

НАРЕДБА № 12 ОТ 29 ДЕКЕМВРИ 2005 Г. ЗА УСЛОВИЯТА, РЕДА И ИЗИСКВАНИЯТА КЪМ СИСТЕМАТА ЗА ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ ПРИ АВИАЦИОННО ПРОИЗШЕСТВИЕ

*ИЗДАДЕНА ОТ МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА,
МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ И МИНИСТЕРСТВО НА
ОТБРАНАТА*

Обн. ДВ. бр.5 от 17 Януари 2006г.

Глава първа. ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Раздел I.

Цел, териториално действие и организация

Чл. 1. (1) С тази наредба се определят условията, редът и изискванията към системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие при авиационно произшествие в обслужваното въздушно пространство на Република България, в съответствие със стандартите и препоръките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

(2) Търсенето и спасяването на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, се осъществява в пределите на територията на Република България, водите на териториалното море и тези с неопределен суверенитет, предоставени на държавата в зоната на отговорност на обслужваното въздушно пространство заедно с него.

(3) При осигуряването на помощ на въздухоплавателни средства в бедствие и на оцелелите от авиационни произшествия търсенето и спасяването се осъществяват независимо от националността или статута на лицата или обстоятелствата, при които те са открити.

(4) Търсенето и спасяването на въздухоплавателни средства, търпящи бедствие в обслужваното въздушно пространство на Република България, и информационното осигуряване по тази дейност се осъществява 24 часа в денонощието.

Чл. 2. (1) Тази наредба не се прилага за авиационни произшествия с въздухоплавателни средства на територията на гражданските летища на Република България и прилежащите им територии (радиус 5 км от контролната точка на летището).

(2) Държавните въздухоплавателни средства, които летят по правилата за полети в пределите на обслужваното въздушно пространство на Република България, попадат в обхвата на тази наредба.

Чл. 3. (1) Основната цел на системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, е организиране, осигуряване и координиране на наличните ресурси по начин, който гарантира оказването на помощ и съдействие на лица,

намиращи се в бедствие, и да се осигури ефективно и бързо провеждане на операциите по търсене и спасяване извън районите на отговорност на гражданските летища.

(2) Основни задачи на системата за търсене и спасяване са:

1. ефективното поддържане на 24 часа готовност;
2. своевременното оповестяване на участниците в спасителните мероприятия;
3. провеждането на мероприятия по търсенето;
4. провеждането на спасителните дейности;
5. ликвидирането на последствията;
6. подготовката на персонала;
7. технологичното и техническото осигуряване.

Чл. 4. (1) Основните звена и елементи на системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, са:

1. Координационен център за търсене и спасяване (КЦТиС) - София;
2. Спомагателен координационен център за търсене и спасяване (СКЦТиС) - Варна;
3. Спомагателни информационни центрове за търсене и спасяване (СИЦТиС) в Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" (ДП "РВД") - София, Варна;
4. комуникационни съоръжения и оборудване;
5. подготвен (обучен и трениран) персонал с координационни и оперативни функции.

(2) При осъществяване на операции за търсене и спасяване се използват и органите за обслужване на въздушното движение (ОВД), както и други структури и налични средства, ангажирани с дейността.

Чл. 5. (В сила от 01.01.2006 г.) Създаването, структурирането и организацията на спомагателните информационни центрове за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, се възлага на генералния директор на ДП "РВД" и се финансира от бюджета на ДП "РВД".

Чл. 6. (В сила от 01.01.2006 г.) Координационният център за търсене и спасяване (КЦТиС) - София, ръководи операциите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, от ситуационния център на Министерство на транспорта (МТ).

Чл. 7. (В сила от 01.01.2006 г.) (1) Финансовото осигуряване на КЦТиС се осъществява от бюджета на МТ.

(2) Финансовото осигуряване на СИЦТиС се осъществява от ДП "РВД".

(3) Дейностите по търсенето и спасяването се финансират в съответствие с чл. 122а, ал. 3, т. 4 от Закона за гражданското въздухоплаване.

(4) Разходите на участващите, направени при провеждането на съвместни учения и тренировки в страната и извън нея, се възстановяват от бюджета на МТ в рамките на утвърдените целеви средства за дейността.

Раздел II.

Райони за търсене и спасяване

Чл. 8. (1) Районите за търсене и спасяване (РТиС) на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, са:

1. Район за търсене и спасяване (РТиС) - София;
2. Район за търсене и спасяване (РТиС) - Варна.

(2) Граници на районите за търсене и спасяване са границите на районите за полетна информация във въздушното пространство на Република България, публикувани в Сборника за аеронавигационна информация - Република България (АИП - Р България).

Раздел III.

Координационни центрове за търсене и спасяване (КЦТиС) и спомагателни информационни центрове за търсене и спасяване (СИЦТиС)

Чл. 9. Управлението и координирането на дейностите по търсене и спасяване в РТиС - София, се осъществяват от:

1. Координационен център за търсене и спасяване (КЦТиС) - София;
2. Спомагателен информационен център за търсене и спасяване (СИЦТиС) - София.

Чл. 10. Управлението и координирането на дейностите по търсене и спасяване в Района за търсене и спасяване Варна се осъществява от:

1. Спомагателен координационен център за търсене и спасяване (СКЦТиС) - Варна;
2. Спомагателен информационен център за търсене и спасяване (СИЦТиС) - Варна.

Чл. 11. Спомагателният координационен център за търсене и спасяване - Варна, осъществява координация и взаимодействие с Морски спасително-координационен център - Варна, при:

1. планиране на взаимодействието във връзка с изпълнение на тренировки (учения) за търсене и спасяване по море и във въздушното пространство над тези части от Черно море с неопределен суверенитет, над които въз основа на регионално споразумение за въздушна навигация Република България е поела отговорността за обслужване на въздушното движение;
2. оперативното взаимодействие при осъществяване на въздушни и/или морски операции по търсене и спасяване.

Чл. 12. (1) Осигуряването на непрекъснато 24-часово дежурство в КЦТиС и/или СИЦТиС за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, се осъществява от персонал с определена професионална квалификация, обучен и трениран по програма, утвърдена от ГД "ГВА".

(2) Персоналът на КЦТиС и СИЦТиС, участващ във воденето на радиообмен трябва да владее английски език на ниво не по-ниско от IV ниво по изискванията на ИКАО за езикова подготовка на авиационния състав.

Раздел IV. Комуникации

Чл. 13. Ситуационният център на МТ се оборудва със средства за бърза и надеждна връзка със:

1. координационните центрове за търсене и спасяване на съответните райони за полетна информация (РПИ);
2. органите за обслужване на въздушното движение;
3. щабовете на операциите за търсене и спасяване от района на авиационното произшествие;
4. центъра за управление на мисията на Cospas-Sarsat, обслужващ районите за търсене и спасяване.

Чл. 14. Всеки КЦТиС се оборудва със средства за бърза и надеждна връзка със:

1. органите за обслужване на въздушното движение;
2. подходящи пеленгатори и станции за определяне на местоположението;
3. брегови радиостанции, способни да оповестяват и комуникират с плавателните съдове на море в района, където е възможно;
4. щабовете на операциите за търсене и спасяване от района на авиационното произшествие;
5. Морски спасително-координационен център - Варна, и Морски спасителен подцентър - Бургас, и въздухоплавателни или съвместни КЦТиС на съседни райони за търсене и спасяване;
6. обозначена метеорологична служба или МТО наблюдателна станция;
7. екипите за търсене и спасяване и другите участници в операциите;
8. оповестителни постове;
9. центъра за управление на мисията на Cospas-Sarsat, обслужващ района за търсене и спасяване.

Чл. 15. Всеки СИЦТиС се оборудва със средства за бърза и надеждна връзка със:

1. координационния център за търсене и спасяване, към когото е асоцииран;
2. съседни СИЦТиС;
3. метеорологична служба или МТО наблюдателна станция;
4. екипи за търсене и спасяване.

Раздел V. Оборудване

Чл. 16. За осигуряване на дейностите в съответните райони за търсене и спасяване КЦТиС:

1. поддържа в готовност необходимия брой съоръжения, комуникационно оборудване и оборудване за търсене и спасяване;
2. поддържа запаси от провизии, медицински принадлежности, сигнални устройства и друга екипировка за оцеляване и спасяване.

Чл. 17. (1) Екипите за провеждане на операции по търсене и спасяване се осигуряват с оборудване за бързо локализиране и оказване на неотложната помощ на мястото на събитието (инцидента).

(2) Всеки екип за търсене и спасяване се оборудва с комуникационни средства за бърза и

надеждна връзка с другите органи и участници, ангажирани в същата операция.

Чл. 18. (1) Въздухоплавателните средства за провеждане на операции по търсене и спасяване (SAR /A/) се осигуряват с оборудване, за да могат да комуникират на бедствените честоти, честотите от мястото на операциите по търсене и спасяване и на други честоти, които могат да бъдат предписани.

(2) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR /A/) се оборудва с устройство за самонасочване по бедствените честоти и честотите, използвани от аварийните предаватели на местоположението (ELT).

(3) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR /A/), когато се използва за операции по търсене и спасяване над зони в Черно море, се оборудва по подходящ начин, за да може да осъществява връзка с морски съдове - 121.5, 123.1 MHz и УКВ канали 6 (156.3 MHz), 13 (156.65 MHz) и 16 (156.8 MHz) в диапазона на морската подвижна служба.

(4) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR /A/), което се използва за операции по търсене и спасяване над зони в Черно море, се снабдява с поне един екземпляр на Международния код на сигналите (INTERCO), който съдържа информация за осъществяване на комуникациите от въздухоплавателни средства, морски съдове и оцелели, за преодоляване на езиковите трудности, които могат да възникнат при връзка с кораби.

Чл. 19. В случаите, когато не е известно дали е необходимо осигуряване по въздуха на провизии и спасително оборудване за оцелелите, най-малко едно от въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR /A/), участващи в операциите по търсене и спасяване, носи на борда си спускаеми екипировка и оборудване за оцеляване.

Глава втора. СЪТРУДНИЧЕСТВО И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Раздел I. Сътрудничество между съседните държави

Чл. 20. (1) Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна авиация" разработва общи планове и процедури за координиране на операциите за търсене и спасяване.

(2) Координационният център за търсене и спасяване координира своите дейности със съответните органи (центрове) за търсене и спасяване на съседните РТРС.

Чл. 21. За осъществяване на търсенето и спасяването на оцелелите се разрешава незабавно влизане на въздухоплавателни средства за търсене и спасяване (SAR /A/) от други държави във въздушното пространство над територията и/или над прилежащата акватория на Република България. Полетите на тези въздухоплавателни средства (SAR BC) се осъществяват само по полетен план съгласно чл. 14, ал. 1, т. 3 от Наредба № 22 за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България.

Чл. 22. (1) За полети по чл. 21 авиационният оператор на въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR /A/) или упълномощено от него лице представя полетен план по образец съгласно приложение № 1, който се изпраща не по-късно от един час преди началото на полета на адреса на IFPS и ДП "РВД".

