

Международные стандарты
и Рекомендуемая практика



Приложение 12
к Конвенции
о международной гражданской авиации

Поиск и спасание

Настоящее издание включает все поправки, принятые Советом до 24 февраля 2004 года, и с 25 ноября 2004 года заменяет все предыдущие издания Приложения 12.

Сведения о применении Стандартов и Рекомендуемой практики содержатся в предисловии.

Издание восьмое
Июль 2004 года

Международная организация гражданской авиации

Опубликовано Международной организацией гражданской авиации отдельными изданиями на русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском языках. Вся корреспонденцию, за исключением заказов и подписки, следует направлять в адрес Генерального секретаря ИКАО.

Заказы на данное издание направлять по одному из следующих нижеприведенных адресов, вместе с соответствующим денежным переводом (тратта, чек или банковское поручение) в долл. США или в валюте страны, в которой размещается заказ. Заказы с оплатой кредитными карточками ("Виза", "Мастеркард" или "Америкэн экспресс") направлять в адрес Штаб-квартиры ИКАО.

International Civil Aviation Organization. Attention: Document Sales Unit, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7
Telephone: +1 (514) 954-8022; Facsimile: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int; World Wide Web: <http://www.icao.int>

Cameroon. KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonajo, B.P. 4676, Douala, Telephone: +237 343 98 42, Facsimile: +237 343 89 25,
E-mail: knowhow_doc@yahoo.fr

China. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638, Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail glorymaster@online.sh.cn

Egypt. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icao@idsc.net.eg

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: icaeumat@paris.icao.int

Germany. UNO-Verlag CmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Boon
Telephone: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsimile: + 49 (0) 2 28-9 49 02 22; E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>

India. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 51514284

India. Sterling Book House — SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Bombay 400001
Telephone: +91 (22) 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 (22) 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com

Japan. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O.Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 622 395; Facsimile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexico. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3er. piso,
Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México, D.F.
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigeria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Peru. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Russian Federation. Aviaizdat, 48, Ivan Franco Street, Moscow 121351, Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

Senegal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovakia. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Levoté prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Interprise, Letisko M.R. Štefánika,
823 07 Bratislava 21, Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

South Africa. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Spain. A.E.N.A. - Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3.11,
28027 Madrid; Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo e: sscc.ventasaoaci@aena.es

Switzerland. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thailand. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

United Kingdom. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

Каталог изданий и аудиовизуальных учебных средств ИКАО

Ежегодное издание с перечнем всех имеющихся в настоящее время публикаций и аудиовизуальных учебных средств. В ежемесячных дополнениях сообщается о новых публикациях, аудиовизуальных учебных средствах, поправках, дополнениях, повторных изданиях и т. п.

Рассылаются бесплатно по запросу, который следует направлять в Сектор продажи документов ИКАО.



ПРЕПРОВОДИТЕЛЬНАЯ ЗАПИСКА

НОВЫЕ ИЗДАНИЯ ПРИЛОЖЕНИЙ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Нам стало известно, что после выхода в свет новых изданий Приложений пользователи вместе со старым изданием выбрасывают и **Дополнение** к нему. Просьба иметь в виду, что Дополнение к предыдущему изданию следует хранить до выхода нового дополнения.

**Международные стандарты
и Рекомендуемая практика**



Приложение 12
к Конвенции
о международной гражданской авиации

Поиск и спасание

Настоящее издание включает все поправки,
принятые Советом до 24 февраля 2004 года,
и с 25 ноября 2004 года заменяет все
предыдущие издания Приложения 12.

Сведения о применении Стандартов
и Рекомендуемой практики содержатся
в предисловии.

Издание восьмое
Июль 2004 года

Международная организация гражданской авиации

ОГЛАВЛЕНИЕ

	<i>Страница</i>		<i>Страница</i>
ПРЕДИСЛОВИЕ.....	(v)	ГЛАВА 5. Порядок проведения поисково-спасательных операций	5-1
ГЛАВА 1. Определения	1-1	5.1 Информация об аварийном состоянии	5-1
ГЛАВА 2. Организация	2-1	5.2 Порядок действий координационных центров поиска и спасания во время аварийных стадий	5-1
2.1 Службы поиска и спасания	2-1	5.3 Порядок действий в тех случаях, когда ответственность за поиск и спасание лежит на двух или более Договаривающихся государствах	5-2
2.2 Районы поиска и спасания	2-1	5.4 Порядок действий инстанций на местах	5-2
2.3 Координационные центры поиска и спасания и вспомогательные центры поиска и спасания	2-2	5.5 Порядок действий координационных центров поиска и спасания: окончание и приостановка операций	5-2
2.4 Средства связи поисково-спасательной службы.....	2-2	5.6 Порядок действий на месте происшествия	5-3
2.5 Поисково-спасательные команды.....	2-2	5.7 Порядок действий командира воздушного судна, принявшего сообщение о бедствии	5-4
2.6 Поисково-спасательное оборудование.....	2-3	5.8 Сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях.....	5-4
ГЛАВА 3. Сотрудничество.....	3-1	5.9 Отчетность.....	5-4
3.1 Сотрудничество государств.....	3-1	ДОБАВЛЕНИЕ. Сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях.....	ДОБ-1
3.2 Сотрудничество с другими службами.....	3-2	1. Обмен сигналами с надводными судами	ДОБ-1
3.3 Распространение информации	3-2	2. Код визуальных сигналов "земля – воздух" ..	ДОБ-1
ГЛАВА 4. Подготовительные мероприятия	4-1	3. Сигналы "воздух – земля"	ДОБ-2
4.1 Подготовительная информация	4-1		
4.2 Планы операции	4-1		
4.3 Поисково-спасательные команды.....	4-2		
4.4 Подготовка личного состава и учения	4-2		
4.5 Обломки	4-2		

ПРЕДИСЛОВИЕ

Историческая справка

Второе Специализированное совещание ИКАО по поиску и спасанию в декабре 1946 года разработало рекомендации по составлению Стандартов и Рекомендуемой практики в области поиска и спасания. Последние были составлены Секретариатом, а также существовавшим в то время Аэронавигационным комитетом, и были должным образом представлены Совету. Предложения не были приняты Советом в той форме, в которой они были представлены, и 20 апреля 1948 года они были снова направлены Аэронавигационному комитету для дополнительного рассмотрения.

В свете опыта, накопленного на региональных аэронавигационных совещаниях, был разработан новый проект Приложения, и в конечном итоге он был, в принципе, одобрен Аэронавигационной комиссией и распространен среди государств, с тем чтобы они представили свои замечания. Аэронавигационная комиссия доработала проект в свете замечаний государств, и представленные предложения были приняты Советом 25 мая 1950 года в качестве Приложения 12 к Конвенции о международной гражданской авиации. Приложение вступило в силу 1 декабря 1950 года и начало применяться с 1 марта 1951 года.

Таблица А указывает на происхождение последующих поправок, а также содержит перечень соответствующих принципиальных вопросов и даты принятия этого Приложения и поправок Советом, равно как даты вступления в силу и начала их применения.

Применимость

Стандарты и Рекомендуемая практика, содержащиеся в настоящем документе, регулируют применение главы "Поиск и спасание" *Дополнительных региональных правил* (Doc 7030). В последнем документе можно найти вспомогательные правила, подлежащие применению в масштабе региона.

Приложение 12 применимо при создании, содержании и использовании поисково-спасательных служб на территории Договаривающихся государств и над открытым морем, а также при организации взаимодействия аналогичных служб между государствами.

