**МИНИСТЕРСТВО НА ТРАНСПОРТА, ИНФОРМАЦИОННИТЕ ТЕХНОЛОГИИ И СЪОБЩЕНИЯТА**

**МИНИСТЕРСТВО НА ВЪТРЕШНИТЕ РАБОТИ**

**МИНИСТЕРСТВО НА ОТБРАНАТА**

**ДЪРЖАВНА АГЕНЦИЯ „НАЦИОНАЛНА СИГУРНОСТ“**

**НАРЕДБА № 12 от 11 септември 2020 г.**

**за системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие**

Глава първа

ОБЩИ РАЗПОРЕДБИ

Раздел I

**Принципи и териториален обхват**

**Чл. 1.** (1) С тази наредба се определят условията за функциониране, редът за взаимодействие и изискванията към системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници при авиационно произшествие в съответствие със стандартите и препоръките на Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО).

(2) Търсенето и спасяването на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници при авиационно произшествие се осъществяват 24 часа в денонощието:

1. на територията на Република България;

2. в определени с международни споразумения райони за търсене и спасяване в открито море, самостоятелно или съвместно с морските центрове за търсене и спасяване и центровете за търсене и спасяване при авиационни произшествия на съседните държави.

(3) При осигуряването на помощ на въздухоплавателни средства 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) Системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници при авиационно произшествие се поддържа в готовност за осъществяване на търсене и спасяване при авиационни произшествия 24 часа в денонощието.

(5) Границите на района за търсене и спасяване се публикуват в Сборника „Аеронавигационна информация и публикация“ (AIP) на Република България.

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

(2) При прерастване на авиационното произшествие в бедствие по смисъла на Закона за защита при бедствия се прилагат разпоредбите на Закона за защита при бедствия.

**Чл. 3.** Основната цел на системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници при авиационни произшествия е организиране, осигуряване и координиране на наличните ресурси за ефективно и бързо провеждане на операции по търсене и спасяване.

Раздел ІI

**Управление на системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия и координация на операциите**

**Чл. 4.** Управлението на системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие се осъществява от главния директор на Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ (ГД ГВА), който има следните функции:

1. определя изискванията, стандартите и целите за изпълнение от участниците;

2. разработва насоки за развитието на системата, включително разработва и предлага проекти на нормативни актове, свързани с търсенето и спасяването при авиационни произшествия;

3. привлича за участие в дейностите за осигуряване на системата за търсене и спасяване участници, посочени в чл. 15;

4. упражнява контрол и надзор за изпълнение на изискванията, стандартите и целите на системата за търсене и спасяване съгласно условията на сключените споразумения с участниците по чл. 15;

5. определя и оповестява начините и средствата за връзка с Координационния център за търсене и спасяване при авиационни произшествия (КЦТСАП).

**Чл. 5.** (1) Координирането на дейностите и управлението на операциите по търсене и спасяване при авиационно произшествие в Република България се осъществяват от КЦТСАП в ГД ГВА, който има следните функции:

1. определя екипите за търсене и спасяване и необходимите ресурси за провеждане на операция за търсене и спасяване;

2. определя района за провеждане на операция за търсене и спасяване;

3. управлява операцията за търсене и спасяване до пристигане на ръководител на операцията на място, определен в Националния план за търсене и спасяване при авиационни произшествия (НПТСАП) в зависимост от конкретния сценарий (открито море, суша, воден басейн, териториални води и др.);

4. осъществява общата координация между участниците по чл. 15;

5. осъществява оперативно взаимодействие с Морския спасителен координационен център (МСКЦ) за търсене и спасяване по море.

(2) Координирането на дейностите и управлението на операциите по търсене и спасяване в района на авиационно произшествие се осъществяват от ръководител на операцията на място.

Глава втора

СЪТРУДНИЧЕСТВО И ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ

Раздел I

**Сътрудничество между съседните държави**

**Чл. 6.** (1) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ разработва общи планове и процедури за координиране на операциите за търсене и спасяване по специфични сценарии.

(2) Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия координира своите дейности със съответните служби за търсене и спасяване на съседните райони за търсене и спасяване при авиационни произшествия въз основа на сключени споразумения за взаимодействие.