(2) Координационният център за търсене и спасяване или органите за ОВД на държава, чиито въздухоплавателни средства за търсене и спасяване (SAR /A/) са получили разрешение за влизане във въздушното пространство над територията и/или над прилежащата акватория на Република България за търсене и спасяване, изпращат допълнителна информация за проектираната мисия и нуждата от нея. Тази информация се подава до КЦТиС от съответния район за търсене и спасяване на Република България в срокове, посочени в общите планове по чл. 20, ал. 1.

Чл. 23. В случаите по чл. 21 ДП "РВД":

1. незабавно потвърждава получаването на такова искане,
2. посочва условията, при които може да бъде предприета проектираната мисия за търсене и спасяване.

Чл. 24. Координационните центрове за търсене и спасяване могат по съответния ред да искат от центровете за търсене и спасяване на съседни държави логистична и оперативна помощ, включително въздухоплавателни средства за търсене и спасяване (SAR /A/), морски/речни съдове, хора или екипировка.

Чл. 25. Координационните центрове за търсене и спасяване оказват по съответния ред помощ на други центрове за търсене и спасяване, включително помощ с въздухоплавателни средства за търсене и спасяване (SAR /A/), морски/речни съдове, хора или екипировка.

Чл. 26. Координационните центрове за търсене и спасяване организират съвместни тренировъчни учения с участието на техните екипи за търсене и спасяване за повишаване ефективността при провеждане на съвместни операции по търсене и спасяване.

Чл. 27. В рамките на подготвителните мероприятия по искане на Министерство на транспорта Министерството на външните работи осигурява дипломатически решения и взаимодействие с други държави по въпросите на търсенето и спасяването на въздухоплавателни средства, в съответствие с изискванията на чл. 25 от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

Раздел II.

Сътрудничество и взаимодействие с други органи и ведомства

Чл. 28. При провеждане на операции по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие и/или планирани съвместни учения, ГД "ГВА" съвместно с КЦТиС организират сътрудничеството и взаимодействието на координационните центрове за търсене и спасяване със:

1. Министерство на държавната политика при бедствия и аварии;

2. Изпълнителна агенция "Морска администрация";
3. Морски спасително-координационен център - Варна;
4. Национална служба "Противопожарна и аварийна безопасност";
5. Национална служба "Жандармерия";
6. Български червен кръст и Планинска спасителна служба;
7. центрове за спешна медицинска помощ;
8. лечебни заведения;
9. Министерство на отбраната - старши оперативен дежурен на Националния военен команден център;
10. длъжностни лица от системата на Министерството на земеделието и горите;
11. Държавна агенция "Гражданска защита";
12. местните постоянни комисии за защита на населението при бедствия, аварии и катастрофи;
13. други обществени и частни организации за провеждане на мероприятия по търсенето.

Чл. 29. При необходимост ГД "ГВА" съвместно с КЦТиС осигурява взаимодействие на координационните центрове за търсене и спасяване със съответните въздухоплавателни и морски администрации на съседни държави с цел осигуряване на ефективно и ефикасно търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие.

Чл. 30. Всички въздухоплавателни средства, морски кораби и кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, местни служби и съоръжения, които не са част от системата за търсене и спасяване, сътрудничат при операциите по търсене и спасяване за оказване на всякаква възможна помощ на оцелелите от авиационни произшествия.

Чл. 31. Основните структурни звена на министерството на вътрешните работи (МВР) участват в провеждането на мероприятия по търсене и спасяване при авиационни произшествия в съответствие с възложените им със Закона за министерството на вътрешните работи (ЗМВР) задачи и утвърдените планове за взаимодействие.

Чл. 32. Координационният център за търсене и спасяване осигурява пункт за контакт от системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници и го оповестява за получаване на информация и данни за бедствия от Cospas-Sarsat.

Раздел III. Разпространение на информацията

Чл. 33. Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение" предоставя на съответните органи (центрове) за търсене и спасяване на съседните държави, с които има договори за осъществяване на търсене и спасяване, информация относно оперативните планове за търсене и спасяване на КЦТиС в Р. България.

Чл. 34. В случай, че аварийната ситуация, в която е изпаднало въздухоплавателно средство,

представлява обществена заплаха или са необходими общи действия за разрешаване на кризата, координационните центрове за търсене и спасяване предоставят информация относно действията, които трябва да се предприемат, на:

1. Министерство на държавната политика при бедствия и аварии;
2. Национална служба "Противопожарна и аварийна безопасност";
3. Национална служба "Жандармерия";
4. Държавна агенция "Гражданска защита";
5. централите за спешна медицинска помощ;
6. лечебните заведения;
7. местните постоянни комисии за защита на населението при бедствия, аварии и катастрофи.

Глава трета. ПОДГОТВИТЕЛНИ МЕРОПРИЯТИЯ

Раздел I. Предварителна информация

Чл. 35. (1) Всеки КЦТиС разполага с актуална информация за своя район за търсене и спасяване относно:

1. екипите за търсене и спасяване;
2. органите за обслужване на въздушното движение;
3. средствата за връзка, които могат да бъдат използвани в операции по търсене и спасяване;
4. адресите и телефонните номера на всички оператори или техните обявени представители, осъществяващи полети в района;
5. всякакви други съоръжения и оборудване, включително медицински и транспортни, които могат да бъдат използвани при операциите за търсене и спасяване.

(2) Всеки КЦТиС - разполага и с информация, представляваща интерес относно:

1. местата, позивните, часовете на наблюдение и честотите на всички радиоцентрове и радиостанции, които може да бъдат използвани в поддръжката на операции по търсене и спасяване;
2. местата и часовете на наблюдение на службите, поддържащи радионаблюдение и запазените честоти;
3. местата, където се съхраняват запаси от спускаема аварийна екипировка и екипировка за оцеляване.

(3) Спомагателният координационен център за търсене и спасяване - Варна, трябва да разполага с информация относно мястото, курса и скоростта на корабите, намиращи се в райони на бедствие, които могат да окажат помощ на въздухоплавателното средство, търпящо бедствие.

Чл. 36. Спомагателният координационен център за търсене и спасяване - Варна, съвместно с районна дирекция "Морска администрация" - Варна, използва системата за доклади на кораби "Amver" при операциите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства във въздушното пространство над тези части от откритото море или с неопределен суверенитет, над които въз

основа на регионално споразумение за въздушна навигация Република България е поела отговорността за обслужване на въздушното движение.

Раздел II.

Планове за операции по търсене и спасяване

Чл. 37. Главна дирекция "Гражданска въздухоплавателна авиация" съвместно с органите за управление и силите на Гражданска защита и общините изготвя план за провеждане на операции по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие в пределите на територията на Република България, и го предоставя на заинтересованите ведомства и организации.

Чл. 38. В случай на авиационно произшествие КЦТиС изготвя подробен оперативен план за провеждане на операцията по търсене и спасяване в своя район.

Чл. 39. (1) Плановете по чл. 37 за операции по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници съдържат информация за:

1. начина, по който ще се провеждат операциите по търсенето и спасяването в района за търсене и спасяване;
2. използването на наличните съобщителни системи и съоръжения;
3. използването на силите, с които ще се осъществява търсене и спасяване, и тяхното оповестяване;
4. действията, които трябва да бъдат предприети от КЦТиС съвместно с други центрове за ТиС;
5. методите за оповестяване на въздухоплавателните средства по маршрута и корабите в морето;
6. правата и задълженията на лицата, назначени за търсене и спасяване;
7. евентуалното преразгръщане на апаратура и съоръжения, което може да бъде наложено от метеорологични или други условия;
8. методите за получаване на съществена информация относно операциите за търсене и спасяване, като SITREP, прогнози за времето, подходящи NOTAM и др.;
9. методите за получаване на помощ при необходимост от други КЦТиС, вкл. въздухоплавателни средства, морски съдове, лица или екипировка;
10. методите за оказване на помощ на въздухоплавателните средства в бедствие, кацнали принудително на вода, за среща със съдове на повърхността;
11. методите за оказване на помощ на всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR /A/) или друго въздухоплавателно средство, следващо към въздухоплавателното средство в бедствие;
12. съвместните действия с органите за ОВД или други заинтересувани органи, за оказване на помощ на въздухоплавателно средство, за което се знае или се предполага, че е подложено на незаконна намеса.

(2) В плановете за операции се посочват и организацията и осигуряването на обслужването и зареждането с гориво на въздухоплавателни средства, морски кораби и кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, и превозни средства, ангажирани в операциите по търсене и спасяване,

включително тези, предоставени от други държави.

Чл. 40. Плановете за операциите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници се интегрират с аварийните планове на летищата за взаимодействие при осъществяване на операциите в радиус 5 км от контролната точка на летищата.

Раздел III. Екипи за търсене и спасяване

Чл. 41. (1) За осъществяването на операциите по търсене и спасяване се формират екипи, в които могат да бъдат включени и лица, и техника от обществени или частни организации, подходящо разположени и екипирани за операции по търсене и спасяване.

(2) При необходимост в мероприятията по търсене и спасяване се осигурява участието на:

1. планинска спасителна служба към Българския червен кръст;
2. ВВС и/или други авиационни оператори за провеждане на мероприятията по търсенето;
3. длъжностни лица от системата на Министерството на земеделието и горите за провеждане на мероприятията по търсенето;
4. аварийно-спасителни служби на съседни страни, ако се налага тяхното участие;
5. доброволни формирования.

(3) Необходимите екипи, съоръжения и оборудване за осигуряване на операциите по търсене и спасяване в даден район за търсене и спасяване се определят съгласно приложение № 2.

Чл. 42. В операции по търсене и спасяване могат да бъдат включвани лица и техника от обществени или частни организации, които не са квалифицирани като екипи за търсене и спасяване, но независимо от това са способни да участват в такива операции.

Чл. 43. Всеки екип за провеждане на операции по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници трябва:

1. да познава и да е напълно подготвен за изпълнение на всички части на плановете за операции по търсене и спасяване, които са необходими за ефективното изпълнение на неговите задължения;
2. постоянно да информира съответния КЦТиС за своята готовност.

Чл. 44. Екипите за търсене и спасяване, чийто район на операции за търсене и спасяване включва зони на Черно море, трябва да разполагат с възможност за осъществяване на радиовръзка или друг вид комуникации на всички морски честоти.

Раздел IV. Екипировка за оцеляване и хранителни запаси

Чл. 45. (1) Координационният център за търсене и спасяване в рамките на подготвителните мероприятия организира доставката и складирането на необходимите спасителни средства,

хранителни запаси, приспособления и оборудване за оцеляване съгласно приложение № 3, подходящо опаковани за спускане от въздухоплавателни средства.

(2) Хранителните запаси и спасителното оборудване се съхраняват в подходящи за бързо товарене помещения (складове), посочени в плана за провеждане на операции за търсене и спасяване.

(3) Хранителните запаси и оборудването за оцеляване се съхраняват под контрола на съответния КЦТиС.