Действия Договаривающихся государств

Уведомление о расхождениях. Договаривающимся государствам необходимо обратить внимание на то, что в соответствии со статьей 38 Конвенции они обязаны уведомлять Организацию о любых случаях расхождения их национальных правил и порядков с международными Стандартами, содержащимися в данном Приложении, и всеми внесенными в них поправками. Договаривающимся государствам предлагается также указывать в этих уведомлениях на все случаи расхождения с Рекомендуемой практикой, содержащейся в данном Приложении, и внесенными в них поправками, когда уведомление о таких расхождениях имеет значение для безопасности воздушной навигации. Договаривающимся государствам предлагается также регулярно информировать Организацию о любых расхождениях, которые могут впоследствии возникнуть, либо об устранении ранее сообщенных расхождений. После принятия любой поправки к данному Приложению Договаривающимся государствам незамедлительно будет направлен запрос относительно уведомления о расхождениях.

Помимо обязательств, вытекающих из статьи 38 Конвенции, государствам следует также обратить внимание на положения Приложения 15, предусматривающие публикацию службой аэронавигационной информации сообщений о расхождениях между их национальными правилами и практикой и соответствующими Стандартами и Рекомендуемой практикой ИКАО.

Распространение информации. Информация относительно введения в действия, изменения и прекращения функционирования оборудования, служб и правил, предназначенных для обеспечения полетов в соответствии со Стандартами и Рекомендуемой практикой настоящего Приложения, должна рассылаться и вступать в силу с соблюдением положений Приложения 15.

Использование текста Приложения в национальных правилах. 13 апреля 1948 года Совет принял резолюцию, в которой обращал внимание Договаривающихся государств на желательность использования в их национальных правилах, насколько это практически возможно, точно таких же формулировок, как и в Стандартах ИКАО, которые носят нормативный характер, а также на необходимость уведомления об отклонениях от Стандартов, а также о любых допол-

нительных национальных положениях, которые имеют важное значение для безопасности или регулярности воздушной навигации. Положения настоящего Приложения сформулированы, по возможности, таким образом, чтобы облегчить их использование без существенных изменений текста в национальном законодательстве.

Статус составных частей Приложения

Приложения состоят из следующих составных частей, но не все они обязательно имеются в каждом Приложении: эти части имеют следующий текст:

1. Материал, составляющий собственно Приложение:

а) *Стандарты и Рекомендуемая практика*, принятые Советом в соответствии с положениями Конвенции. Они определяются следующим образом:

Стандарт – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается необходимым для обеспечения безопасности или регулярности международной аэронавигации и которое будут соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции. В случае невозможности соблюдения Стандарта Совету в обязательном порядке направляется уведомление в соответствии со статьей 38.

Рекомендуемая практика – любое требование к физическим характеристикам, конфигурации, материальной части, техническим характеристикам, персоналу или правилам, единообразное применение которого признается желательным для обеспечения безопасности, регулярности или эффективности международной аэронавигации и которое будут стремиться соблюдать Договаривающиеся государства согласно Конвенции.

- б) *Добавления*, содержащие материал, который сгруппирован отдельно для удобства пользования, но является составной частью Стандартов и Рекомендуемой практики, принятых Советом.
- в) *Определения* терминов, употребляемых в Стандартах и Рекомендуемой практике, которые не имеют общепринятых словарных значений и нуждаются в пояснениях. Определение не имеет самостоятельного статуса, но является важной частью каждого Стандарта и Рекомендуемой практики, в которых употребляется термин, поскольку изменение значения термина может повлиять на смысл требования.

2. Материал, одобренный Советом для опубликования вместе со Стандартами и Рекомендуемой практикой:

а) *Предисловия*, содержащие исторические справки и пояснения к действиям Совета, а также разъяснение обязательств государств по применению

Стандартов и Рекомендуемой практики, вытекающих из Конвенции и резолюции о принятии.

- б) *Введения*, содержащие пояснения в начале частей, глав или разделов Приложения в целях облегчения понимания текста.
- в) *Примечания*, включаемые в текст, где это необходимо, с тем чтобы дать фактическую информацию или ссылку на соответствующие Стандарты и Рекомендуемую практику, но не являющиеся составной частью последних.
- г) *Дополнения*, содержащие материал, который дополняет Стандарты и Рекомендуемую практику или служит руководством по их применению.

Выбор языка

Настоящее Приложение принято на шести языках: русском, английском, арабском, испанском, китайском и французском. Каждому Договаривающемуся государству предлагается выбрать текст на одном из указанных языков для применения в своей стране и для других предусмотренных Конвенцией целей и уведомить Организацию о том, намерено ли оно пользоваться непосредственно одним из текстов или его переводом на язык своей страны.

Редакционная практика

Для быстрого определения статуса каждого положения принят следующий порядок: *Стандарты* печатаются светлым прямым шрифтом; *Рекомендуемая практика* – светлым курсивом с добавлением впереди слова **Рекомендация**; *Примечания* – светлым курсивом с добавлением впереди слова *Примечание*.

Необходимо принять к сведению, что при формулировании технических требований на русском языке применяются следующие правила: в тексте Стандартов глагол ставится в настоящем времени, изъявительном наклонении, в то время как в Рекомендуемой практике применяются вспомогательные глаголы "следует" или "должен" в соответствующем лице с инфинитивом основного глагола.

В настоящем документе:

- а) результаты измерений приводятся в метрической системе и сопровождаются взятыми в скобки соответствующими величинами в системе "фут-фунт"; и
- б) грамматические формы мужского рода следует рассматривать как относящиеся к лицам как мужского, так и женского пола.

Любая ссылка на какой-либо обозначенный номером раздел данного документа относится ко всем его подразделам.

Таблица А. Поправки к Приложению 12

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос(ы)</i>	<i>Дата принятия, вступления в силу, начала применения</i>
1-е издание	Второе Специализированное совещание по поиску и спасанию (1946); Аэронавигационная комиссия	Международные Стандарты и Рекомендуемая практика. Службы поиска и спасания	25 мая 1950 года 1 декабря 1950 года 1 марта 1951 года
1 (2-е издание)	Третье Специализированное совещание по поиску и спасанию (1951)	Организация поиска и спасания; связь; оценка операция по поиску и спасанию; порядок операция по поиску и спасанию; сигналы "воздух – земля"	31 марта 1952 года 1 сентября 1952 года 1 января 1953 года
2 (3-е издание)	Вторая Аэронавигационная конференция по поиску и спасанию (1955)	Вспомогательные центры поиска и спасания; предоставление обслуживания и топлива спасательным командам других Договаривающихся государств	8 мая 1956 года 1 сентября 1956 года 1 декабря 1956 года
3	Третья Аэронавигационная конференция (1956). Поправка 140 к главе 6 Приложения 6	Маркировка мест аварийного вскрытия фюзеляжа	13 июня 1957 года 1 октября 1957 года 1 декабря 1957 года
4 (4-е издание)	Специализированные совещания по правилам полетов, обслуживанию воздушного движения и поиску и спасанию (1958)	Сотрудничество между государствами; информация об аварийном состоянии; порядок действий координационных центров поиска и спасания	8 декабря 1959 года 1 мая 1960 года 1 августа 1960 года
5	Поправка 13 к Приложению 11	Уведомление координационных центров спасания органами обслуживания воздушного движения	13 апреля 1962 года – 1 ноября 1962 года
6	Поправка 4 к Приложению 9	Временный допуск спасательных команд из других Договаривающихся государств.	– – 1 июля 1964 года
7	Поправка 14 к главе 5 Приложения 11	Аварийное оповещение надводных судов и воздушных судов, выполняющих полет по маршруту, в целях оказания помощи воздушному судну, терпящему бедствие	19 июня 1964 года 1 ноября 1964 года 1 февраля 1965 года
8	Международная конвенция об охране жизни человека на море. Поправка 15 к Приложению 11	Уточнение ссылок; службы аварийного оповещения	10 декабря 1965 года – 25 августа 1966 года
9 (5-е издание)	Пересмотр Аэронавигационной комиссией Дополнительных региональных правил	Сотрудничество между Договаривающимися государствами; предоставление обслуживания и топлива спасательным командам других Договаривающихся государств; испытание средств связи для поиска и спасания; оказание помощи при проведении поисково-спасательных операций путем привлечения дополнительных команд или служб	25 мая 1970 года 25 сентября 1970 года 4 февраля 1971 года
10	Аэронавигационная комиссия	Перевозка на борту поисково-спасательных воздушных судов международного свода сигналов; оснащение поисково-спасательных воздушных судов оборудованием для осуществления связи на частоте 2181 кГц; информация о местоположении морских торговых судов	11 декабря 1972 года 11 апреля 1973 года 16 августа 1973 года