**Чл. 7.** Полетите на въздухоплавателни средства за търсене и спасяване от други държави във въздушното пространство над територията на Република България се осъществяват съгласно Наредба № 22 от 1999 г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България (ДВ, бр. 69 от 1999 г.).

**Чл. 8.** Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия, военните контролни единици и органите за обслужване на въздушното движение (ОВД) се информират взаимно за навлизане на въздухоплавателни средства за търсене и спасяване във въздушното пространство на Република България.

**Чл. 9.** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ чрез КЦТСАП има право да търси логистична и оперативна помощ, включително въздухоплавателни средства за търсене и спасяване, плавателни съдове, хора или екипировка в изпълнение на международни споразумения.

**Чл. 10.** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ чрез КЦТСАП оказва помощ и съдействие за търсене и спасяване в изпълнение на международни споразумения.

**Чл. 11.** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ съвместно със структури за търсене и спасяване на съседни държави може да организира тренировъчни учения за повишаване ефективността при провеждане на съвместни операции по търсене и спасяване в изпълнение на международни споразумения.

**Чл. 12.** В рамките на подготвителните мероприятия за съвместни тренировъчни учения ГДГВА има право да иска съдействие от Министерството на външните работи за взаимодействието с други държави по въпросите на търсенето и спасяването на въздухоплавателни средства.

**Чл. 13.** Главният директор на ГД ГВА предоставя на съответните структури за търсене и спасяване на съседните държави информация относно оперативните планове за търсене и спасяване в Република България, ако това е предвидено в международен договор.

**Чл. 14.** Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия е точка за контакт от системата за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници и е орган за получаване на информация и данни за бедствия от система COSPAS-SARSAT.

Раздел II

**Взаимодействие между участниците в системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия**

**Чл. 15.** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ управлява процеса на взаимодействие между определените в НПТСАП участници в системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия.

**Чл. 16.** Всички въздухоплавателни средства, плавателни съдове и местни служби, които не са част от системата за търсене и спасяване, са длъжни да сътрудничат при операциите по търсене и спасяване за оказване на всякаква възможна помощ на оцелелите от авиационни произшествия.

**Чл. 17.** В случай че авиационното произшествие представлява обществена заплаха и/или са необходими общи действия за разрешаване на кризата, КЦТСАП предоставя цялата налична информация на засегнатите субекти с отговорности за действия при бедствия, аварии и катастрофи.

**Чл. 18.** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ и определените в НПТСАП участници в системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия сключват споразумения за взаимодействие за целите на търсенето и спасяването при авиационни произшествия.

Глава трета

ПОДГОТВИТЕЛНИ МЕРОПРИЯТИЯ

Раздел I

**Информационно осигуряване**

**Чл. 19.** (1) Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия поддържа актуална информация относно:

1. готовността на екипите за търсене и спасяване и оперативните центрове на другите участници в системата по чл. 15 в района за търсене и спасяване;

2. органите за обслужване на въздушното движение;

3. методите и средствата за комуникация, които могат да бъдат използвани в операции по търсене и спасяване;

4. адресите и телефонните номера на операторите или техните обявени представители, осъществяващи полети в района;

5. всякакви други публични или частни съоръжения и оборудване, включително медицински и транспортни, които могат да бъдат използвани при операциите за търсене и спасяване;

6. местата, позивните, часовете на работа и честотите на всички радиоцентрове и радиостанции, които могат да бъдат използвани в поддръжката на операции по търсене и спасяване;

7. местата и часовете на работа на службите, поддържащи радионаблюдение и запазените честоти;

8. местата, където се съхраняват запаси от спускаема аварийна екипировка и екипировка за оцеляване.

(2) Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия получава информация от Морския спасителен координационен център относно плавателните средства, които могат да окажат помощ на бедстващо въздухоплавателно средство.

**Чл. 20.** Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия използва системата за доклади на кораби „Amver“ при операциите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства във въздушното пространство над открито море.

Раздел II

**Планиране на операциите по търсене и спасяване**

**Чл. 21.** Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ съвместно с участниците по чл. 15 разработва планове на операции за търсене и спасяване по сценарии, съответстващи на степента на аварийно състояние и характера на авиационното произшествие.