(4) Необходимото количество спасителни хранителни запаси и оборудване за оцеляване, съдържащо се в основните пакети, трябва да бъде достатъчно за поддържане живота на оцелелите от авиационното произшествие до тяхното евакуиране.

Чл. 46. (1) Използването на хранителните запаси и оборудването за оцеляване се разрешава от ръководителя на съответния КЦТиС.

(2) Редът за попълване на запасите и достъпът до складовете се отразяват в планове на КЦТиС.

(3) В плана за провеждане на операции по търсене и спасяване се посочва най-близкият склад до предварително определен пункт за попълване на необходимите хранителни запаси и оборудване за оцеляване.

(4) Използваните хранителни запаси, спасителни средства, приспособления и оборудване за оцеляване се възстановяват или обновяват след приключване на спасителните операции или след изтичане срока им на годност.

Чл. 47. За осигуряване на операциите за търсене и спасяване над Черно море, в гористи и планински райони към стандартните пакети за оцеляване се включва и съответно специфично оборудване.

Раздел V. Обучение и тренировки

Чл. 48. (1) За постигане и поддържане на ефективност при провеждане на операциите по търсене и спасяване КЦТиС разработва програми за подготовка на състава на центровете за търсене и спасяване, съгласувани от ГД "ГВА" и утвърдени от министъра на транспорта.

(2) Под ръководството на МТ съвместно с МВР, ДА "ГЗ" и МО два пъти в годината се провеждат тренировки на центровете и екипите за търсене и спасяване, обхванати от плана за провеждане на операции по търсене и спасяване.

Чл. 49. В плана по чл. 37 ежегодно се планира провеждането на едно съвместно учение със съставите на центровете и екипите за търсене и спасяване на съседните РТиС в съответствие със сключените споразумения за търсене и спасяване.

Раздел VI. Останки от авиационни произшествия

Чл. 50. (1) Останките от авиационни произшествия с въздухоплавателни средства се премахват и/или заличават по реда и в сроковете на Наредба № 13 за разследване на авиационни произшествия в Република България.

(2) След приключването на разследването на авиационни произшествия с въздухоплавателни средства останките от авиационни произшествия, които не могат да бъдат премахнати или заличени, се нанасят на картата на съответния район за търсене и спасяване.

Глава четвърта. ОПЕРАТИВНИ ПРОЦЕДУРИ

Раздел I. Информация за аварийни ситуации

Чл. 51. Когато има основание да се предполага, че въздухоплавателно средство се намира в аварийна ситуация (състояние), всяко звено от системата за търсене и спасяване по чл. 4, ал. 1 незабавно предава наличната информация в съответния център за търсене и спасяване.

Чл. 52. (1) Веднага след получаването на информацията по чл. 51 КЦТиС оценява степента на аварийност и ако тя бъде определена като състояние на тревога или състояние на бедствие, предприема действия в съответствие с предвидената процедура.

(2) При възникване на състояние на тревога или състояние на бедствие КЦТиС определя мащаба на необходимите операции и по определените комуникационни канали ги разпределя към центровете за търсене и спасяване за изпълнение.

Чл. 53. В случай, че информацията за въздухоплавателно средство в аварийна ситуация бъде приета от други източници, различни от центровете за обслужване на въздушното движение, КЦТиС определя на коя степен на аварийност съответства ситуацията и прилага процедурите, определени за нея.

Раздел II. Процедури на координационните центрове за търсене и спасяване по време на аварийните ситуации

Чл. 54. (1) Стадиите на аварийна ситуация са:

1. състояние на неопределеност;
2. състояние на тревога;
3. състояние на бедствие.

(2) Състоянията на аварийност определят доколко е застрашена безопасността на въздухоплавателното средство и/или лицата на борда му.

(3) Координационният център за търсене и спасяване може да променя съответните стадии в зависимост от развитието на ситуацията.

Чл. 55. (1) Състояние на неопределеност се обявява в следните случаи:

1. липсва комуникация с въздухоплавателното средство в продължение на 30 мин. след времето, в което е трябвало да бъде установена, или 30 мин. след първия неуспешен опит за установяване на комуникация с това въздухоплавателно средство, в зависимост от това кое е настъпило по-рано;

2. въздухоплавателното средство не е долетяло до обекта на кацане до 30 мин. след последното съобщено от борда разчетно време на пристигане, или 30 мин. след изчисленото разчетно време на пристигане от органите за ОВД, в зависимост от това, кое е настъпило по-късно (получаване на доклад за некацнало въздухоплавателно средство от органите за управление на въздушното движение);

3. съществува неопределеност относно въздухоплавателното средство или пътниците му;

4. има излъчване на аварийния предавател за местоположение на въздухоплавателното средство (ELT), но без основание за съмнение за бедствие.

(2) Състояние по ал. 1 не се обявява, ако няма никакво съмнение за безопасността на ВС и лицата на борда му.

Чл. 56. При възникване на състояние на неопределеност КЦТиС взаимодейства с органите за обслужване на въздушното движение, с Морски спасително-координационен център - Варна, Национална служба "Полиция", военноморски флот и ВВС.

Чл. 57. (1) Състояние на тревога се обявява в следните случаи:

1. при състоянието на неопределеност всички последващи опити да се установи връзка с въздухоплавателното средство или да се получи информация за него от други източници са неуспешни;

2. въздухоплавателното средство, получило разрешение за кацане, не е кацнало в продължение на 3 мин. след изтичане на разчетното време за кацане и не е установена връзка с него;

3. е получена информация за понижаване експлоатационното състояние на въздухоплавателно средство, но не се налага принудително кацане;

4. е известно или се предполага, че въздухоплавателното средство е обект на незаконна намеса;

5. има излъчване на аварийния предавател за местоположение на въздухоплавателното средство (ELT), който не може да бъде изолиран или обяснен;

6. има съобщение от очевидец за авиационно произшествие или паднало въздухоплавателно средство.

(2) Състоянието по ал. 1 не се обявява, ако няма никакво съмнение за безопасността на ВС и лицата на борда му.

Чл. 58. При възникване на състояние на тревога КЦТиС незабавно оповестява екипите за търсене и спасяване и предприема действия съгласно плана за провеждане на операции за търсене и спасяване, съответстващ на това състояние.

Чл. 59. (1) Състояние на бедствие се обявява в следните случаи:

1. след състоянието на тревога последващите опити да се установи връзка с въздухоплавателното средство или да се получат данни за него са неуспешни и запитванията в по-

широк мащаб дават основания да се предположи, че ВС търпи бедствие;

2. съществува увереност, че горивото на борда е изчерпано или е недостатъчно въздухоплавателното средство да стигне до безопасно място за кацане;

3. е получена информация за понижаване експлоатационното състояние на въздухоплавателното средство до такава степен, че съществува необходимост от принудително кацане;

4. има информация или има основания да се предполага, че въздухоплавателното средство се подготвя да изпълни или вече е извършило принудително кацане;

5. паднало ВС е локализирано визуално или чрез насочване по аварийен предавател за местоположение на въздухоплавателното средство (ELT);

6. има излъчване от аварийен предавател за местоположение на въздухоплавателното средство (ELT), прихванато само от спътниково следене за търсене и спасяване (SARSAT), непрекъснато, в продължение на 2 часа, без да е локализиран източникът;

7. има информация от очевидец за авиационна катастрофа или паднало въздухоплавателно средство.

(2) Състоянието по ал. 1 не се обявява, ако съществува достатъчна увереност, че въздухоплавателното средство и лицата на борда му не са заплашени от сериозна и непосредствена опасност и не се нуждаят веднага от помощ.

Чл. 60. При възникване на състояние на бедствие КЦТиС:

1. незабавно привежда екипите за търсене и спасяване в съответствие с процедурите на утвърдения план за операции по търсене и спасяване;

2. установява местоположението на въздухоплавателното средство, оценява степента на неопределеност на това местоположение и въз основа на тази информация и обстоятелствата определя площта на зоната, която трябва да бъде претърсвана;

3. когато е възможно, уведомява авиационния оператор и/или собственика на въздухоплавателното средство и държи оператора в течение относно развитието на събитията;

4. уведомява КЦТиС от съседните райони, чиято помощ може да бъде потърсена;

5. уведомява съответния орган за обслужване на въздушното движение, когато информацията за въздухоплавателното средство, търпящо бедствие, е била приета от друг източник;

6. изисква такива въздухоплавателни средства, морски кораби и кораби, плаващи по вътрешните водни пътища, превозни средства, брегови станции и други единици, които не са конкретно включени в съответния план за операции, но са в състояние да:

а) поддържат прослушване за предаване от въздухоплавателното средство, търпящо бедствие, спасително радиооборудване или аварийен предавател на местоположението (ELT);

б) подпомагат въздухоплавателното средство, търпящо бедствие, доколкото това е възможно;

в) информират постоянно КЦТиС за развитието на ситуацията;

7. по наличната информация подготвя подробен план за необходимите действия и операции по търсене и спасяване, като при необходимост получава допълнителни указания или съдействие от други ведомства;

8. в зависимост от развитието на обстоятелствата коригира подробния план на операцията по търсене и спасяване;

9. уведомява специализираното звено за разследване на авиационни събития;

10. при възможност уведомява държавата на регистрация на въздухоплавателното

средство, търпящо бедствие;

11. предприема други действия по плана за провеждане на операции за търсене и спасяване, определен за това състояние.

Чл. 61. (1) В случай, че бъде обявено аварийно състояние за въздухоплавателно средство, чието местоположение е неизвестно, и което може да се намира в два или повече района за търсене и спасяване:

1. КЦТиС, получил информация за съществуването на аварийно състояние, но без информация, дали други центрове за търсене и спасяване са предприели такива действия, поема отговорността за начало на действията за търсене и спасяване;

2. осъществява връзка със съседните центрове за търсене и спасяване, за определянето на координационен център, който ще ръководи операциите за търсене и спасяване;

3. ръководи операциите по търсене и спасяване във:

а) района, в който въздухоплавателното средство последно е доложило местоположението си;

б) района, към който се е придвижвало въздухоплавателното средство, когато последното докладвано местоположение е било на линията, разделяща два района за търсене и спасяване;

в) района, към който въздухоплавателното средство е летяло, когато не е имало задължението да поддържа радиовръзка.

4. Координационният център за търсене и спасяване, ръководещ операциите, информира центрите за търсене и спасяване, които могат да вземат участие в операцията, за обстоятелствата на аварийната ситуация и развитието ѝ; всички центрове за търсене и спасяване, които получат някаква информация, отнасяща се до инцидента, уведомяват КЦТиС, който ръководи операциите.

(2) Процедурите по ал. 1 не се прилагат, ако в общо споразумение или договор на центрите за търсене и спасяване са определени други процедури.

Чл. 62. Координационният център за търсене и спасяване, ръководещ операциите по търсене и спасяване, препраща към органите за обслужване на въздушно движение в района за полетна информация, в чиито предели се намира въздухоплавателното средство в аварийно състояние, информация за предприетите действия за предаването ѝ към въздухоплавателното средство.

