعیت اضطراری به وجود آمده شدیدتر باشد اهمیت واحد روابط عمومی بیشتر خواهد شد. لازم است اطلاع رسانی به همه افراد و گروه ها به صورت یکسان صورت گیرد زیرا به وجود آمدن شک و شبهه در ذهن افراد به هیچ وجه مطلوب نخواهد بود.

۴-۸- رایانه و شرایط اضطراری

۴-۸-۱- پایگاههای اطلاعاتی و شبیه سازی اضطراری

پیشرفت های فناوری رایانه ای در صنعت نفت و صنایع وابسته، دستورالعمل های نحوه واکنش در مقابل انواع شرایط اضطراری را مورد تجزیه و تحلیل قرار داده و کامل نموده است. سیستم های رایانه ای خبره که به صورت خاص برای انواع شرایط اضطراری برنامه ریزی شده اند، می توانند در شرایط اضطراری بسیار سخت، کار را بسیار آسان کنند.

یک سیستم رایانه ای خبره، یک بانک اطلاعاتی می باشد که متشکل از اطلاعات مربوط به شناخت سیستم و فرآیندهای موجود در آن و همچنین حوادثی است که ممکن است رخ دهند. این سیستم با توجه به قابلیت هایی که دارد می تواند در هر یک از شرایط اضطراری، اطلاعات جامعی راجع به نحوه مقابله با موقعیت اضطراری منعکس کند، به این صورت که این سیستم خبره اطلاعات بانک اطلاعاتی را به منظور تصمیم گیری بر مبنای قوانین هیوریستیک با منطق if-then به کار می برد.

شبیه سازی وضعیت های اضطراری به وسیله رایانه مسئله ای است که به لحاظ اثر بخشی مناسب و هزینه پایین، نسبت به تمرینات عملی توجه کشورهای پیشرفته دنیا را در رابطه با تدوین طرح های

اضطراری به خود معطوف داشته است. برای شبیه سازی شرایط اضطراری لازم است اطلاعات جامعی در مورد انواع شرایط اضطراری، اطلاعات مربوط به کمیته اضطراری، نقشه تأسیسات و منطقه، خروجی ها، پناهگاه ها، مناطق خطرناک، ایستگاه های آتش نشانی، اورژانس، اطلاعات فرآیند، برگه های اطلاعات ایمنی مواد و سایر اطلاعات مربوط به طرح ریزی اضطراری فراهم گردد. همچنین سیستم باید قابلیت ارائه راهنمایی در خصوص روشهای تجزیه و تحلیل خطر، ارزیابی و مدیریت ریسک داشته باشد.

۴-۸-۲- اطلاعات مربوط به پرسنل در یک طرح واکنش اضطراری

با توجه به اهمیت واکنش سریع در شرایط اضطراری و نقش نیروی انسانی در اثر بخشی واکنش اضطراری، لازم است در یک پایگاه اطلاعاتی جامع برای شرایط اضطراری علاوه بر اطلاعات موجود در مورد سیستم و فرآیندهای خدمات، اطلاعات مربوط به پرسنل در طرح اضطراری نیز موجود باشد. علاوه بر اطلاعات شخصی کارکنان، لازم است اطلاعات مفصلی در مورد شرح وظایف عمومی و اختصاصی هر یک از آنان در شرایط اضطراری مختلف در دسترس باشد. برخی از این اطلاعات عبارتند از:

- مسوولیت اجرایی در فازهای مختلف طرح و به ویژه در هنگام شرایط اضطراری
- شرح کامل وظایف در انواع وضعیت های اضطراری (عمومی و اختصاصی)
- تعداد افراد تحت سرپرستی
- محل کار در شرایط عادی و موقعیت اجرایی در شرایط اضطراری
- تلفنهای تماس

۵- پیاده سازی طرح

۵-۱- فاز «۱»: عملیات مقدماتی یا اقدامات قبل از وقوع (طرح پیشگیری)

بخش عمده یک طرح مدیریت اضطراری جامع، طرح پیشگیری می باشد. در این مرحله با بکارگیری تکنیک های مهندسی ایمنی، خطرات قبل از وقوعشان شناسایی شده و به دنبال آن، جهت تدوین یک طرح مناسب برای مقابله با وضعیت های اضطراری، منابع موجود شرکتدهی می شوند.

۵-۱-۱- ارزیابی ریسک

در ارزیابی ریسک باید موارد زیر مشخص گردد:

نوع حادثه مورد انتظار، موقعیت محل حادثه، گازهای موجود در اطراف، تراکم جمعیت محل، خسارات و آلودگی های ممکن و ...