**Чл. 22.** (1) Плановете по чл. 21 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 комуникационни 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 КЦТСАП съвместно с други центрове за търсене и спасяване;

5. методите за оповестяване на въздухоплавателните средства по маршрута и корабите в морето;

6. правата и задълженията на участниците в екипите 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 доклад за развитието на ситуацията (SITREP), прогнози за времето, подходящи NOTAM и др.;

9. методите за получаване на помощ от центрове за търсене и спасяване на съседни държави при необходимост, включително въздухоплавателни средства, морски съдове, лица или екипировка;

10. методите за оказване на помощ на въздухоплавателните средства, кацнали принудително на вода, за осъществяване на контакт със съдове на повърхността;

11. методите за насочване на въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR/А/) или друго въздухоплавателно средство 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 обект на незаконна намеса.

(2) В плановете по чл. 21 се посочват и организацията и осигуряването на техническото обслужване 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. 23.** Плановете за операциите по търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници се координират и когато е необходимо, се съвместяват с аварийните планове на летищата на територията на Република България.

Раздел III

**Осигуряване на системата за търсене и спасяване**

**Чл. 24.** Осигуряването на непрекъснато 24-часово дежурство в КЦТСАП за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие, се осъществява от лица, притежаващи лиценз за координатор по търсене и спасяване (SAR) .

**Чл. 25.** (1) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ в съответствие със стандартите и спецификациите, посочени в Документ на ИКАО 9731 (IAMSAR Manual), определя необходимите екипи за осигуряване на операциите по търсене и спасяване.

(2) При необходимост в екипите могат да бъдат включвани лица и техника от обществени или частни организации, подходящо разположени и екипирани за операции по търсене и спасяване.

(3) В екипите могат да бъдат включвани лица, които не са квалифицирани за участие в екипи за търсене и спасяване, но независимо от това могат да участват в такива операции.

Раздел IV

**Обучение и тренировки**

**Чл. 26.** Всеки екип за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства 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. да информира КЦТСАП при промяна в степента на своята готовност.

**Чл. 27.** За постигане и поддържане на ефективност при провеждане на операциите по търсене и спасяване при авиационни произшествия ГД ГВА организира и провежда не по-малко от едно годишно учение за поддържане на готовност на екипи за търсене и спасяване.

**Чл. 28.** В плановете по чл. 21 се планира провеждането на учения със съставите на центровете и екипите за търсене и спасяване на съседните държави в съответствие със сключените споразумения за търсене и спасяване.

Раздел V

**Оборудване на участниците в операциите по търсене и спасяване при авиационни произшествия**

**Чл. 29.** Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия се оборудва със средства за:

1. комуникация и обмен на данни с органите за обслужване на въздушното движение;

2. определяне на местоположението на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници, търпящи бедствие;

3. комуникация с плавателните съдове в района за търсене и спасяване;

4. комуникация и обмен на данни с координаторите на операциите за търсене и спасяване от района на авиационното произшествие;

5. комуникация и обмен на данни с Морския спасителен координационен център и всички координационни центрове за търсене и спасяване на съседните райони за търсене и спасяване;

6. комуникация и обмен на данни с определената метеорологична служба за следене;

7. комуникация и обмен на данни с екипите за търсене и спасяване и другите участници в операциите;

8. комуникация и обмен на данни с оповестителни постове;

9. комуникация и обмен на данни с центъра за контрол на мисиите на системата COSPAS-SARSAT, обслужващ района за търсене и спасяване.

**Чл. 30.** (1) Екипите за търсене и спасяване следва да разполагат с подходяща екипировка, оборудване за търсене и спасяване и бързо установяване на местоположението и оказване на адекватна помощ на мястото на произшествието.

(2) Всеки екип за търсене и спасяване следва да разполага със средства за двустранна комуникация с ръководителя на място или КЦТСАП.

**Чл. 31.** (1) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/) се оборудва с устройство за самонасочване по бедствените честоти и честотите, използвани от аварийните предаватели на местоположението (ELT).