Чл. 63. При провеждане на операции по търсене и спасяване в зона, чиито граници попадат в райони за търсене и спасяване на повече от една държава, и при искане от КЦТиС, ръководещ операциите в зоната, всяка от заинтересуваните държави предприема действия в съответствие със съвместно разработен и включен в общо споразумение или договор план на операциите по търсене и спасяване.

Раздел III.

Процедури от мястото на авиационното произшествие и задължения на оперативните органи

Чл. 64. Координационният център за търсене и спасяване, ръководещ операциите, определя длъжностни лица за координиране на всички дейности, за гарантиране безопасността и

ефективността на операциите по въздуха и земната/морската повърхност.

Чл. 65. Длъжностните лица, които непосредствено ръководят провеждането на операциите или на част от тях:

1. носят отговорност за оперативната координация на всички средства за търсене и спасяване на мястото на провеждане на операциите;
2. получават от КЦТиС план за провеждане на операциите по търсене;
3. в зависимост от измененията на външните условия правят промени на плана и постоянно информират КЦТиС за внесените промени;
4. осъществяват плана за провеждане на операциите по търсене;
5. предоставят информация и осъществяват контрол върху работата на екипите, участващи в търсенето;
6. координират въпросите по безопасността на полетите на въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR /A/);
7. при необходимост разработват и осъществяват план за спасяване;
8. дават инструкции на екипите под свое ръководство и информират КЦТиС за това;
9. изпращат в КЦТиС доклади за развитието на ситуацията (SITEREP).

Чл. 66. (1) В случай че екипажът на въздухоплавателно средство (ЕВС) установи, че друго въздухоплавателно средство или съд/средство на земната/морската повърхност търпи бедствие, той:

1. наблюдава средството/съда в бедствие до получаване информация от КЦТиС или органите за ОВД, че това повече не е необходимо;
 2. определя местоположението на въздухоплавателното средство/съда, търпящ бедствие;
 3. обозначава своето местоположение, ако преди това не го е сторил;
 4. предава на съответния КЦТиС или на центъра за обслужване на въздушно движение информация за:
 - а) типа на въздухоплавателното средство/съда в бедствие, неговата идентификация и състояние;
 - б) местоположението, изразено в географски или мрежови (GEOREF) координати, или в разстояние и истински азимут от характерен ориентир или от радионавигационно средство;
 - в) времето на наблюдението, изразено в часове и минути в координирано универсално време (UTC);
 - г) забелязани ли са лица да напускат въздухоплавателното средство /съда в бедствие;
 - д) броя на забелязани лица;
 - е) метеорологичните условия на мястото на произшествието;
 - ж) видимото физическо състояние на оцелелите;
 - з) видимите най-подходящи пътища за достъп до мястото на произшествието по повърхността;
 5. действа в съответствие с указанията на центъра за обслужване на въздушното движение.
- (2) Действията по ал. 1 не се изпълняват от командира на въздухоплавателното средство, когато прецени, че може да бъде застрашена безопасността на полета или с оглед на обстоятелствата не е целесъобразно да се изпълнят тези действия.

Чл. 67. (1) В случай, че първото въздухоплавателно средство, достигнало мястото на

произшествието, не е (SAR /A/), командирът му поема ръководството на дейностите на мястото на произшествието на всички пристигащи въздухоплавателни средства до пристигане на средство за търсене и спасяване (SAR /A/).

(2) В случай, че екипажът на въздухоплавателното средство, ръководещо операциите по търсене и спасяване, не може да установи връзка с КЦТиС или център за обслужване на въздушно движение, той отстъпва ръководството на екипажа на въздухоплавателно средство, който е в състояние да установи и поддържа такава връзка до пристигането на SAR /A/.

Чл. 68. В случай, че е необходимо екипажът на SAR /A/ да предава информация на оцелели или екипи за търсене и спасяване на повърхността, а няма двустранна връзка с тях, той спуска комуникационно оборудване, което позволява установяването на такава връзка, или предава информацията, като спуска съобщение/информация на твърд носител (вимпел).

Чл. 69. В случай, че на повърхността има изобразен сигнал от оцелели или екипи за търсене и спасяване, екипажът на въздухоплавателното средство, участващо в операциите, подава знак, че е разбрал сигнала.

Чл. 70. При необходимост екипажът на въздухоплавателното средство, участващо в операциите, насочва съда/средството по повърхността към мястото на събитието чрез предаване на точни инструкции с всички средства, с които разполага.

Раздел IV. Прекратяване и прекъсване на операциите

Чл. 71. Операциите по търсене и спасяване продължават дотогава, докато всички оцелели бъдат евакуирани на безопасно място или до изчерпване на всички възможности за спасяване на оцелели.

Чл. 72. (1) Решението за приключване на търсенето и спасяването и прекратяване на операциите се взема от КЦТиС, ръководещ операциите.

(2) При приключването на търсенето и спасяването и прекратяване на операциите КЦТиС по ал. 1 уведомява всички участници в операциите.

(3) При провеждане на операции по търсене и спасяване в зона, чиито граници влизат в отговорността на райони за търсене и спасяване на повече от една държава, центровете за търсене и спасяване на всяка от заинтересуваните държави участва при взимане на решението за прекратяване на операциите по търсене и спасяване.

Чл. 73. В случай, че операциите по търсене и спасяване са успешни или КЦТиС, ръководещ операциите, реши или получи информация, че вече не съществува аварийна ситуация, състоянието на бедствие се отменя, операциите се прекратяват и всички участници, които са били активирани или оповестени, своевременно се информират за завършване на операциите.

Чл. 74. (1) Ако обстоятелствата не позволяват продължаване на операциите, но КЦТиС

счита, че е възможно все още да има оцелели, той временно прекратява дейностите на мястото на произшествието и информира участниците, които са били активирани или оповестени.

(2) Операциите по ал. 1 се възстановяват при промяна на обстоятелствата, наложили временното прекратяване, и ако все още съществува възможност за спасяване на оцелели.

(3) Търсенето се прекратява само в случаите, когато:

1. всички вероятни райони са били внимателно изследвани;
2. всички вероятни местоположения са били проучени;
3. са направени всички справки за местонахождението на въздухоплавателното средство/съда в бедствие.

(4) Спасяването се прекратява само в случаите, когато:

1. не съществува вероятност да са останали живи от намиращите се на борда на въздухоплавателното средство/съда в бедствие;
2. въздухоплавателното средство/съдът е намерено и всички оцелели, пострадали или загинали са евакуирани.

Чл. 75. (1) След прекратяване на операциите за търсене и спасяване авиационният оператор или други заинтересувани страни могат да продължат търсенето.

(2) В случаите по ал. 1 по искане на заинтересуваната страна дейността по търсенето и спасяването може да се координира от съответния координационен център.

Раздел V.

Процедури за пилоти, прихванали сигнал за бедствие и сигнали за търсене и спасяване

Чл. 76. В случай, че сигнал за бедствие бъде прихванат от екипаж на въздухоплавателно средство (ЕВС), той:

1. потвърждава получаването на сигнала за бедствие;
2. записва местоположението на въздухоплавателното средство в бедствие, ако е излъчено;
3. засича пеленга на сигнала;
4. информира съответния КЦТиС или орган за обслужване на въздушно движение за сигнала за бедствие.

Чл. 77. При провеждане на операции за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници се използват сигнали съгласно приложение № 4.

Чл. 78. При наблюдаване на сигналите по чл. 77 въздухоплавателното средство, участващо в операциите по търсене и спасяване, предприема действия, посочени в т. 3 на приложение № 4.

Раздел VI.

Създаване и поддържане на архив

Чл. 79. Всеки КЦТиС подготвя доклади (оценки) на проведени операции за търсене и

спасяване в своя район. В тези доклади се отразяват използваните процедури и оборудване за оцеляване. Докладите, които представляват интерес за други държави, се изпращат в ИКАО за информация и разпространение.

Чл. 80. (1) С докладите по чл. 79 се създава и поддържа архив във всеки КЦТиС.

(2) Архивният фонд може да бъде използван за целите на статистическа обработка на информацията, подготовка на състава на централите и екипите за търсене и спасяване, както и за актуализиране на планове за провеждане на операции за търсене и спасяване.

Допълнителни разпоредби

§ 1. По смисъла на тази наредба:

1. "Аварийно състояние" е общ термин, означаващ според случая състояние на неопределеност, състояние на тревога или състояние на бедствие.

2. "Състояние на неопределеност" е ситуация, в която съществува наличие на неувереност по отношение на безопасността на въздухоплавателно средство и неговите пътници

3. "Състояние на тревога" е ситуация, в която съществува опасение по отношение на безопасността на въздухоплавателно средство и намиращите се на борда му лица.

4. "Състояние на бедствие" е ситуация, в която има разумна увереност, че въздухоплавателно средство и неговите пътници са застрашени от сериозна и непосредствена опасност и/или се нуждаят от незабавна помощ.

5. "Координационен център за търсене и спасяване (КЦТиС)" е звено, отговарящо за създаването на ефективна организация на службата за търсене и спасяване и за координиране на провеждането на операции за търсене и спасяване в района за търсене и спасяване.

6. "Спомагателен информационен център за търсене и спасяване (СИЦТиС)" е звено, подчинено на координационния център за търсене и спасяване, сформирано, за да допълва последния съгласно специфични задължения на отговорните органи.

7. "Обслужвано въздушно пространство (Air traffic services airspace)" е въздушно пространство с определени размери, в границите на което могат да бъдат изпълнявани конкретни видове полети, за които са определени конкретни видове обслужване на въздушното движение и правилата за полетите. Въздушните пространства се класифицират на класове от А до G.

8. "Орган за обслужване на въздушното движение (Air traffic services unit)" е общ термин, означаващ в различни случаи орган за контрол на въздушното движение, център за полетна информация или пункт за събиране на докладите за обслужване на въздушното движение.

9. "Екип за търсене и спасяване" е мобилно, ресурсно звено, съставено от обучен персонал и осигурен с оборудване, подходящо за експедитивното провеждане на операции по търсене и спасяване.

10. "Търсене" е операция, обикновено координирана от координационен център за търсене и спасяване (КЦТиС) или спомагателен информационен център за търсене и спасяване (СИЦТиС) и провеждана от наличния обучен персонал и оборудване, имаща за цел да открие (локализира) въздухоплавателни средства и лица, намиращи се в бедствие.

11. "Спасяване" е операция за извличане на лица, намиращи се в бедствие, осигуряване на спешна първа медицинска и друга помощ за тях и транспортирането им до безопасно място.

12. "Приводняване" е принудително кацане на въздухоплавателно средство върху вода.

13. "Командир на въздухоплавателно средство" е лице със специалност летец-пилот,

отговарящ за работата и безопасността на въздухоплавателно средство по време на полета.

14. "Авиационен оператор" е лице, регистрирано по търговския закон със свидетелство за авиационен оператор, което удостоверява, че операторът притежава професионална годност и организация за гарантиране безопасна експлоатация на въздухоплавателни средства при извършване на вписаните в свидетелството въздухоплавателни дейности.