- برای رسیدن به اهداف مذکور از روش تجزیه و تحلیل عوامل شکست و آثار آن FMEA (Failure Modes and Effects Analysis) که در دستورالعمل مدیریت و ارزیابی ریسک (W03-01) به تفصیل شرح داده شده، استفاده شده است.

۵-۱-۲- طرح ها و برنامه های ایمنی

- تدوین و به کارگیری مقررات HSE
- آموزش ایمنی (کارکنان جدید، کارکنان باسابقه، آموزش های اپراتوری)
- مانورهای ایمنی و آتش نشانی (طبق دستورالعمل مانور های ایمنی و امور آتش نشانی) (W03-06)
- پیاده سازی استانداردهای ایمنی و بهداشت حرفه ای (طبق روش HSE (P03-07))
- طراحی پروانه های کاری (مجوز HSE) طبق فرم (F03-34)
- اندازه گیری و پایش پیوسته آلاینده های محیط کار
- تدوین و به کار گیری برگه اطلاعات ایمنی مواد M.S.D.S (در دستورالعمل حمل ، مقابله و مواجهه با مواد شیمیایی خطرناک (W03-07) درج شده است)
- بررسی، گزارش دهی و تجزیه و تحلیل حوادث (طبق روش HSE (P03-07))
- بازدیدهای دوره ای HSE (بازرسی تجهیزات ایمنی، مراقبتهای بهداشتی و بررسی انجام ایمن کارها)
- ارزیابی HSE پیمانکاران (طبق دستورالعمل الزامات HSE پیمانکاران (W03-09))
- تهیه نقشه نقاط بحران اضطراری و اماکن ایمن (با توجه به تعریف نقاط حادثه خیز)
- تهیه فهرست وضعیتهای بحرانی (فرم F03-33)
- استقرار تجهیزات ایمنی و آتش نشانی (دستگاه های سنجش آلاینده های محیطی، سیستم های آلام، خاموش کننده های دستی و ...)
- استقرار سیستم های خودکار اعلام و اطفاء حریق
- استقرار سیستم آب آتش نشانی و تجهیز مرکز آتش نشانی با وسایل مناسب
- تعیین خطوط تلفن اضطراری (خط آتش، ایمنی، اورژانس و بهداشتی) و سایر مراکز مرتبط خارج از شرکت

۵-۲- فاز «۲»: اقدامات حین وقوع (طرح مقابله)

در فاز «۱» برای مقابله با شرایط اضطراری محتمل برنامه ریزی لازم صورت می گیرد. در این فاز لازم است برنامه ریزی های انجام شده شکل اجرایی به خود بگیرد. به این ترتیب فاز مقابله با شرایط اضطراری شامل تمامی اقداماتی است که به منظور حفظ ایمنی افراد، تجهیزات و محیط زیست در موقع بروز حادثه به اجرا در می آید و برای رسیدن به هدف مذکور از لحظه آشکار شدن حادثه تا زمانی که ریسک های تعیین کننده به شرایط قابل قبول کاهش پیدا کند، ادامه می یابد.

به منظور اجرای اثر بخش اقدامات این فاز، شرکت باید موارد ذیل را تهیه و به روز نماید:

- دستورالعمل توقف اضطراری (طبق (W03-10))
- دستورالعمل تخلیه اضطراری و شمارش افراد پس از تخلیه (طبق (W03-11))
- دستورالعمل امداد و نجات و انجام کمک های اولیه (طبق (W03-12))
- تدوین و اجرای برنامه های آموزش شرایط اضطراری شامل:
 - نیاز سنجی آموزشی
 - زمان بندی اجرای آموزش
 - اجرای آموزش (مانور)
 - برنامه ایمنی و حفاظت در برابر حریق
 - حراست و امنیت فیزیکی
 - طرح ارتباطات و اطلاعات اضطراری (نحوه ثبت و گزارش دهی وضعیت های اضطراری، اطلاع رسانی به افراد و ...)
 - واکنش اضطراری در موارد خطرناک
 - واکنش اضطراری در رویدادهای طبیعی
 - مستندات پشتیبان

سلسله عملیات اجرایی این فاز به شرح ذیل است:

۵-۲-۱- اطلاع از حادثه اضطراری

هر یک از کارکنان موظفند به هنگام مشاهده حادثه با استفاده از وسایل ارتباطی موجود بلافاصله مراتب را به مرکز کنترل اضطراری گزارش دهند.

۵-۲-۲- ارسال تجهیزات ایمنی و آتش نشانی

مسئول مرکز کنترل پس از اطلاع از وقوع حادثه و محل آن باید کلیه پرسنل ایمنی و آتش نشانی را با به صدا در آوردن زنگ مخصوص مطلع نموده و با دستور رئیس HSE، نیروهای لازم را به محل اعزام نماید.