(2) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/), когато се използва за операции по търсене и спасяване над морски райони, следва да бъде оборудвано по подходящ начин, така че да може да осъществява комуникация с плавателни съдове – 123.1 МHz и УКВ канали 6 (156.3 МHz), 13 (156.65 МHz) и 16 (156.8 МHz) в диапазона на морската подвижна служба.

(3) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/), което се използва за операции по търсене и спасяване над морски райони, се снабдява с поне един екземпляр на Международния код на сигналите (INTERCO), за да се преодолеят езиковите бариери, които могат да възникнат при комуникация с плавателни съдове.

**Чл. 32.** В случаите, когато не е известно дали е необходимо осигуряване по въздуха на спасителни порциони и спасително оборудване за оцелелите, най-малко едно от въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR/А/), участващи в операциите по търсене и спасяване, носи на борда си спускаема екипировка и оборудване за оцеляване.

**Чл. 33.** (1) Главният директор на ГД ГВА в рамките на подготвителните мероприятия и при необходимост организира доставката и складирането на необходимите запаси, в това число спасителни средства, спасителни порциони, приспособления и оборудване за оцеляване, оформени в пакети съгласно изискванията на Документ на ИКАО 9731 (IAMSAR Manual), подходящо опаковани за спускане от въздухоплавателни средства.

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

(3) Собствениците и операторите на летища са длъжни да осигурят подходящи условия за складиране на запаси.

(4) Запаси могат да се съхраняват и от екипите за търсене и спасяване.

(5) Необходимото количество спасителни порциони и оборудване за оцеляване, съдържащо се в пакетите по ал. 1, трябва да бъде достатъчно за поддържане живота на оцелелите от авиационното произшествие до тяхното евакуиране.

(6) Редът за попълване на запасите и достъпът до складовете се отразяват в плановете по чл. 21.

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

(8) Използваните запаси се възстановяват или обновяват след приключване на спасителните операции или след изтичане срока им на годност.

**Чл. 34.** За осигуряване на операциите за търсене и спасяване над Черно море, в гористи и планински райони към пакетите за оцеляване се включва и съответното специфично оборудване в съответствие с изискванията на Документ на ИКАО 9731 (IAMSAR Manual).

Глава четвърта

ПРОВЕЖДАНЕ НА ОПЕРАЦИИТЕ ПО ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ

Раздел I

**Определяне и обявяване на степента на аварийно състояние и информиране**

**Чл. 35.** Авиационните произшествия по смисъла на тази наредба се категоризират според степента на аварийно състояние, както следва:

1. състояние на неопределеност с кодова дума INCERFA;

2. състояние на тревога с кодова дума ALERFA;

3. състояние на бедствие с кодова дума DETRESFA.

**Чл. 36.** Състояние на неопределеност се определя и обявява по реда на глава четвърта на Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България (ДВ, бр. 50 от 1999 г.), както и в следните случаи:

1. съществува неопределеност относно състоянието на въздухоплавателното средство или пътниците му;

2. има излъчване на аварийния предавател за местоположение на въздухоплавателното средство, но без основание за съмнение за бедствие.

**Чл. 37.** Състояние на тревога се определя и обявява по реда на глава четвърта на Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България, както и когато има излъчване на аварийния предавател за местоположение на въздухоплавателното средство, който не може да бъде изолиран или обяснен.

**Чл. 38.** Състояние на бедствие се определя и обявява по реда на глава четвърта на Наредба № 11 от 1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България, както и в следните случаи:

1. падналото въздухоплавателно средство е локализирано чрез насочване по авариен предавател за местоположение на въздухоплавателното средство или по друг начин;

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

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

**Чл. 39.** (1) Състояния на неопределеност и тревога не се обявяват, ако няма никакво съмнение за безопасността на въздухоплавателното средство и лицата на борда му.

(2) Състояние на бедствие не се обявява, когато съществува обоснована увереност, че безопасността на въздухоплавателното средство и намиращите се на борда лица не е сериозно застрашена и не се нуждаят от незабавна помощ.

**Чл. 40.** (1) Когато има основание да се предполага, че въздухоплавателно средство се намира в аварийно състояние, всички служби и всеки участник от системата за търсене и спасяване по чл. 15 са длъжни незабавно да уведомят и предадат цялата налична информация на КЦТСАП.