Поправка	Источник(и)	Вопрос(ы)	Дата принятия, вступления в силу, начала применения
11 (6-е издание)	Полный пересмотр Приложения Аэронавигационной комиссией	Новый сигнал для надводных судов; положение об обеспечении поисково-спасательных операций на круглосуточной основе; распространение информации о расположении морских торговых судов; оценка поисково-спасательных операций; улучшение сотрудничества соседних государств; оснащение спасательных команд; наличие информации об обслуживании воздушного движения; местонахождение спасательного снаряжения, предназначенного для сбрасывания с воздуха; методы оказания помощи воздушным судам, терпящим бедствие и вынужденным совершить посадку на воду в районе расположения надводных судов; методы наведения поисково-спасательных или других воздушных судов на воздушное судно, терпящее бедствие	25 ноября 1974 года 25 марта 1975 года 9 октября 1975 года
	Поправка 60 к Приложению 3	Дополнительные средства связи между метеорологическими учреждениями и органами поисково-спасательной службы	8 декабря 1975 года 8 апреля 1976 года 12 августа 1976 года
13	Аэронавигационная комиссия	Код визуальных сигналов "земля – воздух" для использования оставшимися в живых	15 декабря 1980 года 15 апреля 1981 года 26 ноября 1981 года
14	Аэронавигационная комиссия	Функции координационного центра поиска и спасания (RCC) в рамках подготовительных мероприятий в случае, когда известно или предполагается, что воздушное судно является объектом незаконного вмешательства	12 марта 1990 года 30 июля 1990 года 15 ноября 1990 года
15	Аэронавигационная комиссия	Определение понятия "поисково-спасательное воздушное судно"; требования к средствам связи координационных центров поиска и спасания (RCC) и оборудованию поисково-спасательных (SAR) воздушных судов; пункты связи поиска и спасания (SPOC)	12 марта 1993 года 26 июля 1993 года 11 ноября 1993 года
16 (7-е издание)	Поправки 25, 20 и 7 соответственно к частям I, II и III Приложения 6; Аэронавигационная комиссия	Изменение определения термина "командир воздушного судна"; поправки редакционного характера	12 марта 2001 года 16 июля 2001 года 1 ноября 2001 года
17 (8-е издание)	Секретариат ИКАО/Аэронавигационная комиссия	Обновление положений с целью приведения их, насколько это практически возможно, в соответствие с Конвенцией ИМО; согласование определений, содержащихся в документах, касающихся авиационного и морского обслуживания SAR; региональный подход к созданию системы SAR; согласование политики между государствами и координация операций авиационных и морских служб SAR; свободный доступ RCC к важным данным	23 февраля 2004 года 12 июля 2004 года 25 ноября 2004 года
18	Аэронавигационная комиссия	Обязанности координационного центра поиска и спасания (RCC)	16 марта 2007 года 16 июля 2007 года 22 ноября 2007 года

МЕЖДУНАРОДНЫЕ СТАНДАРТЫ И РЕКОМЕНДУЕМАЯ ПРАКТИКА

Примечание. Дополнением к настоящему Приложению является Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (МАМПС), том I "Организация и управление", том II "Координация операций" и том III "Подвижные средства" (Дос 9731), цель которого заключается в оказании содействия государствам в удовлетворении ими своих собственных потребностей в области поиска и спасания (SAR) и выполнении принятых ими на себя обязательств по Конвенции о международной гражданской авиации. Эти обязательства в части, относящейся к предоставлению обслуживания SAR, конкретизированы в Стандартах и Рекомендуемой практике настоящего Приложения. В трех томах Руководства МАМПС содержатся рекомендации, позволяющие выработать единый подход к организации и обеспечению авиационных и морских служб SAR. Государствам предлагается при использовании этого руководства развивать и совершенствовать свои службы SAR и сотрудничать с соседними государствами.

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Когда в Стандартах и Рекомендациях, касающихся поиска и спасания употребляются приведенные ниже термины, они имеют следующие значения:

Аварийная стадия. Общий термин, означающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия.

Вспомогательный центр поиска и спасания (RSC). Орган, подчиняющийся координационному центру поиска и спасания, создаваемый для дополнения последнего согласно конкретным распоряжениям соответствующих полномочных органов.

Вынужденная посадка на воду (этот термин не требует определения на русском языке).

Государство регистрации. Государство, в реестр которого занесено воздушное судно.

Командир воздушного судна. Пилот, назначенный эксплуатантом или, в случае авиации общего назначения, владельцем воздушного судна выполнять обязанности командира и отвечать за безопасное выполнение полета.

Координационный центр поиска и спасания (RSC).

Орган, несущий ответственность за оказание содействия эффективной организации работы поисково-спасательной службы и за координацию проведения поисково-спасательных операций в пределах района поиска и спасания.

Поиск. Операция, координируемая, как правило, координационным или вспомогательным центром поиска и спасания, при которой используются имеющийся персонал и средства для определения местоположения лиц, терпящих бедствие.

Поисково-спасательное воздушное судно. Воздушное судно, оснащенное специальным оборудованием, пригодным для эффективного проведения поисково-спасательных операций.

Поисково-спасательная команда. Подвижный ресурс, укомплектованный обученным персоналом и оснащенный оборудованием, пригодным для быстрого проведения поисково-спасательных операций.

Поисково-спасательная служба. Осуществление функций аварийного мониторинга, связи, координации, поиска и спасания, предоставления первой медицинской помощи или эвакуации по медицинским причинам с использованием государственных и частных ресурсов, в том числе взаимодействующих воздушных, морских и других судов и установок.

Поисково-спасательное средство. Любой подвижный ресурс, включая назначенные поисково-спасательные команды, который задействуется при проведении поисково-спасательных операций.

Пост аварийного оповещения. Любое средство, предназначенное для выполнения роли посредника между лицом, передающим сообщение об аварийной ситуации, и координационным или вспомогательным центром поиска и спасания.

Район поиска и спасания (SRR). Зона определенных размеров, связанная с координационным центром поиска и спасания, в пределах которой обеспечиваются поисково-спасательные операции.

Совместный координационный центр поиска и спасания (JRCC). Координационный центр поиска и спасания, в

ведении которого находятся как авиационные, так и морские поисково-спасательные операции.

Спасание. Операция с целью спасения лиц, терпящих бедствие, оказания им первой медицинской или иной помощи и доставки их в безопасное место.

Стадия бедствия. Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам грозит серьезная и непосредственная опасность или требуется немедленная помощь.

Стадия неопределенности Состояние, характеризующееся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Стадия тревоги. Ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна и находящихся на его борту лиц.

Эксплуатант. Лицо, организация или предприятие, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее свои услуги в этой области.

ГЛАВА 2. ОРГАНИЗАЦИЯ

2.1 Службы поиска и спасания

2.1.1 Договаривающиеся государства в индивидуальном порядке или в сотрудничестве с другими государствами принимают меры к созданию и оперативному обеспечению служб поиска и спасания на своих территориях для оказания помощи лицам, терпящим бедствие. Такие службы обеспечиваются на круглосуточной основе.

2.1.1.1 Что касается охватываемых поисково-спасательной службой зон открытого моря или районов, суверенитет над которыми не определен, то они устанавливаются на основе региональных аэронавигационных соглашений. Договаривающиеся государства, взявшие на себя в индивидуальном порядке или в сотрудничестве с другими государствами ответственность за поисково-спасательное обеспечение полетов в этих зонах, принимают меры к созданию и обеспечению такой службы в соответствии с положениями настоящего Приложения.