۵-۲-۳- اعلام وضعیت اضطراری

چنانچه تشخیص داده شود که احتمال کنترل حادثه نیست باید بلافاصله مراتب به رئیس HSE یا نماینده وی برساند. همچنین لازم است افراد کمیته اضطراری در محل از پیش تعیین شده ای گرد هم آیند و با بررسی حادثه، در صورت لزوم وقوع وضعیت اضطراری را اعلام نمایند. لازم است اعلام وضعیت اضطراری با استفاده از علائم دیداری و شنیداری مصوب و شناخته شده برای کلیه کارکنان انجام شود.

۵-۲-۴- توقف اضطراری

برای جلوگیری از گسترش یک وضعیت اضطراری به وجود آمده، استفاده از سیستم توقف اضطراری ضروری است. با استفاده از این سیستم به هنگام وقوع حادثه می توان قسمت های مختلف را از هم جدا نموده و یا از کار انداخت تا هر گونه جریان مواد خطرناک قطع شده و مواد موجود به محل های امن تخلیه گردند. (طبق دستورالعمل توقف اضطراری (W03-10))

۵-۲-۵- نجات و درمان مصدومین و انجام کمک های اولیه

علیرغم تمام تلاش هایی که به منظور کاهش صدمات انسانی در یک وضعیت اضطراری صورت می گیرد، احتمال این گونه صدمات هیچ گاه به صفر نمی رسد و حادثه در این وضعیت در اکثر اوقات با صدمات جانی همراه می باشد، به این منظور لازم است یک برنامه جامع جهت انجام عملیات نجات و درمان مصدومین در تأسیسات / محل های بکارگیری تجهیزات موجود باشد. (طبق دستورالعمل امداد و نجات و انجام کمک های اولیه (W03-12))

لازم است تیمی برای انجام عملیات امداد و نجات از پیش تشکیل شده و آموزش های کافی دیده باشد. سایر افراد نیز باید با اصول اولیه کمکهای اولیه آشنا باشند.

۵-۲-۶- تخلیه اضطراری

شرکت باید دارای یک روش اجرایی مدون به منظور تخلیه افراد غیر مسئول از مناطق حادثه دیده در وضعیت های اضطراری باشد. این روش اجرایی توسط امور HSE تهیه و به کمک سایر واحدها به اجرا در می آید. (طبق دستورالعمل تخلیه اضطراری و شمارش افراد پس از تخلیه (W03-11))

۵-۳-۳- فاز «۳»: عملیات پس از وقوع (طرح بازیابی)

راه حل کنترل و کاهش هزینه های یک وضعیت اضطراری، اقدامی سریع به همراه یک برنامه از پیش تعیین شده می باشد. چون این برنامه طبق پیش بینی های انجام شده تدوین می شود، وجود نظارت و رهبری مؤثر مخصوصاً برای موارد پیش بینی نشده احتمالی بسیار حائز اهمیت است. سازماندهی مناسب، چنانکه قبلاً گفته شد، ضامن موفقیت هر برنامه ای می باشد. به محض این که شرایط امنی برقرار شد باید عملیات این فاز پروژه انجام شود.

۵-۳-۱- گزارش حادثه اضطراری (بررسی اولیه در محل)

تهیه گزارش در یک وضعیت اضطراری قبل از این که بسیاری از واقعیت ها به فراموشی سپرده شوند بسیار اهمیت دارد، از این رو لازم است مشاهدات اولیه در شرایط اضطراری به درستی ثبت و ضبط شوند. جمع آوری اطلاعات دقیق تر در بخش پایش و اندازه گیری انجام می شود.

۵-۳-۲- پاکسازی محل حادثه

به منظور دست یافتن به یک بازیابی سریع، اولین کاری که باید انجام گیرد آن است که فردی به عنوان مسئول عملیات پاکسازی وارد عمل شود. علاوه بر این لازم است لیستی از افراد به این منظور در دسترس باشد. این لیست نباید شامل افرادی باشد که در کمیته کنترل یا پشتیبانی و امداد در شرایط اضطراری عضویت دارند. قبل از انجام پاکسازی باید اطلاعات مورد نیاز برای تجزیه و تحلیل وضعیت اضطراری جمع آوری شده باشد.

در سرویس بودن سیستم های حفاظتی در این مرحله از اهمیت خاصی برخوردار است، زیرا اثرات وضعیت اضطراری محتمل بعدی اغلب شدیدتر از وضعیت اولیه می تواند باشد.