(2) При получаване на информацията по ал. 1 КЦТСАП я оценява незабавно и преценява обхвата на необходимите дейности.

(3) В случай че информацията за въздухоплавателно средство в аварийно състояние бъде получена от източници, различни от органите за ОВД и/или военните контролни единици, КЦТСАП определя и обявява степента на аварийно състояние, информира органа за ОВД и/или военните контролни единици, които са пряко засегнати и предприема съответните за степента на аварийно състояние действия.

(4) Органите за ОВД и/или военните контролни единици и КЦТСАП информират съответно всички засегнати органи за ОВД, военните контролни единици и координационните центрове на съседните държави за обявена степен на аварийно състояние.

**Чл. 41.** В зависимост от развитието на конкретната ситуация органите за ОВД и/или военните контролни единици в тясна координация с КЦТСАП променят при необходимост степента на аварийно състояние и информират всички засегнати органи за ОВД, военните контролни единици и координационните центрове на съседните държави.

Раздел II

**Процедури за управление и координация на операциите за търсене и спасяване**

**Чл. 42.** За всяка конкретна операция за търсене и спасяване дежурният координатор от Координационния център за търсене и спасяване при авиационни произшествия определя длъжностни лица за координиране на дейностите и осигуряване на безопасността и ефективността на операциите по търсене и спасяване.

**Чл. 43.** При обявено състояние на неопределеност КЦТСАП, в тясна координация с органа за ОВД и участниците в системата за търсене и спасяване, следи за развитието на авиационното произшествие, прилага всички механизми и използва всички налични средства за незабавна оценка на постъпващата информация.

**Чл. 44.** При обявено състояние на тревога КЦТСАП определя приложимия план на операция по чл. 21, информира екипите за търсене и спасяване и пристъпва към изпълнение на плана.

**Чл. 45.** При обявено състояние на бедствие се пристъпва към провеждане на операция по търсене и спасяване, като дежурният координатор от КЦТСАП определя приложимия план на операция по чл. 21, информира екипите за търсене и спасяване и пристъпва към провеждане на операция по търсене и спасяване, като:

1. установява местоположението на въздухоплавателното средство, оценява степента на неопределеност на това местоположение и въз основа на тази информация и обстоятелствата определя площта на зоната за провеждане на операция по търсене и спасяване;

2. изисква изпращането на екипи за търсене и спасяване в съответствие с процедурите на утвърдения план за операции по търсене и спасяване;

3. уведомява координационните центрове на съседните държави, чиято помощ може да бъде потърсена или имат отношение към операцията;

4. изисква съдействие чрез органите за ОВД и/или МСКЦ от всички въздухоплавателни средства, плавателни средства, 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 авариен предавател на местоположението;

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

в) информират постоянно КЦТСАП за развитието на ситуацията;

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

6. при необходимост изисква допълнителни указания или съдействие от публични или частни субекти, различни от участниците в системата за търсене и спасяване;

7. уведомява Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт;

8. предприема действия за уведомяване на държавата на регистрация на въздухоплавателното средство, търпящо бедствие.

**Чл. 46.** (1) В случай че бъде обявено аварийно състояние за въздухоплавателно средство, чието местоположение е неизвестно и не може да бъде определено, или авиационното произшествие може да е настъпило в повече от един район за търсене и спасяване, дежурният координатор от КЦТСАП:

1. определя и обявява аварийното състояние и привежда съответния план за провеждане на операция за търсене и спасяване, освен ако не е налице информация, че тези действия вече са предприети от координационен център за търсене и спасяване на съседна държава;

2. осъществява връзка с координационните центрове за търсене и спасяване на съседните държави за определяне на центъра, отговорен за провеждането на операциите за търсене и спасяване;

3. освен ако сключено споразумение с координационните центрове за търсене и спасяване на съседните държави не предвижда друго, ръководи операцията по търсене и спасяване, при условие че:

а) въздухоплавателното средство последно е докладвало местоположението си в района за търсене и спасяване по чл. 1, ал. 2;

б) въздухоплавателното средство последно е докладвало местоположението си на линията, разделяща районите за търсене и спасяване, и се е придвижвало към района за търсене и спасяване по чл. 1, ал. 2;

в) въздухоплавателното средство се е придвижвало към района по чл. 1, ал. 2 и не е било оборудвано с подходящо средство за двустранна комуникация или не е имало задължението да поддържа такава;

г) местоположението на бедстващото въздухоплавателно средство, определено от системата COSPAS-SARSAT, попада в районите на търсене и спасяване по чл. 1, ал. 2;

4. информира центъра за търсене и спасяване, отговорен за провеждането на операциите за търсене и спасяване за всички обстоятелства, свързани с авиационното произшествие и развитието на операциите по търсене и спасяване.