Примечание. Понятие "региональные аэронавигационные соглашения" относится к соглашениям, одобряемым Советом ИКАО, как правило, по рекомендации региональных аэронавигационных совещаний.

2.1.1.2 Основные элементы служб поиска и спасания включают правовые рамки, ответственный полномочный орган, организованные имеющиеся ресурсы, средства связи, квалифицированный персонал для осуществления координации и выполнения оперативных функций.

2.1.1.3 Службы поиска и спасания определяют процессы совершенствования предоставления обслуживания, включая аспекты планирования, национальные и международные механизмы сотрудничества и обучение.

2.1.2 Договаривающиеся государства оказывают помощь воздушным судам, терпящим бедствие, и оставшимся в живых после авиационных происшествий независимо от национальной принадлежности или статуса таких лиц или обстоятельств, при которых такие лица были обнаружены.

2.1.3 Договаривающиеся государства, взявшие на себя ответственность за предоставление поисково-спасательного обслуживания, используют поисково-спасательные команды и другие имеющиеся средства для оказания помощи любому воздушному судну или находящимся на его борту

лицам, которые находятся или могут находиться в аварийной обстановке.

2.1.4 В тех случаях, когда один и тот же район обслуживается самостоятельными авиационным и морским координационными центрами поиска и спасания, государства обеспечивают самую тесную, практически осуществимую координацию действий таких центров.

2.1.5 **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует способствовать согласованию действий и сотрудничеству между своими авиационными и морскими поисково-спасательными службами.

2.1.6 **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует создавать совместные координационные центры поиска и спасания для координации авиационных и морских поисково-спасательных операций, где это практически возможно.

2.2 Районы поиска и спасания

2.2.1 Договаривающиеся государства устанавливают границы районов поиска и спасания, в пределах которых они осуществляют поисково-спасательное обеспечение полетов. Территории таких районов не должны перекрывать одна другую, и соседние районы являются сопредельными.

Примечание 1. Районы поиска и спасания создаются для обеспечения адекватной инфраструктуры связи, эффективных маршрутов аварийного оповещения и надлежащей оперативной координации для эффективной поддержки служб поиска и спасания. Соседние государства могут сотрудничать в создании служб поиска и спасания в пределах одного района SAR.

Примечание 2. Границы районов поиска и спасания определяются техническими и эксплуатационными соображениями и не совпадают с границами между государствами.

2.2.1.1 **Рекомендация.** Границы районов поиска и спасания должны, насколько это практически возможно, совпадать с границами соответствующих районов полетной информации, а для аналогичных районов, созданных в открытом море, также с границами морских районов поиска и спасания.

2.3 Координационные центры поиска и спасания и вспомогательные центры поиска и спасания

2.3.1 Договаривающиеся государства создают координационный центр поиска и спасания в каждом районе поиска и спасания.

Примечание. Договаривающееся государство может создать координационный центр поиска и спасания с соответствующим районом поиска и спасания, который согласно региональному аэронавигационному соглашению выходит за рамки его суверенного воздушного пространства.

2.3.2 **Рекомендация.** В тех случаях, когда воздушное пространство Договаривающего государства полностью или частично входит в район поиска и спасания, связанный с координационным центром поиска и спасания в другом Договаривающемся государстве, первому государству следует создать вспомогательный центр поиска и спасания, подчиняющийся центру поиска и спасания, если это повысит эффективность поисково-спасательного обслуживания на его территории.

2.3.3 Каждый координационный центр поиска и спасания и, в соответствующих случаях, вспомогательный центр поиска и спасания круглосуточно укомплектованы обученным персоналом с рабочим знанием языка, используемого в радиотелефонной связи.

2.3.4 **Рекомендация.** Персонал RCC, занимающийся ведением радиотелефонной связи, должен знать на рабочем уровне английский язык.

2.3.5 **Рекомендация.** В районах, где государственные средства связи не позволяют лицам, заметившим воздушное судно, терпящее бедствие, быстро сообщить соответствующему координационному центру поиска и спасания о происшествии, Договаривающимся государствам следует назначать соответствующие государственные или частные органы в качестве постов аварийного оповещения.

2.4 Средства связи поисково-спасательной службы

2.4.1 Каждый координационный центр поиска и спасания оснащается средствами быстрой и надежной двусторонней связи с:

- соответствующими органами обслуживания воздушного движения;
- соответствующими вспомогательными центрами поиска и спасания;
- соответствующими радиопеленгаторными и радиолокационными станциями в районе;

- там, где это целесообразно, береговыми радиостанциями, имеющими возможность произвести аварийное оповещение надводных судов в районе и поддерживать с ними связь;
- штабами поисково-спасательных команд в районе;
- всеми морскими координационными центрами поиска и спасания в районе и авиационными, морскими или совместными координационными центрами поиска и спасания в соседних районах;
- назначенным метеорологическим учреждением или органом метеорологического наблюдения;
- поисково-спасательными командами;
- постами аварийного оповещения;
- координационным центром КОСПАС-САРСАТ, обслуживающим данный район поиска и спасания.

Примечание. Морские координационные центры поиска и спасания определены в соответствующих документах Международной морской организации.

2.4.2 Каждый вспомогательный центр поиска и спасания оснащается средствами быстрой и надежной двусторонней связи с:

- соседними вспомогательными центрами поиска и спасания;
- метеорологическим учреждением или органом метеорологического слежения;
- поисково-спасательными командами;
- постами аварийного оповещения.

2.5 Поисково-спасательные команды

2.5.1 Договаривающиеся государства назначают в качестве поисково-спасательных команд подразделения государственных или частных служб, удобно расположенные и оснащенные для поисково-спасательных операций.

Примечание. Минимальное количество сил и средств, необходимых для обеспечения поисково-спасательных операций в пределах района поиска и спасания, определяется региональными аэронавигационными соглашениями и указывается в соответствующих изданиях аэронавигационного плана и документа о внедрении средств и служб.

2.5.2 Договаривающиеся государства назначают в качестве органов, выполняющих те или иные части плана поисково-спасательной операции, те подразделения

государственных или частных служб, которые не могут рассматриваться в качестве поисково-спасательных команд, но тем не менее способны принимать участие в поисково-спасательных операциях.

2.6 Поисково-спасательное оборудование

2.6.1 Поисково-спасательные команды оснащаются оборудованием для быстрого нахождения места происшествия и оказания соответствующей помощи пострадавшим.

2.6.2 **Рекомендация.** *Каждой поисково-спасательной команде следует располагать средствами быстрой и надежной двусторонней связи с другими поисково-спасательными средствами или подразделениями, занятыми в той же операции.*

2.6.3 Каждое поисково-спасательное воздушное судно оборудуется таким образом, чтобы оно могло вести связь на авиационных аварийных частотах, на частотах, выделенных в районах поиска, а также на любых предписанных частотах.

2.6.4 Каждое поисково-спасательное воздушное судно оборудуется устройством для захвата аварийных частот.

Примечание 1. Требования о наличии на борту аварийного приводного передатчика (ELT) содержатся в частях I, II и III Приложения 6.

Примечание 2. Технические требования к ELT содержатся в томе III Приложения 10.

2.6.5 Каждое поисково-спасательное воздушное судно, когда оно используется в поисково-спасательных операциях над морскими районами, оснащается радиоаппаратурой, которая позволяет поддерживать связь с морскими судами.

Примечание. Многие морские суда могут поддерживать связь с воздушными судами на частотах 2182 кГц, 4125 кГц и 121,5 МГц. Тем не менее эти частоты, и в частности 121,5 МГц, не всегда прослушиваются морскими судами.