15. "Радио-пеленгаторна станция" е радиостанция, предназначена да определя само посоката на други станции посредством излъчванията на последните.

16. "Предупредителен пост" е всяко съоръжение или оборудване, което има за цел да посредничи между лице, долагащо за бедствие, и координационен център за търсене и спасяване и/или спомагателен информационен център за търсене и спасяване.

17. "Въздухоплавателно средство за провеждане на операции по търсене и спасяване (SAR ВС)" е въздухоплавателно средство, осигурено със специално оборудване, подходящо за ефективно провеждане на мисии за търсене и спасяване.

18. "Район за търсене и спасяване" е зона с определени размери и с прилежащ КЦТиС, в която се осигурява търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, търпящи бедствие или намиращи се в аварийна ситуация.

19. "Държава на регистрация" е държавата, в чийто регистър е вписано въздухоплавателното средство.

20. "Регионално споразумение за въздушна навигация" е споразумение, утвърдено от Съвета на ИКАО, по предложение на регионално съвещание по въздушна навигация.

21. "Сборник за аеронавигационна информация (AIP)" е публикация, издавана или одобрявана от държавата, съдържаща дългосрочна аеронавигационна информация, имаща важно значение за въздушната навигация.

22. "IFPS" означава интегрирана система за обработка на полетните планове в Европа.

Преходни и Заключителни разпоредби

§ 2. Тази наредба се издава на основание чл. 141, ал. 7 от Закона за гражданското въздухоплаване във връзка с чл. 25 и чл. 37, буква "к" от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване.

§ 3. В едногодишен срок от обнародването на наредбата ГД "ГВА" разработва плана по чл. 37.

§ 4. В тримесечен срок от обнародването на наредбата ГД "ГВА" разработва Правилник за работата на координационните и спомагателните центрове за търсене и спасяване и екипите към тях.

§ 5. В четиримесечен срок от обнародването на наредбата ДП "РВД" я публикува и разпространява в Сборника за Аеронавигационна информация и публикация на Република България (АИП - Р България).

§ 6. Наредбата влиза в сила от деня на обнародването ѝ в "Държавен вестник" с изключение на чл. 5, 6 и 7, които влизат в сила от 1.І.2006 г.

§ 7. Главният директор на ГД "ГВА" дава указания по прилагането на наредбата.

Приложение № 1 към чл. 22, ал. 1

1. Полетен план Flight Plan

FLIGHT PLAN ПОЛЕТЕН ПЛАН			
PRIORITY Срочност << ≡ FF →	ADDRESSEE(S) Адреси << ≡		
FLIGHT TIME Дата и час на полета 	ORIGINATOR Портал << ≡		
SPECIFIC IDENTIFICATION OF ADDRESSEE(S) AND/OR ORIGINATOR Особености при обозначаване кода на адресанта или подателя			
3 MESSAGE TYPE Вид на съобщението << ≡ (FPL	7 AIRCRAFT IDENTIFICATION Опознавателен индекс на самолета 	4 FLIGHT RULES Правилата за полети - ☐	TYPE OF FLIGHT Вид на полета - ☐ << ≡
9 NUMBER Количество 	TYPE OF AIRCRAFT Тип на самолета 	WAKE TURBULENCE CAT. Категория на турбуленцията / ☐	
13 DEPARTURE AERODROME Аеродром на излитане 		TIME Час на излитане << ≡	
15 CRUISING SPEED Крейсерска скорост 	LEVEL Полетно ниво 	ROUTE Маршрут 	
<< ≡			
16 DESTINATION AERODROME Аеродром за кацане 		TOTAL FEET Общо разчетно полетно време 	
18 OTHER INFORMATION Друга информация 		ALTN AERODROME Задпазно аеродром 	2-ND ALTN AERODROME Второ задпазно аеродром << ≡
<< ≡			
SUPPLEMENTARY INFORMATION (NOT TO BE TRANSMITTED IN FPL MESSAGES) Допълнителна информация (не се предава в съобщенията за полетен план)			
19 ENDURANCE Задпазно време 	PERSONS ON BOARD Лича на борда 		
SURVIVAL EQUIPMENT / Спасителна оборудване POLAR DESERT MARITIME JUNGLE Полярно Пустинно Морско Джунгли → ☐ / ☐ ☐ ☐ ☐ →		JACKETS / Спасителни жилетки LIGHT FLUORES Светлина Флуоресценция → ☐ / ☐ ☐ ☐ →	
DINGHIES / Лодки NUMBER / Число 		COVER / Покриване COLOUR / Цвят << ≡	
AIRCRAFT COLOUR AND MARKINGS / Звук и цветове на самолета A /			
REMARKS / Забелжки → ☐ / << ≡			
PILOT IN COMMAND / Командир на самолета C / << ≡			
FILED BY / Полетният план е представен			
SPACE RESERVED FOR ADDITIONAL REQUIREMENTS Допълнителни бележки			

2. Органи, до които се изпраща полетен план преди започване на полета

2.1. Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"

Държавно предприятие "Ръководство на въздушното движение"

Сектор "Обработка на полетни данни"

1540 София, бул. "Брюксел" 1

Република България

тел.: (+359 2) 945 90 29;

(+359 2) 937 12 72;

факс: (+359 2) 945 90 29;

телекс: 22 353 ATSA BG;

AFTN: LBSF ZGZX;

SITA: SOF ZGYF;

E-mail: fdpsbulatsa.com

2.2. Интегрирана система за обработка на полетните планове в Европа - IFPS

AFTN: LFPY ZMFP и EBBB ZMFP

SITA: PAREP7X и BRUEP7X

факс: (+33 1) 698 838 22 и (+32 2) 729 90 41

Приложение № 2 към чл. 41, ал. 3

Екипи, съоръжения и оборудване за провеждане на операции по търсене и спасяване

1. Общи положения

1.1. Съществуват три общи категории екипи, съоръжения и оборудване (средства) за провеждане на операциите по търсене и спасяване: авиационни, морски и сухопътни, чиито подбор се определя от местните условия в района на операциите.

Определените от съответния КЦТиС екипи, съоръжения и оборудване трябва да са в състояние бързо да достигнат мястото на произшествието и да бъдат пригодени за изпълнението на следните видове операции:

1.1.1. Оказване на съдействие на въздухоплавателно средство в аварийно състояние.

1.1.1.1. Съпровождане на въздухоплавателното средство в аварийно състояние.

1.1.1.2. Насочване на въздухоплавателно средство (ВС) в аварийно състояние при приводняване.

1.1.1.3. Оказване на помощ на потъващо въздухоплавателно средство (ВС) или на борда, на което е възникнал пожар.

1.1.2. Провеждане на търсене.

1.1.3. Доставка на спасителни средства, хранителни запаси, медицинско оборудване и екипировка за оцеляване.

1.1.4. Спасяване на оцелелите и евакуирането им на безопасно място, където ще им бъде оказана необходимата медицинска помощ.

1.2. Количеството, разположението и нивото на подготовка на средствата за провеждане на операциите са основни фактори, влияещи върху вероятността на откриване (POD) и вероятността на успех (POS).

1.3. В случаите, когато районът на операциите се намира на голямо разстояние от

дислокацията на съществуващите средства за провеждане на операциите и вземайки предвид тяхната скорост и обхват на действие, те трябва да се пребазират на място, което се намира достатъчно близо до мястото на операциите, за да се обезпечи повече време за търсене и по-малко за придвижване от базата до района на търсене и обратно.

2. Екипи за търсене и спасяване

2.1. Екипите за търсене и спасяване са подразделения, в състава на които влиза обучен персонал и които са обезпечени с оборудване за бързо и ефективно търсене и спасяване.

2.2. Екипите за търсене и спасяване могат да влизат в състава на авиационните, сухопътните или морските средства за провеждане на операциите по търсене и спасяване.

2.3. Екипите за търсене и спасяване трябва бързо да достигат до мястото на произшествието и да могат да изпълняват една или няколко от следните операции:

2.3.1. Оказване на помощ при предотвратяване или намаляване мащаба на произшествието и при евакуацията на оцелелите (напр. придружаване на средство до потъващо ВС);

2.3.2. Провеждане на търсене;

2.3.3. Доставка на спасителни средства, медицинско оборудване и екипировка за оцеляване;

2.3.4. Спасяване на оцелели;

2.3.5. Евакуация;

2.3.6. Обезпечаване на оцелелите с храна и средства от първа необходимост;

2.3.7. Оказване на първа медицинска помощ.

2.4. Оборудването, необходимо за екипите, участващи в операциите по търсене и спасяване, включва:

2.4.1. Комуникационни средства

2.4.1.1. Екипите се оборудват с бързодействащи и надеждни средства за речева връзка или за обмен на съобщения с КЦТиС, СИЦТиС, други екипи и оцелелите от произшествието.

2.4.1.2. КЦТиС, ръководещ операциите, може да обезпечи екипите за търсене и спасяване със:

2.4.1.2.1. Комуникационно оборудване, работещо на честоти 302,3 кХц, 121,5 МХц, 123,1 МХц и 2182 кХц;

2.4.1.2.2. Спускаеми радиостанции за еднократно ползване на честота 123,1 МХц, които могат да бъдат спуснати на оцелелите за връзка със SAR (ВС) от мястото на произшествието;

2.4.1.2.3. Устройства за друг вид комуникации (морски, сателитни телефони, мобилни телефони и т.н.)

2.4.2. Мобилни средства - маневреността на екипите за търсене и спасяване зависи от количеството, скоростта на придвижване и местонахождението на наличните ВС, сухопътни транспортни средства и морски съдове.

2.4.3. Средства за снабдяване, спасителни средства и екипировка за оцеляване:

2.4.3.1. Средствата за снабдяване, спасителните средства и екипировката за оцеляване се транспортират от ВС или морски съдове за оказване помощ на оцелелите и подпомагане на спасяването им.

2.4.3.2. Морските съдове и вертолетите доставят спасителните средства и екипировката за оцеляване непосредствено на оцелелите.

2.4.3.3. Доставката на спасителните средства и екипировката за оцеляване от ВС с неподвижно крило, зависи от близостта на складове за такива средства, подходящи летателни площадки или възможности за спускане на мястото на произшествието.

2.4.3.4. Контейнерите и пакетите със спасителните средства и екипировката за оцеляване трябва да са опаковани в зависимост от начина на доставка: в здрава, ярко оцветена,

водонепропускаема и непотопяема обвивка.

2.4.3.5. Изискванията към спасителните средства и екипировката за оцеляване трябва да съответстват на условията за търсене и спасяване, в които се използват.

2.4.4. За сухопътните екипи за търсене и спасяване допълнително се осигурява следното оборудване:

2.4.4.1. Средства за ориентиране в местността на операциите. Необходимите средства за ориентиране не трябва да са сложни, но всеки член от екипа трябва да разполага поне със:

2.4.4.1.1. Едромасщабна карта (1:50 000 или 1:100 000);

2.4.4.1.2. Надежден магнитен компас и ръчен часовник;

2.4.4.1.3. Транспортир и измерителни пергели.