۵-۳-۳- تشکیل جلسه کمیته اضطراری

پس از وضعیت اضطراری و پاکسازی محل حادثه لازم است کمیته اضطراری تشکیل جلسه دهد و با استفاده از اطلاعاتی که از گزارش تهیه شده، به دست آمده به تجزیه و تحلیل حادثه اضطراری و ریشه یابی علل آن بپردازد. علاوه بر این لازم است نحوه عملکرد کمیته اضطراری و سایر افراد مجتمع در وضعیت اضطراری مورد بررسی قرار گرفته و نقاط ضعف و قوت در طرح و اجرا مشخص گردد. علاوه بر این، بررسی مناسب بودن تسهیلات و تجهیزات و نیز نحوه استفاده از پناهگاه ها، در بازنگری طرح و روزآمد کردن آن مفید خواهد بود.

۵-۳-۴- بررسی آسیب های روانی ناشی از شرایط اضطراری

معمولاً به هنگام وقوع شرایط اضطراری شدید (وضعیت های بحرانی) بسیاری افراد دچار ترس و وحشت ناشی از حادثه می شوند که این وضعیت در آن ها حالت ماندگار به خود گرفته و ممکن است تا مدت ها پس از آن با کمترین تحریکی باعث به وجود آوردن حالت های روانی در افراد شود. آماده کردن جهت مواجهه با این حوادث و نیز مراقبت های پس از حادثه به منظور جلوگیری از آسیب های روانی جدی به افراد در این حالت از اهمیت خاصی برخوردار است.

۶- پایش و اندازه گیری شرایط اضطراری

بلافاصله، پس از هر شرایط اضطراری، واحد HSE شرکت موظف است گزارشی مفصل از رویداد اضطراری پیش آمده، تهیه و به مدیریت ارشد شرکت پس از تایید رییس HSE و مدیر طرح و برنامه ارائه نماید. این گزارش شامل بررسی علل ایجاد شرایط اضطراری، اقدامات انجام شده در حین شرایط اضطراری توسط واحدهای مختلف، میزان موثر بودن اقدامات انجام شده با استفاده از محاسبات و تجهیزات اندازه گیری خسارات و تلفات احتمالی و امور انجام شده برای بازیابی شرایط عادی پس از شرایط اضطراری و سایر جزئیات مرتبط دیگر می گردد. با جمع بندی اینگونه گزارش ها، می توان در مواقع مشابه آتی، رویه ها بهتری را اجرا نمود که کاهش خسارات را بدنبال داشته باشد.

۷- اقدام اثربخشی

پس از پایش و اندازه گیری و تهیه گزارش های مربوط به هر شرایط اضطراری، اقدامات اثربخشی توسط واحد HSE شرکت پایه ریزی می شود. تصمیمات لازم درباره اقدامات اثربخشی در کمیته های اصلی / فرعی HSE و ارزیابی ریسک حداکثر سه ماه پس از هر شرایط اضطراری در محل دفتر مرکزی یا



نزدیکترین نمایندگی به محل شرایط اضطراری اتخاذ می گردد. اینگونه اقدامات می تواند موجب کاهش احتمال وقوع برای جلوگیری از ایجاد شرایط اضطراری و هم تقلیل مخاطرات، خسارات و صدمات پس از ایجاد شرایط اضطراری شود. در صورت کاهش نیافتن از شرایط اضطراری و آثار آن در موارد بعد، اقدامات اصلاحی طبق روش اجرایی اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه (P03-04) در دستور کار قرار می گیرد.

کاستن از دامنه اثرات شرایط اضطراری می تواند بازه ای از امور مربوط به حقوق اجتماعی مانند ساختمان های عمومی و محیط زیست ، شخص ثالث مانند افراد جامعه و تجهیزات و پرسنل شرکتی و غیر شرکتی را شامل گردد.

نکته : جلسه کمیته فوق برای اقدامات اصلاحی در حالتی که شرایط اضطراری روی نداده باشد بصورت دوره ای در ابتدای هر سال تشکیل می گردد. این جلسه می تواند در مواقع خاص مانند ورود تجهیزات اندازه گیری جدید نیز تشکیل گردد.

پیوست ها:

پیوست ۱ : آمادگی و واکنش به تصادفات

پیوست ۲ : معرفی وضعیت های اضطراری شرکت

پیوست ۳ : نقشه های نقاط بحران اضطراری ، کریدر های تخلیه ، اماکن و محل های تجمع این شرکت

پیوست ۴ : شماره تماس های اضطراری

پیوست ۵ : کتابچه حمل و نقل ایمن کالاهای خطرناک ویژه رانندگان

۶- پیوست ها

۶-۱- آمادگی و واکنش به تصادفات

یکی از مهم ترین وضعیت های اضطراری که می تواند در فعالیت های شرکت های دارای ناوگان حمل به خصوص ناوگان حمل و نقل جاده ای روی دهد تصادف است. پیش از معرفی روش های واکنش به تصادفات و مخاطرات ناشی از آن، انواع تصادفات قابل رویداد به شرح آنچه در جدول (۱) آمده است مشخص می گردد. در این جدول، انواع تصادفات به تفکیک نوع محل قابل آسیب به بخش های مختلف از قبیل کشنده، یدک (تانکر، مخزن و...)، راننده، شخص ثالث، امور مربوط به حقوق اجتماعی مانند محیط زیست و مانع خارجی تقسیم بندی شده است که کلیه حالت های محتمل در آن آمده است. علاوه بر آن، درجه های محتمل هر رویداد (حادثه) در آن شرح داده شده است که توضیحات آن به شرح زیر است. علاوه بر این، واحدهای مسوول درباره هر نوع تصادف در جدول (۲) آمده است.