2.6.6 Каждое поисково-спасательное воздушное судно, когда оно используется в поисково-спасательных операциях над морскими районами, имеет на борту экземпляр Международного свода сигналов для преодоления языковых трудностей, которые могут возникнуть при переговорах с такими судами.

Примечание. Международный свод сигналов издается на английском, французском и испанском языках Международной морской организацией в виде документов I994E, I995F и I996S.

2.6.7 **Рекомендация.** *Если неизвестно, существует ли потребность у оставшихся в живых в аварийно-спасательном снаряжении, сбрасываемом с самолетов, то по крайней мере одному из воздушных судов, участвующих в поисково-спасательной операции, следует иметь на борту такое снаряжение.*

2.6.8 **Рекомендация.** *На соответствующих аэродромах государствам следует содержать комплекты аварийно-спасательного снаряжения, приспособленные для сбрасывания с воздушных судов.*

ГЛАВА 3. СОТРУДНИЧЕСТВО

3.1 Сотрудничество государств

3.1.1 Договаривающиеся государства координируют деятельность своих поисково-спасательных организаций с деятельностью аналогичных организаций соседних государств.

3.1.2 **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует, когда это необходимо, координировать свои поисково-спасательные операции с аналогичными операциями соседних государств, особенно если эти операции проводятся вблизи прилегающих районов поиска и спасания.

3.1.2.1 **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует в той степени, в какой это практически возможно, разрабатывать общие планы и порядок действий в области поиска и спасания для облегчения координации поисково-спасательных операций с аналогичными операциями соседних государств.

3.1.3 При соблюдении таких условий, какие могут устанавливаться его собственными инстанциями, Договаривающееся государство дает разрешение на немедленный доступ на свою территорию поисково-спасательных команд другого государства в целях поиска места авиационных происшествий и спасания оставшихся в живых после таких происшествий.

3.1.4 Инстанции Договаривающегося государства, которое желает, чтобы его поисково-спасательные команды получили разрешение на допуск на территорию другого Договаривающегося государства в целях проведения поисково-спасательных операций, направляют просьбу с подробным описанием намеченной миссии и обоснованием необходимости в ней координационному центру поиска и спасания соответствующего государства или такой другой инстанции, которая была указана этим государством.

3.1.4.1 Инстанции Договаривающихся государств:

- немедленно подтверждают получение такой просьбы и
- как можно скорее указывают на условия, если таковые имеются, в соответствии с которыми может быть выполнена намеченная миссия.

3.1.5 **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует заключить с соседними государствами соглашения об укреплении сотрудничества и координации в области поиска и спасания с изложением условий получения разрешения на допуск поисково-спасательных команд одного государства на территорию другого государства. Эти соглашения также должны предусматривать ускорение предоставления разрешения на допуск таким командам при выполнении минимальных формальностей.

3.1.6 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует уполномочить координационные центры поиска и спасания:

- a) запрашивать у других координационных центров поиска и спасания такую помощь, включая воздушные и надводные суда, лиц или оборудование, которая может потребоваться;
- b) в то же самое время в соответствии с возникшей необходимостью давать разрешение на допуск на свою территорию таких воздушных и надводных судов, лиц или оборудования;
- c) принимать меры к достижению необходимой договоренности с соответствующими таможенными, иммиграционными и прочими властями в целях ускорения получения такого разрешения.

3.1.7 **Рекомендация.** Каждому Договаривающемуся государству следует уполномочить свои координационные центры поиска и спасания предоставлять по запросу помощь другим координационным центрам поиска и спасания, включая помощь в виде воздушных и надводных судов, лиц или оборудования.

3.1.8 **Рекомендация.** Для повышения эффективности поисково-спасательных операций Договаривающимся государствам следует принимать меры к проведению совместных тренировочных учений с участием как своих органов поиска и спасания, так и аналогичных органов других государств и эксплуатантов.

3.1.9 **Рекомендация.** Договаривающимся государствам следует организовывать периодические посещения координационных центров и вспомогательных центров поиска и спасания соседних государств персоналом своих

аналогичных центров в целях установления и поддержания связи между ними.

3.2 Сотрудничество с другими службами

3.2.1 Договаривающиеся государства принимают меры для того, чтобы воздушные и надводные суда, местные органы и средства, которые не являются частью поисково-спасательной службы, сотрудничали в полной мере с последней и оказывали любую возможную помощь оставшимся в живых после авиационных происшествий.

3.2.2 Рекомендация. Договаривающимся государствам следует обеспечивать самую тесную, практически возможную координацию действий соответствующих авиационных и морских полномочных органов в обеспечении наиболее эффективного и действенного поисково-спасательного обслуживания.

3.2.3 Договаривающиеся государства принимают меры для того, чтобы их поисково-спасательные службы сотрудничали с органами, ответственными за расследование происшествий, и органами, ответственными за оказание помощи пострадавшим во время происшествий.

3.2.4 Рекомендация. В целях оказания содействия расследованию происшествия спасательные команды, когда это практически возможно, следует сопровождать лицам, имеющим опыт в проведении расследования авиационных происшествий.

3.2.5 Государства назначают пункт связи поиска и спасания для приема информации системы КОСПАС-САРСАТ о бедствии.

3.3 Распространение информации

3.3.1 Каждое Договаривающееся государство публикует и распространяет всю необходимую информацию об условиях допуска поисково-спасательных команд другого государства на свою территорию или, как вариант, включает такую информацию в договоренности по вопросам поисково-спасательного обслуживания.

3.3.2 Рекомендация. В тех случаях, когда это может способствовать предоставлению поисково-спасательного обслуживания, Договаривающимся государствам следует распространять через координационные центры поиска и спасания или другие органы информацию, касающуюся планов поисково-спасательных операций.

3.3.3 Рекомендация. Договаривающимся государствам следует в соответствии с необходимостью и практической возможностью распространять среди населения и полномочных органов по чрезвычайным ситуациям информацию о действиях, которые следует предпринять, когда есть основание полагать, что находящееся в чрезвычайной ситуации воздушное судно может вызвать проблемы у населения или потребовать принятия чрезвычайных мер общего характера.

ГЛАВА 4. ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ МЕРОПРИЯТИЯ

4.1 Подготовительная информация

4.1.1 Каждый координационный центр поиска и спасания располагает в любое время легко доступной новейшей информацией, включающей следующие данные о его районе поиска и спасания:

- a) поисково-спасательные команды, центры поиска и спасания и посты аварийного оповещения;
- b) органы обслуживания воздушного движения;
- c) средства связи, которые могут быть использованы в ходе поисково-спасательных операций;
- d) телеграфные адреса и номера телефонов всех эксплуатантов или их официальных представителей, занимающихся вопросами эксплуатации в районе;
- e) любые другие общественные и частные ресурсы, включая медицинскую помощь и транспортные средства, которые могут быть полезными при поисково-спасательных операциях.

4.1.2 **Рекомендация.** *Каждому координационному центру поиска и спасания следует иметь в легко доступном виде всю прочую информацию, которая была бы полезной с точки зрения поисково-спасательных операций, включая сведения, касающиеся:*

- a) *расположения, позывных, часов работы и частот всех радиостанций, которые могут быть использованы для поддержки поисково-спасательных операций;*
- b) *расположения и часов работы служб, осуществляющих дежурство на радиоканалах, и прослушиваемых частот;*
- c) *мест, где хранятся запасы сбрасываемого с воздушных судов аварийно-спасательного снаряжения;*
- d) *объектов, в отношении которых известно, что они могут быть ошибочно приняты за обломки необнаруженного или неизвестного воздушного судна, особенно при наблюдении с воздуха;*

4.1.3 **Рекомендация.** *Каждому координационному центру поиска и спасания, район которого включает морские*

участки, следует иметь свободный доступ к информации, касающейся местоположения, курса и скорости надводных судов, которые находятся в пределах таких участков и которые могут оказать помощь воздушным судам, терпящим бедствие, и к информации о том, как связаться с ними.