2.4.4.2. При възможност екипите се оборудват със средства за пеленговане на радиосигнали и GPS.

2.4.4.3. При провеждане на съвместни операции (с авиационни и наземни средства) сухопътните екипи трябва да се оборудват с портативни радиостанции за двустранна връзка със SAR /А/ от мястото на произшествието.

2.4.4.4. Лично снаряжение и екипировка: Всеки член от сухопътния екип трябва да бъде подходящо екипиран за конкретния вид операция, в това число хранителни запаси за 2 - 3 дни и достатъчен запас от медикаменти за лично ползване. Освен това всеки екип трябва да разполага със:

2.4.4.4.1. Бинокли;

2.4.4.4.2. Сигнално оборудване - мегафони, пиротехнически средства, свирки;

2.4.4.4.3. Безискрови инструменти;

2.4.4.4.4. Фотоапарати;

2.4.4.4.5. Средства за снабдяване, спасителни средства и екипировка за оцеляване в зависимост от необходимостта;

2.4.4.4.6. Преносими акумулаторни лампи, джобни фенерчета и резервни батерии за всеки член на екипа;

2.4.4.4.7. Противопожарно оборудване.

2.4.4.5. Съответстващата на характера на операцията екипировка е особено важна за екипите, които ще се нуждаят от специално снаряжение за изпълнението на своите задачи. Специалната екипировка включва:

2.4.4.5.1. Защитни шлемове с предпазни козирки, защитни комбинезони от здрав материал, здрави обувки, боти или ботуши, въжета или други средства за спускане от дървета;

2.4.4.5.2. Специално снаряжение за планински екипи за търсене и спасяване - въжета, торсове, кирки, "снежни котки", специално обучени кучета, термодетектори;

2.4.4.5.3. Специално снаряжение за екипи за търсене и спасяване в пещери, включващо алпийско оборудване, лампи, носилки и каски;

2.4.4.5.4. Допълнително специално оборудване, при необходимост - средства за слънчева защита, допълнителни запаси вода, сгъваеми лопатки за рохкава почва и пясък, високопроходимо транспортно средство (4г4), подложки, дъски и други материали срещу боксуване.

2.5. Определяне на екипите за търсене и спасяване.

2.5.1. В случай че екипите за търсене и спасяване не са под пряката юрисдикция на МТС, ГД ГВА или ДП "РВД", с тях се сключват договори или споразумения за осъществяване при необходимост на дейности за търсене и спасяване на ВС, търпящи бедствие.

2.5.2. Не е задължително основната дейност на екипите да е единствено операции по търсене и спасяване на ВС, но те трябва да притежават необходимата подготовка и оборудване и за такива операции.

2.5.3. При провеждане на операции за търсене и спасяване на ВС екипите за търсене и спасяване са под ръководството на КЦТиС.

2.5.4. Специализираните екипи за търсене и спасяване са групи, в състава на които влиза персонал със специална подготовка и оборудване, създадени за конкретни сценарии на спасяване, например - планински и др.

2.5.4.1. Своевременното обезпечаване с такива екипи се извършва на основата на договори или споразумения между МТС и такива организации.

3. Авиационни средства за търсене и спасяване

3.1. При осъществяване на операции по търсене и спасяване въздухоплавателните средства (ВС) са особено подходящи при изпълнение на следните функции:

3.1.1. Търсене - бързо достигане на отдалечени райони и голяма площ на претърсване.

3.1.1.1. Въздухоплавателните средства с неподвижно крило са с по-висока скорост от вертолетите и се използват за претърсване на по-отдалечени и по-обширни райони.

3.1.1.2. Вертолетите са подходящо средство за търсене, но скоростта им, както и продължителността на пребиваване на мястото на операцията са ограничени, което намалява размерите на района, който те могат обстойно да претърсят.

3.1.1.3. Ефективни при установяване на местоположението на оцелели може да бъдат и ВС, изпълняващи рейсови полети. Те могат да бъдат използвани за водене на визуално наблюдение и прослушване на сигнали от аварийно-спасително оборудване (ELT).

3.1.2. Поддръжка.

3.1.2.1. Въздухоплавателните средства се използват за доставка на мястото на произшествието на спасителни средства, хранителни запаси, медицинско оборудване и екипировка за оцеляване, както и екипи за търсене и спасяване и медицински екипи.

3.1.2.2. Въздухоплавателните средства се използват за насочване на други средства към мястото на операцията и ретрансляция на съобщения към КЦТиС.

3.1.3. Спасяване - вертолетите са основно средство за евакуация на оцелелите от мястото на произшествието.

3.2. За обозначаване на ВС се използват следните съкращения:

Категория	Съкращение
ВС с малък радиус на действие (280 km (150 м. мили) плюс запас от 0,5 ч. полет)	SRG
ВС със среден радиус на действие (740 km (400 м. мили) плюс запас от 2,5 ч. полет)	MRG
ВС с голям радиус на действие (1390 km (750 м. мили) плюс запас от 2,5 ч. полет)	LRG
ВС с много голям радиус на действие (1850 km (1000 м. мили) плюс запас от 2,5 ч. полет)	VLR
ВС със свръхдалечно действие (2780 km (1500 м. мили) плюс запас от 2,5 ч. полет)	ELR

Вертолетите допълнително	Съкращение се подразделят на
--------------------------	------------------------------

Лек вертолет (радиус на действие за HEL-L

спасяване 185 km (100 м. мили) с възможност за евакуация от 1 до 5 човека)
Среден вертолет (радиус на действие за спасяване 185 до 370 km (100 до 200 м. мили) с възможност за евакуация от 6 до 15 човека)

HEL-M

Тежък вертолет (радиус на действие за спасяване над 370 km (над 200 м. мили) с възможност за евакуация на повече от 15 човека)

HEL-H

3.3. За изпълняване на операции по търсене и спасяване са пригодни много ВС след незначителни модификации или без да са необходими такива. КЦТиС трябва да разполага с експлоатационно-техническите ограничения на наличните ВС за участие в операциите и екипажите им.

3.3.1. На ВС без съответното приборно оборудване и/или на пилот без квалификационна отметка за осъществяване на полети по ППП не се разрешава участие в операции по търсене и спасяване в сложни метеорологични условия.

3.4. Органите, отговарящи за планиране на операциите, трябва да умеят да намират компромисните решения между скоростта на ВС и ефективността на визуалното търсене.

3.4.1. Като правило колкото е по-малка скоростта, толкова са по-благоприятни условията за визуално претърсване. Колкото е по-голяма скоростта, толкова по-обширен район може да бъде претърсен.

3.4.2. За ВС с неподвижно крило максималната скорост на търсене не трябва да надвишава 275 km/h (150 възела), ако обектът на търсене не е с големи размери.

3.4.3. При ВС с малка скорост относителната височина трябва да бъде малка, вкл. до 150 m (500 фута). По-малки височини се използват само по преценка на пилота.

3.4.4. ВС с висока скорост са непригодни за полети на малки височини, но могат да участват в операции по търсене, осъществявайки следните функции:

3.4.4.1. Радиотърсене по сигнал за бедствие от ВС, извършило принудително кацане и/или по сигнал на ELT или EPIRB.

3.4.4.2. Претърсващ полет над голям район, извършван едновременно с полети на по-бавни ВС на по-малки височини. Този метод е особено ефективен при търсене над море или равнинни райони.

3.4.4.3. Ретранслиране на радиосообщения от/до райони в радиосянка или извън обхвата на действие на радиоцентровете.

3.5. Вертолетите са най-подходящи за операции по търсене и спасяване по следните причини:

3.5.1. Малка скорост и възможност за зависване ги прави подходящи както за търсене, така и за спасяване.

3.5.2. Възможността за кацане на малки площадки и взаимодействие с морски съдове позволява спасяването на оцелели в недостъпни места или бурно море с помощ на вертолети много преди пристигането на сухопътни екипи или морски съдове.

3.5.3. Леките, неспециализирани вертолети се използват за операции само в прости метеорологични условия в светлата част на деня.

3.5.4. Специализираните вертолети (SAR /A/) трябва да могат да осъществяват полети по ППП в сложни метеорологични условия и в тъмната част на денонощието.

3.5.5. Обезпечаването на ескорт на вертолети от ВС с неподвижно крило, известно като

авиационно прикритие, се използва за повишаване на безопасността, подобряване на радиовръзката и намаляване времето, необходимо за вертолети при операции по търсене и спасяване.

3.5.6. Авиационно прикритие се осъществява в тъмната част на денонощието, в отдалечени райони, в изключително неблагоприятни метеорологични условия и отдалечение от бреговата ивица на разстояния, близки до максималния радиус на действие на вертолета.

3.6. При провеждане на операции по търсене и спасяване може да се използват и палубни ВС, тъй като те разполагат с добро оборудване и мобилна база, добре снабдена за изпълнения на спасителни операции, за прием на оцелели и оказване на медицинска или друга помощ.

3.7. Пригодността и ефективността на ВС за провеждане на операции по търсене и спасяване и поддръжка зависи от следните фактори:

3.7.1. Експлоатационни характеристики:

3.7.1.1. Възможност за изпълнение на полети на малки височини и с малки скорости;

3.7.1.2. Малък пробег и разбег;

3.7.1.3. Радиус на действие, достатъчен за облитане на даден район с отчитане на разположението на базите за предислокация;

3.7.1.4. Добра маневреност, особено при търсене в планински райони;

3.7.1.5. Голям полезен товар.

3.7.2. Оборудване:

3.7.2.1. Навигационни средства и оборудване, необходимо за осъществяване на полети по ППП;

3.7.2.2. Радиооборудване с възможности за приемане на аварийни сигнали и използването им за насочване;

3.7.2.3. Комуникационно оборудване за нуждите на търсенето и спасяването.

3.7.3. Наличието на борда на ВС на места за водене на наблюдение, в това число и на такива, обезпечаващи обзор в задната полусфера на SAR /А/;

3.7.4. Сензори, облекчаващи намирането на обекта на търсене;

3.7.5. Пригоденост за доставка и спускане на спасителни средства, хранителни запаси, медицинско оборудване, екипировка за оцеляване, както и на спасителни екипи;

3.7.6. Възможност за дозареждане във въздуха;

3.7.7. Специално оборудвани места за оказване на медицинска помощ и приемане на оцелели.