▪ درجه بندی حوادث (تصادفات جاده ای):

درجه ۵: به حوادثی اطلاق می شود که در آن حادثه فقط با خسارات مالی ناوگان همراه است و ناوگان (کشنده یا یدک یا هر دو) و نیز خودروی مقابل، قابل حرکت می باشد. در این حالت راننده کشنده به تنهایی می تواند امور مربوط به حادثه را پیگیری و رفع نماید.

درجه ۴: به حوادثی اطلاق می شود که در آن حادثه فقط با خسارات مالی ناوگان همراه است ولی ناوگان (کشنده یا یدک یا هر دو) و نیز خودروی مقابل، قابل حرکت نمی باشند. در این حالت راننده کشنده به تنهایی نمی تواند امور مربوط به حادثه را پیگیری و رفع نموده، لذا از جانب مدیر ناوگان، ضمن هماهنگی با مدیر عملیات یک نفر از نزدیکترین منطقه (نمایندگی) جهت پیگیری و برطرف نمودن مشکلاتی از قبیل یدک کشی ناوگان، بارگیری و جابجایی ناوگان با استفاده از جرثقیل و یک ناوگان دیگر و انجام امور انتظامی و بیمه ای در محل حادثه و نظایر آن اعزام می گردد.

درجه ۳: به حوادثی اطلاق می شود که در آن حادثه علاوه بر خسارات مالی ناوگان (با وجود حرکت یا عدم حرکت ناوگان و نیز خودروی مقابل)، بار نیز دچار نشستی یا ریزش مختصر شده است بگونه ای که توسط راننده قابل کنترل است. علاوه براین در این نوع حادثه ممکن است راننده و نیز شخص ثالث دچار جراحت سطحی شده باشند. در این حالت، در صورت توقف ناوگان، علاوه بر حضور راننده در محل حادثه، از جانب مدیر ناوگان، ضمن هماهنگی با مدیر عملیات یک نفر از نزدیکترین منطقه (نمایندگی) جهت پیگیری و برطرف نمودن مشکلاتی از قبیل یدک کشی ناوگان، بارگیری و جابجایی ناوگان با استفاده از جرثقیل و یک ناوگان دیگر و انجام امور انتظامی و بیمه ای در محل حادثه و نظایر آن اعزام می گردد.

درجه ۲: به حوادثی اطلاق می گردد که در آن حادثه علاوه بر خسارات مالی ناوگان (با وجود حرکت یا عدم حرکت ناوگان و نیز خودروی مقابل)، صدمه یا جراحت شدید به راننده یا شخص ثالث یا هر دو وارد شده است و بار نیز دچار آسیب جدی شده است بگونه ای که قابل کنترل نباشد. در این حالت ممکن است موانع خارجی نظیر گاردریل، درخت و... متحمل آسیب جزئی شده باشند.

در این حالت علاوه بر حضور نماینده مدیر ناوگان (یا یک نفر از افراد نزدیکترین منطقه (نمایندگی))، یک نفر از واحد HSE شرکت (دفتر مرکزی یا نزدیکترین منطقه (نمایندگی)) به محل حادثه اعزام می گردد. در این حالت اقدامات لازم زیست محیطی، ایمنی و بهداشت شغلی توسط نماینده HSE با استفاده از تجهیزات در محل حادثه صورت می پذیرد و اقدامات لازم جهت رفع آسیب های احتمالی در این مورد انجام می گیرد.

درجه ۱: به حوادثی اطلاق می گردد که در آن حادثه علاوه بر خسارات مالی ناوگان (با وجود حرکت یا عدم حرکت ناوگان و نیز خودروی مقابل)، راننده یا شخص ثالث (به هر تعداد) یا هر دو فوت شده و بار آن دچار آسیب کامل یا انفجار شده باشد. در این حالت ممکن است موانع خارجی نظیر گاردریل، درخت و... متحمل آسیب شدید شده باشند.