(2) Процедурите по ал. 1 се прилагат, доколкото не е уговорено друго в споразумение между ГД ГВА и органите на други държави за управление и координация на системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия.

**Чл. 47.** Когато е приложимо, КЦТСАП информира органите за ОВД в съответния район за полетна информация, в чиито граници се намира въздухоплавателното средство в аварийно състояние, за предприетите действия по търсене и спасяване с цел предаването й към въздухоплавателните средства.

Раздел IIІ

**Провеждане на операциите за търсене и спасяване на мястото на авиационното произшествие**

**Чл. 48.** (1) Провеждането на операциите за търсене и спасяване на мястото на авиационното произшествие се осъществява в съответствие с НПТСАП при прилагане на утвърдените планове за провеждане на операциите по търсене и спасяване.

(2) Участниците в системата за търсене и спасяване, различни от частноправни субекти и лица, участват в провеждането на мероприятията по търсене и спасяване при авиационни произшествия в съответствие с приложимото по отношение на тях законодателство чрез длъжностни лица, определени от ръководителите на съответното ведомство или специализирана структура.

(3) Частноправните субекти и лица участват в провеждането на мероприятията по търсене и спасяване по свое решение и доколкото позволяват възможностите им.

**Чл. 49.** Длъжностните лица, които непосредствено ръководят провеждането на операциите на мястото на авиационното произшествие или на част от тях, осъществяват дейността си в съответствие с НПТСАП и:

1. дават инструкции на екипите под свое ръководство и информират КЦТСАП за това;

2. изпращат в КЦТСАП доклади за развитието на ситуацията (SITREP);

3. координират с КЦТСАП въпросите по безопасността на полетите на въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR/А/).

**Чл. 50.** (1) В случай че командирът на въздухоплавателно средство установи, че друго въздухоплавателно средство на земната/морската повърхност търпи бедствие, той:

1. наблюдава въздухоплавателното средство в бедствие до получаване информация от КЦТСАП или органите за ОВД, че това повече не е необходимо, освен в случаите, в които други обективни непреодолими обстоятелства не изискват въздухоплавателното средство да напусне района на местопроизшествието;

2. определя местоположението на въздухоплавателното средство, търпящо бедствие;

3. обозначава своето местоположение, ако преди това не го е сторил;

4. предава на КЦТСАП или на органа за ОВД цялата налична информация за:

а) типа на въздухоплавателното средство в аварийно състояние, 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 лица да напускат въздухоплавателното средство в бедствие;

д) броя на забелязаните 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 КЦТСАП или органа за ОВД.

(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. 51.** (1) В случай че информация за авиационно произшествие бъде получена от член на екипаж на въздухоплавателно средство, командирът незабавно:

1. потвърждава получаването на информацията за авиационно произшествие;

2. записва местоположението на въздухоплавателното средство, търпящо авиационно произшествие, ако е излъчено;

3. засича пеленга на сигнала;

4. информира КЦТСАП или органа за ОВД за получената информация за авиационното произшествие;

5. до получаване на конкретни указания се отправя към местоположението на въздухоплавателното средство, търпящо авиационно произшествие, според получената информация.

(2) Действието по ал. 1, т. 5 не се изпълнява 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. 52.** (1) В случай че първото въздухоплавателно средство, достигнало мястото на произшествието, не е въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/), командирът му поема ръководството на дейностите на мястото на произшествието на всички пристигащи въздухоплавателни средства до пристигане на първото въздухоплавателно средство за търсене и спасяване SAR/А/.