Примечание. Эта информация может либо находиться в координационных центрах поиска и спасания, либо быть легко доступной для них.

4.1.4 **Рекомендация.** *Договаривающимся государствам следует в индивидуальном порядке или совместно с другими государствами создать системы судовых сообщений в сотрудничестве с морскими полномочными органами или установить линии связи с системой Airtel или региональными системами информации о местонахождении надводных судов в целях содействия проведению поисково-спасательных операций на море.*

Примечание. Airtel представляет собой кооперативную международную систему информации о местонахождении надводных судов с глобальной зоной действия, к которой могут обращаться с запросами все координационные центры поиска и спасания. В ряде Договаривающихся государств также функционируют региональные системы представления данных о местонахождении надводных судов.

4.2 Планы операции

4.2.1 Каждый координационный центр поиска и спасания подготавливает подробные планы проведения поисково-спасательных операций в пределах районов поиска и спасания.

4.2.2 **Рекомендация.** *Планы поисково-спасательных операций должны разрабатываться совместно с представителями эксплуатантов и других государственных или частных служб, которые могут оказать помощь в предоставлении поисково-спасательного обслуживания или получить выгоды от него, исходя при этом из того, что количество оставшихся в живых может быть значительным.*

4.2.3 В планах операции конкретно указываются меры по обслуживанию и заправке в возможных пределах воздушных и надводных судов, а также наземных транспортных средств, используемых во время поисково-

спасательных операций, включая те транспортные средства, которые представляются другими государствами.

4.2.4 Планы поисково-спасательных операций содержат детали всех действий, предпринимаемых лицами, привлекаемыми к поисково-спасательным операциям, включая:

- a) способы проведения поисково-спасательных операций в районе поиска и спасания;
- b) использование имеющихся систем и средств связи;
- c) действия, предпринимаемые совместно с другими координационными центрами поиска и спасания;
- d) методы аварийного оповещения воздушных судов, следующих по маршруту, и надводных судов в море;
- e) обязанности и права лиц, которым поручено ведение поисково-спасательных операций;
- f) возможное передислоцирование средств, вызываемое метеорологическими или другими условиями;
- g) методы получения такой важной для поисково-спасательных операций информации, как метеосводки и прогнозы, соответствующие сообщениям NOTAM и т. п.;
- h) методы получения от других координационных центров поиска и спасания такой помощи, включая воздушные и надводные суда, лиц или оборудование, которая может потребоваться;
- i) методы наведения воздушных судов, вынужденных совершать посадку на воду, на район расположения надводных судов;
- j) методы наведения поисково-спасательных или других воздушных судов на воздушные суда, терпящие бедствие;
- k) совместные меры, подлежащие принятию во взаимодействии с органами обслуживания воздушного движения и другими заинтересованными ведомствами для оказания помощи воздушному судну, в отношении которого известно или предполагается, что оно является объектом незаконного вмешательства.

4.2.5 **Рекомендация.** Планы поисково-спасательных операций следует интегрировать в аэропортовые планы действий на случай чрезвычайной ситуации для обеспечения поисково-спасательного обслуживания вблизи аэродромов, в том числе на водной поверхности для прибрежных аэродромов.

4.3 Поисково-спасательные команды

4.3.1 Каждая спасательная команда:

- a) знает все разделы планов операции, изложенные в п. 4.2, выполнение которых необходимо для эффективного исполнения ее обязанностей, и
- b) информирует координационный центр поиска и спасания о своей готовности.

4.3.2 Договаривающиеся государства:

- a) держат в состоянии готовности требуемое число поисково-спасательных судов и
- b) имеют в достаточном количестве запасы продовольствия, средства медицинской помощи, сигнальное оборудование и прочее аварийно-спасательное снаряжение.

4.4 Подготовка личного состава и учения

Для достижения и поддержания максимальной эффективности поисково-спасательных работ Договаривающиеся государства обеспечивают регулярную подготовку личного состава, предназначенного для участия в поисково-спасательных операциях, и организывают соответствующие учения.

4.5 Обломки

Рекомендация. После того как будет закончено расследование происшествия, каждому Договаривающемуся государству следует принимать меры к удалению, ликвидации или нанесению на карту обломков воздушных судов, упавших в результате авиационного происшествия, которое имело место в пределах его территории или, если это происшествие имело место в открытом море или районах, над которыми не установлен суверенитет, в пределах районов поиска и спасания, за которые оно несет ответственность, если их присутствие может создать опасность или путаницу в ходе последующих поисково-спасательных операций.

ГЛАВА 5. ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЙ

5.1. Информация об аварийном состоянии

5.1.1 Любая инстанция или подразделение организации поиска и спасания, имеющие основание полагать, что воздушное судно находится в аварийной обстановке, передает немедленно всю имеющуюся у них информацию в соответствующий координационный центр поиска и спасания.

5.1.2 Немедленно по получении информации о воздушных судах, находящихся в аварийной обстановке, координационный центр поиска и спасания оценивает такую информацию и определяет масштаб требуемой операции.

5.1.3 Если информация, касающаяся воздушных судов, находящихся в аварийной обстановке, получена не от органов обслуживания воздушного движения, а из других источников, то координационный центр поиска и спасания определяет, какой аварийной стадии соответствует данная обстановка и принимает соответствующие меры.

5.2 Порядок действий координационных центров поиска и спасания во время аварийных стадий

5.2.1 Стадия неопределенности

При наступлении стадии неопределенности координационный центр в максимальной степени действует совместно с органами обслуживания воздушного движения и с другими соответствующими учреждениями и службами в целях обеспечения быстрой оценки поступающих сообщений.

5.2.2 Стадия тревоги

При наступлении стадии тревоги координационный центр немедленно оповещает об этом поисково-спасательные команды и принимает все необходимые меры.

5.2.3 Стадия бедствия

При наступлении стадии бедствия координационный центр:

- a) немедленно вводит в действие поисково-спасательные команды в соответствии с надлежащим планом операции;
- b) устанавливает местонахождение воздушного судна, определяет величину вероятной ошибки в определении его местонахождения и на основе этих данных и обстановки определяет размер зоны поиска;
- c) уведомляет, там, где это возможно, эксплуатанта и информирует его о ходе операции;
- d) уведомляет другие координационные центры поиска и спасания, от которых может потребоваться помощь или которых может касаться данная операция;
- e) уведомляет соответствующий орган обслуживания воздушного движения, если информация об аварийной ситуации была получена из другого источника;
- f) на начальном этапе предлагает воздушным и надводным судам, береговым станциям и другим службам, не включенным в надлежащий план операции, но способным оказать помощь:
 - 1) следить за передачами с воздушного судна, терпящего бедствие, за сигналами аварийно-спасательного радиоборудования или ELT;
Примечание. Частотами, указанными в технических требованиях к ELT, приведенных в томе III Приложения 10, являются 121,5 МГц и 406 МГц.
 - 2) оказывать практически возможную помощь воздушному судну, терпящему бедствие;
 - 3) информировать координационный центр поиска и спасания о развитии событий;
- g) на основании имеющейся информации составляет детальный план мероприятий по проведению необходимой поисковой и (или) спасательной операции и передает его для руководства инстанциям, непосредственно направляющим ход такой операции;

- h) изменяет, в случае необходимости и с учетом меняющейся обстановки, детальный план мероприятий;
- i) уведомляет соответствующие полномочные органы по расследованию авиационных происшествий;
- j) уведомляет государство регистрации воздушного судна.

Эти мероприятия осуществляются в указанном выше порядке за исключением тех случаев, когда сложившаяся обстановка потребует его изменения.