در این حالت علاوه بر حضور نماینده مدیر ناوگان (یا یک نفر از افراد نزدیکترین منطقه (نمایندگی))، یک نفر از واحد HSE شرکت (دفتر مرکزی یا نزدیکترین منطقه (نمایندگی)) به محل حادثه اعزام می گردد. در این حالت اقدامات لازم زیست محیطی، ایمنی و بهداشت شغلی توسط نماینده HSE با استفاده از تجهیزات در محل حادثه صورت می پذیرد و اقدامات لازم جهت رفع آسیب های احتمالی در این مورد انجام می گیرد. اضافه بر نفرات فوق، مدیر ناوگان نیز بعنوان نماینده ارشد شرکت، می بایست حداقل یک روز در محل و محدوده حادثه حضور یابد.

جدول ۱- انواع تصادفات جاده ای محتمل و درجه های آنها

ردیف	کشنده	یدک (مخزن/تانکرو...)	راننده	شخص ثالث	خودروی دیگر	امور مربوط به حقوق اجتماعی/ موانع خارجی/محیط زیست	درجه های محتمل تصادف
۱	✓	×	×	×	×	×	۴-۵
۲	×	✓	×	×	×	×	۴-۵
۳	×	×	✓	×	×	×	۱-۲-۳
۴	×	×	×	✓	×	×	۱-۲-۳
۵	×	×	×	×	✓	×	۴-۵
۶	×	×	×	×	×	✓	۱-۲-۳
۷	✓	✓	×	×	×	×	۴-۵
۸	×	✓	✓	×	×	×	۱-۲-۳
۹	×	×	✓	✓	×	×	۱-۲-۳
۱۰	×	×	×	✓	✓	×	۱-۲-۳
۱۱	×	×	×	×	✓	×	۱-۲-۳
۱۲	✓	×	✓	×	×	×	۱-۲-۳
۱۳	✓	×	×	✓	×	×	۱-۲-۳
۱۴	✓	×	×	×	✓	×	۴-۵
۱۵	✓	×	×	×	×	✓	۱-۲-۳
۱۶	×	✓	×	✓	×	×	۱-۲-۳
۱۷	×	✓	×	×	✓	×	۴-۵
۱۸	×	✓	×	×	×	✓	۱-۲-۳
۱۹	×	×	✓	×	✓	×	۱-۲-۳
۲۰	×	×	✓	×	×	✓	۱-۲-۳
۲۱	×	×	×	✓	×	✓	۱-۲-۳
۲۲	✓	✓	✓	×	×	×	۱-۲-۳
۲۳	×	✓	✓	✓	×	×	۱-۲-۳
۲۴	×	×	✓	✓	✓	×	۱-۲-۳
۲۵	×	×	×	✓	✓	✓	۱-۲-۳
۲۶	✓	×	✓	✓	×	×	۱-۲-۳
۲۷	✓	×	×	✓	✓	×	۱-۲-۳
۲۸	✓	×	×	×	✓	✓	۱-۲-۳
۲۹	×	✓	×	✓	✓	×	۱-۲-۳
۳۰	×	✓	×	×	✓	✓	۱-۲-۳
۳۱	×	×	✓	×	✓	✓	۱-۲-۳
۳۲	✓	×	✓	×	✓	×	۱-۲-۳
۳۳	×	✓	×	✓	×	✓	۱-۲-۳
۳۴	✓	✓	×	×	×	✓	۱-۲-۳
۳۵	×	✓	✓	×	×	✓	۱-۲-۳
۳۶	✓	✓	×	✓	×	×	۱-۲-۳
۳۷	✓	×	✓	×	×	✓	۱-۲-۳
۳۸	✓	✓	×	×	✓	×	۴-۵
۳۹	✓	✓	✓	✓	×	×	۱-۲-۳
۴۰	×	✓	✓	✓	✓	×	۱-۲-۳
۴۱	×	×	✓	✓	✓	✓	۱-۲-۳
۴۲	✓	×	×	✓	✓	✓	۱-۲-۳

ردیف	کشنده	یدک (مخزن/تانکرو...)	راننده	شخص ثالث	خودروی دیگر	امور مربوط به حقوق اجتماعی/ موانع خارجی/محیط زیست	درجه های محتمل تصادف
۴۳	✓	×	✓	✓	✓	×	۱-۲-۳
۴۴	×	✓	×	✓	✓	✓	۱-۲-۳
۴۵	✓	✓	×	×	✓	✓	۱-۲-۳
۴۶	×	✓	✓	×	✓	✓	۱-۲-۳
۴۷	✓	✓	×	✓	✓	×	۱-۲-۳
۴۸	✓	✓	×	✓	×	✓	۱-۲-۳
۴۹	✓	✓	✓	×	✓	×	۱-۲-۳
۵۰	✓	×	✓	✓	×	✓	۱-۲-۳
۵۱	✓	×	✓	×	×	✓	۱-۲-۳
۵۲	✓	✓	✓	×	×	✓	۱-۲-۳
۵۳	×	✓	✓	✓	×	✓	۱-۲-۳
۵۴	✓	✓	✓	✓	✓	×	۱-۲-۳
۵۵	×	✓	✓	✓	✓	✓	۱-۲-۳
۵۶	✓	×	✓	✓	✓	✓	۱-۲-۳
۵۷	✓	✓	×	✓	✓	✓	۱-۲-۳
۵۸	✓	✓	✓	×	✓	✓	۱-۲-۳
۵۹	✓	✓	✓	✓	×	✓	۱-۲-۳
۶۰	✓	✓	✓	✓	✓	✓	۱-۲-۳