3.8. При провеждане на операции по търсене и спасяване, освен съответното навигационно и комуникационно оборудване, на борда на SAR /А/ трябва да има и следното снаряжение:

3.8.1. Бинокли;

3.8.2. Екземпляри с Международния код на сигналите (INTERCO);

3.8.3. Сигнално оборудване - факли, високоговорители на кронщейни, пиротехнически средства;

3.8.4. Плаващи маркерни ОВЧ/УВЧ радиофарове, плаващи огньове, димни буйове, оцветяващи маркерни бои и др.;

3.8.5. Спускаеми средства за снабдяване, спасителни средства и екипировка за оцеляване в зависимост от необходимостта;

3.8.6. Противопожарно оборудване;

3.8.7. Фотоапаратура за заснемане на останките и местонахождението на оцелелите;

3.8.8. Комплекти за първа медицинска помощ вкл. средства за реанимация за незабавно използване;

3.8.9. Мегафони и спускаеми контейнери за писмени съобщения;

3.8.10. Преносими помпи за изпомпване на вода и кофи;

- 3.8.11. Надувни спасителни салове;
- 3.8.12. Спасителни жилетки и буйове.

3.9. Освен наличните SAR /А/ се съгласува използването и на ВС, пригодени за операции по търсене и спасяване и поддръжка от:

- 3.9.1. Държавни, обществени или частни авиооператори и/или превозвачи;
- 3.9.2. Държавни ведомства (полиция, жандармерия, пожарни служби);
- 3.9.3. Военни ведомства;

4. Сухопътни средства за търсене и спасяване

4.1. Провеждането на операции за търсене в големи райони само със сухопътни средства за търсене и спасяване е неефективно, но за сметка на това може да се извършва практически при всякакви МТО условия и обезпечава пълен обхват на претърсвания район. Сухопътни операции се провеждат, когато:

- 4.1.1. Е невъзможно претърсването по въздуха на ограничен район на операциите;
- 4.1.2. В хода на операции, при които търсенето се осъществява от SAR ВС, а спасяването от сухопътни подразделения.

4.2. За разлика от авиационните средства сухопътните средства за търсене и спасяване не подлежат на точна класификация. За бързото пристигане на сухопътните екипи на мястото на произшествието са необходими високопроходими и високомобилни транспортни средства.

4.2.1. За придвижване по пътища сухопътните екипи използват наличните транспортни средства - автомобили за бърза помощ, автомобили с двойно предаване, товарни автомобили, автобуси или лични превозни средства.

4.2.2. За придвижване в силно пресечени местности екипите използват верижни транспортни средства: всъдеходи, транспортъори др.

4.2.3. В райони на операции, където не може да се използват моторни превозни средства, обикновено се използват коне, мулета или до тях се достига пеша.

4.3. Освен наличните персонал и превозни средства се съгласува и ползването на сухопътни средства за търсене и спасяване и поддръжка от:

4.3.1. Военни ведомства - средства с обучен, екипиран и мобилен личен състав;

4.3.2. Полицейски управления, жандармерийски и противопожарни подразделения - обучени и екипирани за търсене, спасяване и транспортиране на изчезнали и с тежки телесни повреди лица;

4.3.3. Държавни и търговски организации по места или в отдалечени райони и разполагащи с хора и оборудване за оказване на помощ при операции по търсене и спасяване:

4.3.3.1. Транспортни управления;

4.3.3.2. Железопътни, телекомуникационни и хидроелектрически компании;

4.3.3.3. Инженерно-технически и пътнострителни предприятия;

4.3.3.4. Учреждения на здравеопазването (поликлиники, болници, медицински центрове, пунктове за бърза медицинска помощ);

4.3.3.5. Организации, които се занимават с извънредни ситуации;

4.3.3.6. Спортни организации, специализирани в области, полезни за търсенето и спасяването - подводно плаване, алпинизъм, спелеология, ски спорт или военизирани игри;

4.3.3.7. Специализирани вътрешни или международни екипи с кучета-търсачи.

5. Морски и брегови средства за търсене и спасяване

5.1. За обозначаване на морските средства за търсене и спасяване се използват следните съкращения:

Категория	Съкращение
Спасителен катер - крайбрежен съд с малък радиус на действие	RB
Спасителен морски съд - мореходен съд с голям радиус на действие	RV

5.2. Към други потенциални морски средства за търсене и спасяване се отнасят:

5.2.1. Търговски морски съдове - значението им като средства за търсене и спасяване се увеличава, ако те участват в системата за съобщения на морските съдове;

5.2.2. Морски съдове, обезпечаващи снабдяването на морски петролни платформи, риболовни кораби, частни яхти и катери.

5.3. Морските съдове се използват както за търсене, така и за спасителни операции по море, особено тези с подходяща скорост, радиус на действие и мореходни качества.

5.4. Изборът на морския съд за участие в операции по търсене и спасяване зависи от мястото на произшествието, количеството оцелели, МТО условията, необходимите скорост, радиус на действие и мореходни качества и от съществуващите на разположение морски съдове.

5.4.1. В Международната конвенция за запазване на човешкия живот на море има задължително за изпълнение положение, че всеки капитан на морски съд е задължен с максимална скорост да се отправи към мястото на търпящи бедствие хора и да им окаже незабавна помощ. Едновременно с това капитанът носи пълна отговорност за безопасността на своя съд и за да предприеме спасителни действия, към него трябва да бъде отправено искане (не заповед);

5.4.2. Координационният център за търсене и спасяване осигурява предоставянето на информацията за аварийната ситуация или произшествието на всички капитани, към които е отправено искане за промяна на курса техните кораби и следването им към мястото на произшествието.

5.5. На летищата, където маршрутите за долитане и отлитане са разположени над морската повърхност, трябва да има достатъчно количество малки морски спасителни съдове за незабавно достигане до мястото на авиационното произшествие.

5.5.1. Малките морски спасителни съдове се използват в операции с малък район на действие, на ограничено разстояние от брега. Към тях се отнасят: бързоходни катери за аварийно-спасителни дейности, спасителни катери, граничните катери на бреговата охрана. За нуждите на операциите могат да се използват и развлекателни съдове, яхти, надувни лодки с извънбордов двигател, при условие че са подходящо оборудвани.

5.5.2. Към съдовете, които могат да се използват като малки морски съдове се отнасят и:

5.5.2.1. Съдове на подводни криле, които могат да развиват скорост 55 - 150 km/h (30 - 80 възела). Те са целесъобразни за използване в заливи или крайбрежни зони за бързо разгръщане на спасителни средства;

5.5.2.2. Съдове на въздушна възглавница със същата скорост. Използването им като съдове амфибии и високата им скорост ги прави идеални средства за провеждане на операции в блатисти местности и в крайбрежни, плитководни или равнинни райони. Съдовете на въздушна възглавница могат да зависват на 1 - 2 метра над повърхността и по този начин умерените вълни, плаващите останки или малките препятствия не представляват пречка за тяхното придвижване.

5.6. Оборудване на морските средства за търсене и спасяване.

5.6.1. Специализираните спасителни морски съдове и по-големите морски съдове са оборудвани с подходящо за операциите по спасяване навигационно оборудване.

5.6.2. По-маломерните морски съдове, планирани за участие в такива операции, трябва да са оборудвани с леко и просто за експлоатация навигационно оборудване за достигане на

условното място на среща, както и за спазване схемата за търсене без използване на визуални ориентири.

5.6.3. Изискванията за комуникационното оборудване на морските съдове за търсене и спасяване е също като при SAR BC. То трябва да дава възможност за осъществяване на бърза и надеждна речева или съобщителна връзка с КЦТиС, СИЦТиС, други екипи, други морски съдове, SAR BC, оцелели и т.н. Специализираните морски спасителни съдове трябва да притежават радиооборудване за прослушване на международните бедствени честоти и с възможност за водене на радиообмен на тези честоти.

5.6.4. Друго оборудване. Освен оборудването по т. 3.8 на борда на морските спасителни съдове трябва да има:

5.6.4.1. Животоосигуряващи средства и спасително оборудване:

5.6.4.1.1. Спасителна лодка с гребла;

5.6.4.1.2. Буксировъчни въжета и плаващи спасителни леери;

5.6.4.1.3. Безискрови куки, брадви, котки и др.;

5.6.4.1.4. Спасителни кошници, носилки, въжени стълби и/или спускаеми бордови мрежи.

5.6.4.2. Сигнално оборудване:

5.6.4.2.1. Прожектори, искрящи фенери, сигнални фенери и факли;

5.6.4.2.2. Ракетен пистолет с разноцветни сигнални ракети и/или самовъзпламеняващи се ракетници;

5.6.4.2.3. Плаващи димогенератори, димни и факелни буйове, оцветяващи маркерни бои и др.

5.6.4.3. Защитни костюми за членовете на екипите за търсене и спасяване.

5.6.4.4. В случай че операциите се осигуряват от малки морски спасителни съдове в крайбрежни зони, оборудването по т. 5.6.4 се доставя оперативно на брега на зоната за операции.

5.7. Бреговите средства за търсене и спасяване зависят от проебладаващите местни условия при провеждане на операциите. Към тези средства се отнасят:

5.7.1. Складови бази и укрития с продоволствени запаси, комуникационни средства и др.;

5.7.2. Специализирани екипи за търсене и спасяване, оборудвани с алпийско, спасително снаряжение, спасителни пояси и подобно оборудване;

5.7.3. Екипи за оказване на първа помощ и медицинско обслужване;

5.7.4. Помещения за евакуация на оцелелите.

5.8. Освен наличните морски и/или брегови средства се съгласува и ползването на сходни средства за търсене и спасяване и поддръжка от:

5.8.1. Морски спасително-координационен център - Варна, и морски спасителен подцентър - Бургас;

5.8.2. Изпълнителна агенция "Морска администрация";

5.8.3. Военноморски флот и брегова охрана - морски съдове с обучен и екипиран личен състав;

5.8.4. Търговски мореплавателни компании и морски превозвачи;

5.8.5. Други държавни или частни организации, собственици на малки морски съдове: полицейски морски съдове, съдове за митнически контрол, риболовни флотилии, буксири, собственици на морски съдове за развлечение, както и петролни компании, експлоатиращи морски петролни платформи.

Спасителни средства, хранителни запаси, приспособления и оборудване за оцеляване

1. Пакети от хранителни запаси, спасителни средства и оборудване за оцеляване

1.1. Думата "пакет" се използва в случая като събирателен термин. Пакетът може да се състои от няколко секции. В пакета има списък, съставен от най-необходимите елементи, и служи като база. Той показва кой елемент трябва да бъде считан за основен при включването му в базов пакет.

1.1.1. Провизии: пакет за оцеляване, съдържащ концентрирана храна или разнообразна консервирана храна; вода в метални или пластмасови контейнери с капачки, кондензирано мляко, кафе, захар и сол. Като правило снабдяването на оцелелите с вода е с предимство пред снабдяването с храна.

1.1.2. Сигнализация: преносими радиостанции, пиротехнически сигнали (димни свещи и червени сигнални ракети), ракетен пистолет с комплект цветове кодирани сигнални ракети, сигнално фенерче, свирка, огледало за сигнализация и сборник с използваните международни кодове за сигнализиране.

1.1.3. Медицинско оборудване: комплект за първа помощ, репелент и мрежа против насекоми, аспирин, лосион срещу слънчево изгаряне и слънчеви или противозаслепяващи очила.