(2) В случай че екипажът на въздухоплавателно средство не е в състояние да установи комуникация с КЦТСАП или органа за ОВД, той отстъпва съгласувано ръководството на дейностите на мястото на произшествието на екипажа на въздухоплавателно средство, който е в състояние да установи и поддържа такава връзка до пристигането на въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/).

**Чл. 53.** В случай че е необходимо екипажът на въздухоплавателното средство за търсене и спасяване (SAR/А/) да предава информация на оцелелите или на екипите за търсене и спасяване, а няма двустранна комуникация с тях, той, ако е възможно, спуска комуникационно оборудване, което позволява установяването на такава връзка, или предава информацията, като спуска писмени съобщения.

**Чл. 54.** В случай че на мястото на авиационното произшествие има изобразен сигнал от оцелели или от екипи за търсене и спасяване, екипажът на въздухоплавателното средство, участващо в операцията, подава знак, че сигналът е приет.

**Чл. 55.** При необходимост екипажът на въздухоплавателното средство, участващо в операцията, насочва екипите за търсене и спасяване към местопроизшествието чрез предаване на точни инструкции с всички средства, с които разполага, включително и с визуални сигнали.

**Чл. 56.** При провеждане на операции за търсене и спасяване на въздухоплавателни средства, екипажи и пътници се използват сигналите, посочени в приложението.

**Чл. 57.** При наблюдаване на сигналите по чл. 56 въздухоплавателното средство, участващо в операцията по търсене и спасяване, предприема съответните действия, посочени в т. 3 от приложението.

Раздел IV

**Прекъсване и прекратяване на операциите**

**Чл. 58.** (1) В случай че обстоятелства от обективен характер не позволяват провеждането на операцията по търсене и спасяване, без това да застраши живота и здравето на участниците в нея, но дежурният координатор в КЦТСАП счита, че е възможно все още да има оцелели, той временно прекратява дейностите на мястото на произшествието и информира участниците.

(2) Операцията по търсене и спасяване се възобновява от дежурния координатор в КЦТСАП при отпадане на обективните обстоятелства по ал. 1, наложили прекъсването й, при условие че все още съществува възможност за спасяване на оцелели.

**Чл. 59.** (1) Операцията по търсене и спасяване продължава дотогава, докато всички оцелели бъдат евакуирани на безопасно място или до изчерпване на всички възможности за спасяване на оцелели.

(2) Търсенето се прекратява само в случаите, в които въздухоплавателното средство не е открито, след като:

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 в бедствие.

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

1. не съществува вероятност да са останали живи хора от намиращите се на борда на въздухоплавателното средство в бедствие;

2. въздухоплавателното средство е намерено и всички оцелели, пострадали или загинали са евакуирани.

**Чл. 60.** (1) Решението за прекратяване на търсенето и/или спасяването, както и прекратяване на операцията се взема от ръководителя на операцията на място или от дежурния координатор в КЦТСАП, когато не е определен ръководител на операцията на място.

(2) При провеждане на операция 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 участват при вземане на решението за прекратяване на операцията по търсене и/или спасяване.

(3) При прекратяването на търсенето и/или спасяването и прекратяване на операцията дежурният координатор от КЦТСАП уведомява всички участници в операцията.

**Чл. 61.** (1) Прекратяването на операцията за търсене и/или спасяване не лишава авиационния оператор или други заинтересувани лица от възможността да продължат самостоятелно дейностите по търсене и спасяване.

(2) В случаите по ал. 1 и при наличие на взаимно съгласие, по искане на заинтересуваната страна, дейностите по търсене и спасяване могат да бъдат координирани от КЦТСАП.

Раздел V

**Останки от авиационни произшествия**

**Чл. 62.** (1) Останките от авиационно произшествие с въздухоплавателно средство се премахват и/или заличават след получено разрешение от Националния борд за разследване на произшествия във въздушния, водния и железопътния транспорт по реда и в сроковете на Наредба № 13 от 1999 г. за разследване на авиационни произшествия в Република България (ДВ, бр. 12 от 1999 г.).

(2) След приключването на разследването на авиационното произшествие с въздухоплавателно средство, чиито останки не могат да бъдат премахнати или заличени, местонахождението им се нанася на картата на съответния район за търсене и спасяване.