جدول ۲- واحدهای مسوول در تصادفات جاده ای با درجه های مختلف

واحدهای مسوول				درجه تصادف
HSE	امور حقوقی (بیمه، دیه و...)	عملیات (مناطق)	ناوگان	
	✓		✓	درجه ۵
	✓		✓	درجه ۴
	✓	✓ (در صورت نیاز)	✓	درجه ۳
✓	✓	✓	✓	درجه ۲
✓	✓	✓	✓ (حضور مدیر ناوگان)	درجه ۱

▪ نکات ضروری پس از تصادف:

الف- در صورت سالم بودن راننده:

- ۱- راننده می بایست مراتب را بلافاصله به رییس عملیات حمل (یا کارشناس کنترل ناوگان) و پلیس ۱۲۰ یا ۱۱۰ اطلاع دهد.
- ۲- رییس عملیات حمل (یا کارشناس کنترل ناوگان) ضمن پرسش از راننده، درجه تصادف را بر اساس این روش اجرایی تعیین می کند.
- ۳- پس از تعیین درجه تصادف، توصیه های لازم از جانب رییس عملیات حمل (یا کارشناس ناوگان) به راننده با گوشزد کردن الزامات این روش اجرایی، ارائه می گردد. علاوه بر این راننده موظف است از صحنه تصادف در زوایای مختلف (در صورت امکان) عکس تهیه کند.
- ۴- در صورت نشست یا ریزش بار، راننده می بایست با تجهیزات حفاظت فردی (مانند ماسک ضد گاز، کپسول اکسیژن، دستکش و...) به مخزن/ تانکر نزدیک شده و در صورت امکان اقدامات لازم جهت کنترل نشستی یا ریزش بار را انجام دهد.
- ۵- در صورت وجود ریزش و نشستی زیاد و خطرناک، بگونه ای که توسط راننده غیر قابل کنترل باشد؛ راننده می بایست مراتب را سریعاً به پلیس راه و یگان های امدادی نظیر آتش نشانی اطلاع دهد. شماره یگان های امدادی می بایست در دسترس راننده باشد.
- ۶- در صورت روی دادن حادثه منجر به جرح سطحی یا عمیق به راننده و یا شخص ثالث (و یا احتمال فوت شخص ثالث)، مراتب می بایست سریعاً توسط راننده (در صورت امکان) به پلیس راه و اورژانس خبر داده شود.
- ۷- رییس عملیات حمل (یا کارشناس ناوگان) ضمن هماهنگی با مدیر ناوگان جاده ای، در صورت بالا بودن درجه تصادف، اقدامات لازم را جهت درخواست اعزام افراد تعیین شده بر اساس این روش اجرایی به محل حادثه صورت می دهد.
- ۸- سرپرست پایانه جاده ای هر منطقه (نماینده) موظف است ضمن هماهنگی با رییس منطقه (نماینده) یکی از پرسنل خود را همراه با تامین هزینه ها از سوی واحد ناوگان به منظور پیگیری امور قانونی حادثه (نظیر امور انتظامی، درمانی، عکاسی از صحنه حادثه و...) و نیز تهیه جرثقیل، تریلی و یدک کش برای یدک کردن یا جابجایی ناوگان صدمه دیده (کشنده / تانکر) به محدوده حادثه اعزام نماید.
- ۹- در صورت حضور یا عدم حضور نفرات از ناوگان، مناطق (نماینده) و واحد HSE شرکت در محل حادثه، رییس عملیات حمل با تایید مدیر ناوگان، می بایست گزارش حادثه را طبق فرم گزارش HSE (F03-28) با تصویری از مدارک حادثه نظیر کروکی و عکس های حادثه و ذکر میزان اتلاف احتمالی بار، را به واحد

HSE و عملیات شرکت ارسال نماید. این اطلاعات می تواند از راننده یا پرسنل اعزامی توسط منطقه (نمایندگی) اخذ گردد.