1.1.4. Средства за заслон и покриване: палатка (тента), спален чувал, одеяло, водоустойчиво облекло, чорапи, ръкавици, предпазващо покритие за крака, вълнена шапка и компактно "бедствено" одеяло от фолио (космическо одеяло).

1.1.5. Осветление и огън: ветро- и водоустойчив кибрит, увеличителна леща, таблетки сух спирт, туристическа фурничка, свещи и осветително фенерче с резервни крушки и батерии.

1.1.6. Разни: отварачка за консерви, прибори за готвене и ядене, комплект за риболов, сгъваем нож, брадвичка, въже, компас, подложка с листи за писане, молив, сапун, тоалетни кърпички за почистване, салфетки, тоалетна хартия и брошура със съвети за оцеляване.

1.2. В складовите бази на координационните центрове трябва да има достатъчно количество пакети за незабавно предоставяне на екипите и въздухоплавателните средства, участващи в операциите по търсене и спасяване. На единиците, доставящи спасителните средства и оборудването за оцеляване се предоставят достатъчно количество от всички елементи, които да дадат възможност на оцелелите да оживеят до осъществяването на спасителната операция.

1.3. В зони, където в зависимост от сезона или географската ширина климатът е по-суров, базовите пакети трябва да бъдат допълнени, както следва:

1.3.1. Морски зони или зони с обширни водни пространства:

1.3.1.1. Провизии: допълнително вода и течности, комплекти за обезсоляване и почистване на вода.

1.3.1.2. Сигнализация: водооцветители, плаващи димки.

1.3.1.3. Медицинско оборудване: медикаменти против морска болест.

1.3.1.4. Разни: комплект за риболов, допълнителни спасителни салове, комплект за ремонт на спасителните салове, спасителни жилетки.

1.3.2. Пустинни или зони с горещ климат:

1.3.2.1. Провизии: допълнително вода и течности.

1.3.2.2. Средства за заслон и покриване: шапки с широка периферия, сенници.

1.3.2.3. Медицинско оборудване: допълнителни слънцеотразители, антисептични средства.

1.3.3. Зони с гъсти, труднопроходими гори:

1.3.3.1. Провизии: таблетки за почистване на вода.

1.3.3.2. Медицинско оборудване: антималярийни таблетки, антисептични средства,

комплект змийски серуми, лейкопласт и пластири.

1.3.3.3. Разни: комплект за риболов, брадва за дърва и трион за рязане на дърва.

1.3.4. Зони със студен климат:

1.3.4.1. Средства за заслон и покриване: арктически палатки, грейки.

1.3.4.2. Разни: комплект за риболов, трион за рязане на лед, лопатка, отоплител с твърдо или течено гориво.

1.3.5. Планински зони:

1.3.5.1. Разни: въже и алпийски принадлежности.

1.4. Допълнителни елементи, които може да се наложи да бъдат включени в пакетите за оцеляване:

1.4.1. Самозащита и лов: ловно огнестрелно оръжие и ножове.

1.4.2. Грижа за пострадали и ранени: допълнително облекло и превързочни материали, надуваеми дюшеци, носилки, шини, морфин, антибиотици.

1.4.3. Напускане мястото на произшествието (инцидента) към спасителния пункт: медицински балдахини за ранени, раници, леки обувки за ходене, снегоходки, ски, допълнително оборудване за сигнализиране.

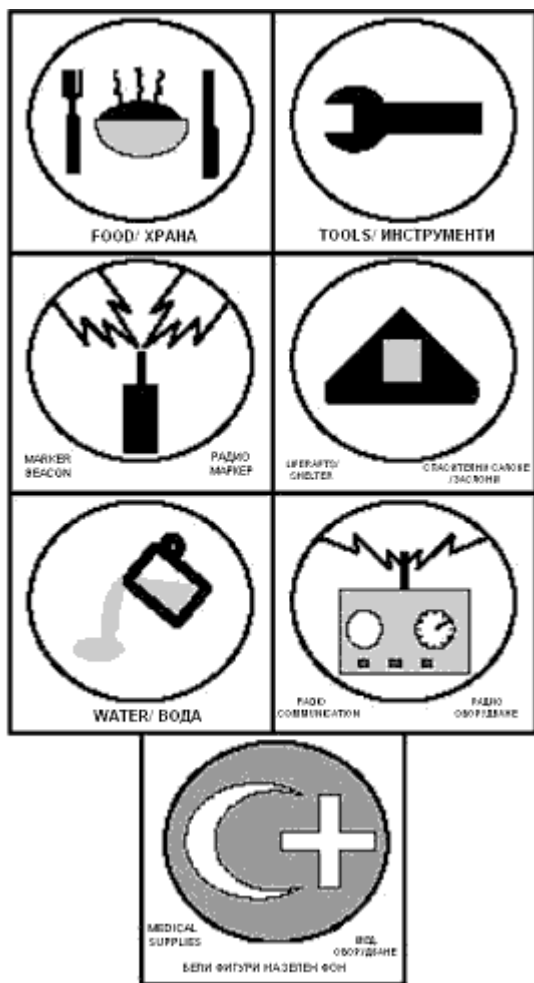
2. Пиктограми и цветово кодиране на пакетите от провизии, спасителни средства и оборудване за оцеляване.

2.1. Контейнерите с пакети, съдържащи оборудване за оцеляване и провизии, предназначени за спускане при оцелелите, трябва да притежават индикация, базираща се на цветовата кодировка за основното съдържание на пакета, ясни надписи (на английски и два или повече други езици) и подразбиращи се символи.

2.2. Цветовата индикация на спускаемите контейнери и пакети, съдържащи оборудване за оцеляване и провизии, трябва да е флуоресцираща и съобразена със следния цветови код:

Червен:	Медицински средства и оборудване за първа помощ.
Син:	Вода и храна.
Жълт:	Одеяла и защитно облекло.
Черен:	Разнообразно оборудване (печки, брадви, компаси или прибори за готвене).

3. Контейнерите и пакетите трябва да бъдат обозначени и със самозалепващи се ленти, поглъщащи светлината, с подходящи пиктограми, показани на фигурите по-долу:



Приложение № 4 към чл. 77

Сигнали за търсене и спасяване

1. Сигнали от въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR /A/) или въздухоплавателното средство, участващо в операциите по търсене и спасяване

1.1. Следните маневри, изпълнени в последователност от въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR /A/) или въздухоплавателното средство, участващо в операциите по търсене и спасяване, означават, че то желае да насочи съд/средство по повърхността към въздухоплавателно средство или съд на повърхността в бедствие:

1.1.1. описване на поне един кръг над съда/средството на повърхността;

1.1.2. пресичане на проектирания курс на съда/средството на повърхността близо пред него и на малка височина и:

а) разклащане на крилата; или

б) увеличаване или намаляване оборотите на двигателя; или

в) промяна стъпката на пропелера.

1.1.3. Поради високото ниво на шум на борда на съда/средството от повърхността звуковите сигнали от б) и в) може да бъдат по-малко ефективни, отколкото визуалните сигнали от а) и се отнасят към алтернативните (резервните) начини за привличане на внимание.

1.2. Следните маневри, изпълнени от въздухоплавателно средство за търсене и спасяване

(SAR /A/) или въздухоплавателното средство, участващо в операциите по търсене и спасяване, и предназначени за съд/средство на повърхността, означават, че помощта му повече не е необходима:

1.2.1. пресичане на траекторията на съда/средството на повърхността близо зад него и на малка височина и:

- а) разклащане на крилата; или
- б) увеличаване или намаляване оборотите на двигателя; или
- в) промяна стъпката на пропелера.

1.3. На сигналите от 1.1 съдът/средството на повърхността дава следните отговори:

1.3.1. За потвърждаване приемането на сигналите:

а) издигане на кодовото знаменце с вертикални червени и бели ивици (означаващо разбрано);

б) мигане на поредица от "Т" със сигнална лампа по кода на Морз;

в) смяна на посоката на движение, следвайки тази на самолета.

1.3.2. За показване на невъзможност за изпълнение:

а) издигане на международния флаг "N" (шахматно подредени сини и бели квадрати);

б) мигане на поредица от "N" по кода на Морз;

2. Визуален сигнален код "ЗЕМЯ - ВЪЗДУХ"

2.1. Визуален, сигнален код "земя - въздух", предназначен за използване от оцелели

Символи на ИКАО

No	Съобщение	Символ на кода
1	НУЖДА ОТ ПОМОЩ	V
2	НУЖДА ОТ МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ	X
3	"НЕ" ИЛИ ОТРИЦАТЕЛЕН	N
4	"ДА" ИЛИ ПОЛОЖИТЕЛЕН	Y
5	ДВИЖА СЕ В ТАЗИ ПОСОКА	-->

Допълнителни символи за Р България

No	Съобщение	Символ на кода
1	ВСИЧКО Е НАРЕД	ОК
2	НУЖДА ОТ ХРАНА И ВОДА	A
3	НУЖДА ОТ ГОРИВО И МАСЛО	M
4	НУЖДА ОТ РЕМОНТ	P

2. Визуален сигнален код "земя - въздух", предназначен за използване от единиците за търсене и спасяване

№	Съобщение	Символ на вода
1	ОПЕРАЦИЯТА Е ЗАВЪРШЕНА	LLL
2	ВСИЧЕКИ СА НАМЕРЕНИ	LL
3	НАМЕРЕНИ СА САМО ЧАСТОТ ОЦЕНКИТЕ	H
4	НЕ МОЖЕМ ДА ПРОДЪЛЖИМ БРЪЩАМЕ СЕ В БАЗАТА	XX
5	РАЗДЕЛЯМЕ СЕ НА ДВЕ ГРУПИ. ВСЯКА СЛЕДВА В УКАЗАНОТО НАПРАВЛЕНИЕ	
6	ПОЛУЧЕНА ИНФОРМАЦИЯ, ЧЕ ВС Е В ТАЗИ ПОСЛОКА	⇒ ⇒
7	НЕ ОТКРИХМЕ НИЩО. ПРОДЪЛЖАВАМЕ ТЪРСЕНЕТО	NN

2.3 Символите трябва да са най-малко 2,5 метра (8 фута) дълги и трябва да са направени възможно най-очевидни.

2.3.1. Символите могат да бъдат оформяни от най-различни средства, като: ленти от плат, материал за парашути, парчета от дърво, камъни или подобен материал; маркиране на самата повърхност чрез трамбоване, зацапване с масло и т.н.

2.3.2. Вниманието към горните сигнали може да бъде привлечено и с други средства, като радио, фойерверки, дим, отразена светлина и т.н.

3. Сигнали "ВЪЗДУХ - ЗЕМЯ"

3.1. Следните сигнали, подадени от въздухоплавателно средство, участващо в операциите по търсене и спасяване, означават, че сигналите от земята са разбрани:

а) в светлата част на деня чрез разклащане на крилата;

б) в тъмната част на деня чрез включване и изключване на светлините за кацане (фарове) два пъти или, ако не е оборудвано с такива, включване и изключване на навигационните светлини два пъти.

3.2. Липсата на описаните сигнали означава, че сигналите от земята не са разбрани.