5.2.4 Действия в отношении воздушного судна, местоположение которого неизвестно

5.2.4.1 В том случае, когда объявлена аварийная стадия в отношении воздушного судна, о местоположении которого нет никаких сведений и которое может находиться в одном из двух или более районов поиска и спасания, предпринимаются следующие действия:

- a) В том случае, когда какой-либо из координационных центров поиска и спасания уведомляется об аварийной стадии и ему неизвестно о том, принимают ли соответствующие меры другие центры, он берет на себя ответственность за принятие надлежащих мер в соответствии с п. 5.2 и связывается с соседними координационными центрами поиска и спасания с целью выяснения, какой из них возьмет на себя ответственность за дальнейшие действия.
- b) Центром, который должен координировать поисково-спасательную операцию при отсутствии иной общей договоренности между заинтересованными координационными центрами, является центр, ответственный за:
 - район, из которого поступило последнее донесение о местоположении воздушного судна, или
 - район, куда следовало воздушное судно, когда последнее сообщение о его местоположении было получено на линии, разделяющей два района поиска и спасания, или
 - район, куда следовало воздушное судно, не оборудованное надлежащими средствами двусторонней связи или необязанное поддерживать радиосвязь, или
 - район, в котором расположено место бедствия, установленное системой КОСПАС-САРСАТ.
- c) После объявления стадии бедствия координационный центр поиска и спасания, отвечающий за общую координацию действий, информирует все

координационные центры поиска и спасания, которые могут быть привлечены к ней, о всех обстоятельствах аварийной обстановки и последующем развитии событий. Подобным же образом все координационные центры поиска и спасания, получившие любые сведения, относящиеся к аварийной ситуации, передают их координационному центру поиска и спасания, который осуществляет общую координацию.

5.2.5 Передача информации воздушным судам, в отношении которых была объявлена аварийная стадия

Когда это практически целесообразно, координационный центр, несущий ответственность за проведение данной поисково-спасательной операции, передает органу обслуживания воздушного движения того района полетной информации, где находится воздушное судно, в отношении которого была объявлена аварийная стадия, информацию об уже предпринятых действиях для передачи ее этому воздушному судну.

5.3 Порядок действий в тех случаях, когда ответственность за поиск и спасание лежит на двух или более Договаривающихся государствах

В том случае, когда ответственность за проведение операций во всем районе поиска и спасания лежит на более чем одном Договаривающемся государстве, каждое такое государство принимает меры в соответствии с надлежащим планом операции по просьбе координационного центра поиска и спасания данного района.

5.4 Порядок действий инстанций на местах

Инстанции, непосредственно руководящие проведением операций или какой-нибудь их частью:

- a) дают указания подчиняющимся им органам и сообщают об этих указаниях в координационный центр поиска и спасания и
- b) информируют координационный центр поиска и спасания о развитии событий.

5.5 Порядок действий координационных центров поиска и спасания: окончание и приостановка операций

5.5.1 Поисково-спасательные операции продолжаются, если это практически осуществимо, до тех пор, пока все оставшиеся в живых не будут доставлены в безопасное место или пока существует обоснованная надежда на спасение оставшихся в живых.

5.5.2 Ответственный координационный центр поиска и спасения, как правило, отвечает за принятие решения о прекращении поисково-спасательных операций.

Примечание. Договаривающиеся государства могут привлекать другие компетентные государственные ведомства к принятию решения о прекращении операций SAR.

5.5.3 В том случае, если поисково-спасательная операция успешно проведена или если координационный центр поиска и спасения считает или информирован о том, что аварийной обстановки более не существует, стадия бедствия отменяется, поисково-спасательная операция прекращается, о чем в оперативном порядке информируются любые задействованные или уведомленные полномочные органы, средства или службы.

5.5.4 Если продолжение поисково-спасательной операции становится практически нецелесообразным и координационный центр поиска и спасения установил, что еще могут иметься оставшиеся в живых, этот центр временно приостанавливает действия на месте происшествия до получения дальнейших указаний и в оперативном порядке информирует об этом любые задействованные или уведомленные полномочные органы, средства или службы. Полученная позднее относящаяся к делу информация оценивается и поисково-спасательные операции возобновляются, когда это будет сочтено оправданным и практически целесообразным.

5.6 Порядок действий на месте происшествия

5.6.1 В том случае, когда в поисково-спасательных операциях на месте происшествия задействованы несколько средств, координационный центр поиска и спасения или вспомогательный центр поиска и спасения назначают одну или несколько команд на месте происшествия для координации всех действий по обеспечению безопасности и эффективности воздушных и наземных операций с учетом возможностей средств и эксплуатационных требований.

5.6.2 Если командир воздушного судна обнаружил, что другое воздушное или надводное судно терпит бедствие, по мере возможности и за исключением тех случаев, когда он считает это нецелесообразным или ненужным, он:

- a) ведет наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока он не будет вынужден покинуть место происшествия или пока координационный центр поиска и спасения не сообщит ему, что в этом нет необходимости;
- b) определяет местоположение терпящего бедствие судна;

c) сообщает соответствующему координационному центру поиска и спасения или органу обслуживания воздушного движения, по возможности, следующие сведения:

- тип, опознавательные знаки и состояние судна, терпящего бедствие;
- его местонахождение, выраженное в географических координатах, или координатах сетки, или в расстоянии и истинном пеленге на известный наземный ориентир или пункт, где находится радионавигационное средство;
- время наблюдения в часах и минутах Всемирного координированного времени (UTC);
- число замеченных людей;
- факт покидания людьми судна, терпящего бедствие;
- метеоусловия на месте происшествия;
- внешнее физическое состояние оставшихся в живых;
- очевидный оптимальный наземный маршрут доступа к месту происшествия; и

d) действует в соответствии с указанием координационного центра или органа обслуживания воздушного движения.

5.6.2.1 Если на место происшествия первым прибыло воздушное судно, которое не является поисково-спасательным, оно должно руководить действиями всех других прибывающих позже воздушных судов до тех пор, пока на место происшествия не прибьет первое поисково-спасательное воздушное судно. Если в этот период такое воздушное судно не может установить связь с соответствующим координационным центром поиска и спасения или органом обслуживания воздушного движения, оно на основе взаимной договоренности передает ответственность за руководство действиями другому воздушному судну, которое может установить и поддерживать такую связь до прибытия первого поисково-спасательного воздушного судна.

5.6.3 В том случае, когда воздушному судну необходимо передать какую-либо информацию оставшимся в живых или наземным спасательным командам и при этом двусторонняя связь отсутствует, оно сбрасывает, если это практически осуществимо, радиосвязное оборудование для установления непосредственной связи или передает информацию с помощью сбрасывания сообщения в печатном виде.

5.6.4 В том случае, когда подается сигнал с земли, воздушное судно указывает, был ли этот сигнал понят или нет, используя средства, описанные в п. 5.6.3, или, если это практически неосуществимо, с помощью соответствующего визуального сигнала.

5.6.5 В том случае, когда воздушному судну необходимо направить надводное судно к тому месту, где воздушное или надводное судно терпит бедствие, воздушное судно передает точные указания любыми имеющимися у него в распоряжении средствами. Если невозможно установить радиосвязь, то воздушное судно использует соответствующий сигнал.

Примечание. Визуальные сигналы "воздух – поверхность" и "поверхность – воздух" опубликованы в томе III документа Doc 9731.

5.7 Порядок действий командира воздушного судна, принявшего сообщение о бедствии

Когда командир воздушного судна принял сообщение о бедствии, он по мере возможности:

- a) подтверждает получение сообщения о бедствии;
- b) фиксирует местонахождение судна, терпящего бедствие, если оно сообщено;
- c) определяет пеленг передающей радиостанции;
- d) информирует соответствующий координационный центр поиска и спасания или орган обслуживания воздушного движения о приеме сообщения о бедствии, передавая при этом все полученные сведения; и

- e) по своему усмотрению, в ожидании указаний, направляется к месту, указанному в сообщении о бедствии.