۱۰- واحد HSE شرکت (در صورت حضور یا عدم حضور در محل حادثه) می بایست، اقدامات لازم در زمینه جمع آوری مستندات مربوط به تصادف، رفع پیامد و عوارض زیست محیطی، ایمنی و بهداشت شغلی ناشی از تصادف و عارضه یابی آتی آنرا انجام دهد. پس از این موارد، اقدامات اصلاحی و پیشگیرانه نیز باید در دستور کار قرار گیرد. این امور طبق روش اجرایی HSE (P03-07) صورت می پذیرد.

۱۱- واحد حقوقی شرکت می بایست در انواعی از تصادف که در این روش اجرایی مشخص شده است، فعال شده و اقدامات لازم را در جهت پیگیری و رفع امور حقوقی مربوط به تصادف نظیر بیمه، دیه، امور پزشکی و امور دادگستری و... (حسب مورد)، ناشی از تصادف را صورت دهد.

ب- در صورت آسیب شدید و یا فوت راننده:

۱- اطمینان از تهیه گزارش روزانه ناوگان توسط رییس عملیات حمل و مدیر ناوگان. با رجوع به این گزارش رویدادهای غیرمترقبه نظیر تصادف منجر به آسیب شدید یا فوت راننده قابل رصد و پیگیری است.

۲- واحد ناوگان موظف است شناسنامه ای از راننده و ناوگان به همراه شماره تماس های ضروری شرکت در جایی مشخص در درون کابین راننده بگونه ای که قابل رویت همگان باشد، نصب نماید تا در مواقع اضطرار توسط پلیس راه یا سایر مقامات قانونی استفاده گردد.

۳- پس از اطمینان از آسیب شدید یا فوت راننده با استعلام از نزدیکترین پلیس راه و نیز مکان های پیرامون محل تصادف، اقدامات لازم همانند آنچه در بندهای ۷ تا ۱۱ بخش (الف) آمده است، ضمن تعیین درجه تصادف، صورت می گیرد.

ج- در شرایط مشکوک:

شرایط مشکوک به شرایطی اطلاق می گردد که در امور روزمره کنترل ناوگان، راننده پس از ۶ ساعت از اولین تماس با تلفن همراه وی پاسخگو نباشد؛ در این حالت خودرو بر اساس رصد سیستم AVL یا دارای توقف طولانی مدت بدون هماهنگی با رییس عملیات حمل (کارشناس کنترل ناوگان) بوده، یا از مسیر استاندارد حرکت خارج شده، یا در مکانی غیرمترعارف متوقف شده و یا بطور کلی از صفحه کنترل ناوگان محو شده است. در شرایط فوق، ممکن است راننده یا کشنده و محموله آن مبتلا به مسائلی از قبیل موارد زیر شوند: سرقت کلی کشنده یا یدک یا محموله (بطور کامل یا جداگانه)، سرقت های جزئی از قبیل تخلیه



مقداری از بار توسط راننده یا شخصی دیگر، دستگیری راننده بدلیل تخلفات شخصی وی توسط مراجع قانونی یا ربایش او.

در وضعیت های اشاره شده که همگی در دسته اقدامات مشکوک طبقه بندی می گردند، اقدامات زیر می بایست صورت پذیرد:

- ۱- پس از عدم پاسخگویی راننده، رصد خودرو و محموله از طریق سیستم AVL و مشخص نمودن مکان دقیق خودرو و عوارض نزدیک به آن.
- ۲- تماس با پلیس ۱۲۰ و ۱۱۰ و نیز مکان های نزدیک به محل توقف جهت اطلاع از وضعیت راننده، خودرو و محموله آن.
- ۳- در صورت نیاز، یک نفر از نزدیکترین منطقه (نمایندگی) پس از هماهنگی مدیر ناوگان با مدیر عملیات و رییس منطقه مورد نظر جهت اطلاع از وضعیت راننده، خودرو و محموله آن اعزام می گردد.
- ۴- سایر امور طبق بند ۸ الی ۱۱ بخش (الف) اقدام می گردد.



۶-۲- وضعیت های اضطراری شرکت

۴-۶ - شماره تماس های اضطراری

لیست تلفن های ضروری			
۱۱۸	اطلاعات تلفن تهران	۱۱۰	پلیس
+۳۳۳۳۳۳۳۳ کد شهرستان	اطلاعات تلفن شهرستان ها	۱۲۰	پلیس راه
۰۲۱-۸۸۲۵۵۵۵۵	پلیس راه نیروی انتظامی و وضعیت	۱۲۵	آتش نشانی
	ترافیکی و جوی جاده ها	۱۱۵	اورزانس
۱۴۹	ندای بهداشت	۱۳۴	سازمان هواشناسی
۱۱۲	سازمان امداد و نجات هلال احمر	۱۴۱	اطلاعات راه ها