5.8 Сигналы, применяемые при поисково-спасательных операциях

5.8.1 Визуальные сигналы "воздух – поверхность" и "поверхность – воздух", приведенные в добавлении, при применении имеют значения согласно описанию. Они используются лишь для указанных целей, и при этом не применяются какие-либо другие сигналы, которые могут внести путаницу.

5.8.2 При обнаружении сигналов, приведенных в добавлении, воздушные суда предпринимают такие действия, которые необходимы в соответствии со значением сигналов, приведенных в этом добавлении.

5.9 Ответность

5.9.1 **Рекомендация.** *Каждому координационному центру поиска и спасания следует вести учет итогов деятельности поисково-спасательной службы в своем районе и давать оценку ее эффективности.*

5.9.2 **Рекомендация.** *Каждому координационному центру поиска и спасания следует составлять отчеты о проведенных поисково-спасательных операциях в своем районе с оценкой использованных методов, адекватности аварийно-спасательного оборудования и с включением предложений по совершенствованию этих методов и оборудования. Эти отчеты, которые могут представлять интерес для других государств, следует направлять в ИКАО для сведения и, если это будет целесообразно, для распространения.*

ДОБАВЛЕНИЕ. СИГНАЛЫ, ПРИМЕНЯЕМЫЕ ПРИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

(Примечание. См. п. 5.8 главы 5 Приложения)

1. Обмен сигналами с наземными судами

1.1 Следующие маневры, выполняемые воздушным судном, означают, что оно желает направить надводное судно к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие:

- a) выполнение по крайней мере одного круга над надводным судном;
- b) пересечение на небольшой высоте курса морского судна перед его носовой частью и:
 - 1) покачивание крыльями, или
 - 2) открытие и закрытие заслонок, или
 - 3) изменение шага винта.

Примечание. Вследствие высокого уровня шума на борту надводного судна звуковые сигналы, указанные в подпунктах 2) и 3), могут быть менее эффективными, чем визуальный сигнал, указанный в подпункте 1), и они рассматриваются в качестве альтернативных средств привлечения внимания.

- c) выход на курс, по которому должно следовать надводное судно.

Повторение таких маневров не меняет их значения.

1.2 Следующие маневры, выполняемые воздушным судном, означают, что помощь надводного судна, для которого предназначен сигнал, больше не требуется:

- пересечение линии кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и:
 - 1) покачивание крыльями, или
 - 2) открытие и закрытие заслонок, или
 - 3) изменение шага винта.

Примечание. Следующие ответы могут быть даны надводными судами на сигнал, указанный в п 1.1:

- для подтверждения приема сигналов:

- 1) поднятие кодового вымпела (вертикальные белые и красные полосы) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);
 - 2) передача с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряда букв T;
 - 3) изменение курса и следование за воздушным судном;
- для указания невозможности выполнения переданных указаний:
- 1) поднятие международного флага N (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);
 - 2) передача с помощью сигнального фонаря по коду Морзе ряда букв N.

Примечание. См. примечание к подпункту 1.1 b), 3).

2. Код визуальных сигналов "земля – воздух"

2.1 Код визуальных сигналов "земля – воздух" для использования оставшимися в живых

№	Значение сигнала	Сигнал
1	Требуется помощь	∨
2	Требуется медицинская помощь	X
3	Нет или отрицательно	N
4	Да или положительно	Y
5	Двигаемся в этом направлении	↑

2.2 Код визуальных сигналов "земля – воздух" для использования поисковыми партиями на земле

№	Значение сигнала	Сигнал
1	Операции закончены	LLL
2	Мы нашли всех людей	LL
3	Мы нашли только нескольких человек	++
4	Мы не в состоянии продолжать. Возвращаемся на базу	XX
5	Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении.	
6	Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	
7	Ничего не обнаружили. Продолжаем поиски	NN

2.3 Сигналы должны быть длиной по крайней мере 2,5 м (8 фут), и их следует делать в максимальной степени заметными.

Примечание 1. Сигналы могут выкладываться с помощью таких средств, как: полосы ткани, парашютный материал, куски дерева, камни и другие подобные материалы; нанесение сигналов на поверхности земли может быть также осуществлено путем утрамбовывания почвы или путем окраски поверхности маслом и т. п.

Примечание 2. Привлекать внимание к вышеупомянутым сигналам можно с помощью таких других средств, как радио, сигнальные ракеты, дым и отраженный свет.

3. Сигналы "воздух – земля"

3.1 Следующие сигналы, подаваемые воздушным судном, означают, что сигналы, подаваемые с земли, были поняты:

- a) при дневном свете
 - покачивание крыльями воздушного судна;
- b) при наступлении темноты:
 - включение и выключение дважды посадочных фар или, если воздушное судно ими не оборудовано, включение и выключение дважды его аэронавигационных огней.

3.2 Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что сигнал, поданный с земли, не понят.

— КОНЕЦ —

ТЕХНИЧЕСКИЕ ИЗДАНИЯ ИКАО

Ниже приводится статус и общее описание различных серий технических изданий, выпускаемых Международной организацией гражданской авиации. В этот перечень не включены специальные издания, которые не входят ни в одну из указанных серий, например "Каталог аэронавигационных карт ИКАО" или "Метеорологические таблицы для международной аэронавигации".

Международные стандарты и Рекомендуемая практика принимаются Советом ИКАО в соответствии со статьями 54, 37 и 90 Конвенции о международной гражданской авиации и для удобства пользования называются Приложениями к Конвенции. Единообразное применение Договаривающимися государствами требований, включенных в Международные стандарты, признается необходимым для безопасности и регулярности международной аэронавигации, а единообразное применение требований, включенных в Рекомендуемую практику, считается желательным в интересах безопасности, регулярности и эффективности международной аэронавигации. Для обеспечения безопасности и регулярности международной аэронавигации весьма важно знать, какие имеются различия между национальными правилами и практикой того или иного государства и положениями Международного стандарта. В случае же несоблюдения какого-либо Международного стандарта Договаривающееся государство, согласно статье 38 Конвенции, обязано уведомить об этом Совет. Для обеспечения безопасности аэронавигации могут также иметь значение сведения о различиях с Рекомендуемой практикой, и, хотя Конвенция не предусматривает каких-либо обязательств в этом отношении, Совет просил Договаривающиеся государства уведомлять не только о различиях с Международными стандартами, но и с Рекомендуемой практикой.

Правила аэронавигационного обслуживания (PANS) утверждаются Советом и предназначены для применения во всем мире. Они содержат в основном эксплуатационные правила, которые не получили еще статуса Международных стандартов и Рекомендуемой

практики, а также материалы более постоянного характера, которые считаются слишком подробными, чтобы их можно было включить в Приложение, или подвергаются частым изменениям и дополнениям и для которых процесс, предусмотренный Конвенцией, был бы слишком затруднителен.

Дополнительные региональные правила (SUPPS) имеют такой же статус, как и PANS, но применяются только в соответствующих регионах. Они разрабатываются в сводном виде, поскольку некоторые из них распространяются на сопредельные регионы или являются одинаковыми в двух или нескольких регионах.

В соответствии с принципами и политикой Совета подготовка нижеперечисленных изданий производится с санкции Генерального секретаря.

Технические руководства содержат инструктивный и информационный материал, развивающий и дополняющий Международные стандарты, Рекомендуемую практику и PANS, и служат для оказания помощи в их применении.

Аэронавигационные планы конкретизируют требования к средствам и обслуживанию международной аэронавигации в соответствующих аэронавигационных регионах ИКАО. Они готовятся с санкции Генерального секретаря на основе рекомендаций региональных аэронавигационных совещаний и принятых по ним решений Совета. В планы периодически вносятся поправки с учетом изменений требований и положения с внедрением рекомендованных средств и служб.

Циркуляры ИКАО содержат специальную информацию, представляющую интерес для Договаривающихся государств, включая исследования по техническим вопросам.

© ИКАО 2004
7/04, R/P1/150

Заказ № AN 12
Отпечатано в ИКАО