Глава пета

ОТЧИТАНЕ И ФИНАНСОВО ОСИГУРЯВАНЕ НА СИСТЕМАТА ЗА ТЪРСЕНЕ И СПАСЯВАНЕ

Раздел I

**Създаване и поддържане на архив**

**Чл. 63.** (1) За всяка проведена операция по търсене и спасяване при авиационно произшествие дежурният координатор в КЦТСАП изготвя и представя за утвърждаване от главния директор на ГД ГВА доклад за проведеното търсене и/или спасяване.

(2) Докладът по ал. 1 съдържа:

1. пълна информация за провеждането и резултата от операцията за търсене и спасяване, включително приложените процедури;

2. информация за използваните спасителни пакети, средства и оборудване за оцеляване;

3. информация за срещнати затруднения и съответни препоръки за оптимизация на системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия.

(3) При поискване от други държави или по инициатива на КЦТСАП докладите по ал. 1 се изпращат в ИКАО за информация и разпространение.

**Чл. 64.** (1) Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“ поддържа архив на докладите по чл. 63, ал. 1.

(2) Архивният фонд може да бъде използван от участниците в системата за търсене и спасяване при авиационни произшествия за целите на:

1. статистическа обработка на информацията;

2. подготовка на състава на КЦТСАП и екипите за търсене и спасяване;

3. актуализиране на плановете за провеждане на операции за търсене и спасяване;

4. за попълване на запасите от спасителни пакети, средства и оборудване за оцеляване.

Раздел ІІ

**Финансиране**

**Чл. 65.** (1) Дейностите по търсенето и спасяването се финансират в съответствие с чл. 141а от Закона за гражданското въздухоплаване и съгласно НПТСАП.

(2) Координационният център за търсене и спасяване при авиационни произшествия се финансира от бюджета на ГД ГВА.

ДОПЪЛНИТЕЛНА РАЗПОРЕДБА

**§ 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 при авиационни произшествия (КЦТСАП)“ е звено, отговарящо за непосредственото управление и координация на подготвителните действия и провеждането на операциите по търсене и спасяване при авиационни произшествия, разположено в Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“.

6. „Национален план за търсене и спасяване при авиационни произшествия (НПТСАП)“ е основен ръководен документ, който се приема от Министерския съвет на основание чл. 141а, ал. 1 от Закона за гражданското въздухоплаване, определящ взаимодействието на отговорните национални структури и организации за ефективно използване на наличните средства, ресурси, персонал и възможности за поддържане на готовност и осигуряване на дейности за търсене и спасяване при авиационно произшествие.

7. „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.

8. „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.

9. „Търсене“ е операция, непосредствено управлявана и координирана от КЦТСАП и провеждана от обучен персонал и привлечени при необходимост трети лица, имаща за цел да открие (локализира) въздухоплавателно средство и лицата, намиращи се в бедствие.

10. „Спасяване“ е операция за оказване на помощ на лицата, намиращи се в бедствие, осигуряване на спешна първа медицинска и друга помощ за тях и транспортирането им до безопасно място, провеждана от обучен персонал и привлечени при необходимост трети лица.

11. „Въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/)“ е въздухоплавателно средство, осигурено със специално оборудване, подходящо за ефективно провеждане на операции за търсене и спасяване.

12. „Зона за търсене и спасяване“ е зона с определени размери, попадаща в район за търсене и спасяване, в която се провежда операцията по търсене и спасяване на въздухоплавателното средство.

13. „Държава на регистрация“ е държавата, в чийто регистър е вписано въздухоплавателното средство.

14. „Регионално споразумение за въздушна навигация“ е споразумение, утвърдено от Съвета на ИКАО, по предложение на регионално съвещание по въздушна навигация.

15. „Сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ (AIP)“ е информационно издание на Република България, съдържащо дългосрочна аеронавигационна информация, имаща важно значение за въздушната навигация.

16. „Система „COSPAS-SARSAT“ e сателитно базирана система за установяване на сигнали за бедствия и разпространение на информация за търсене и спасяване (SAR) (Satellite-based search and rescue (SAR) distress alert detection and information distribution system).

17. „Авариен предавател на местоположението (ELT)“ е оборудване, което разпространява ясно различими сигнали по определени честоти и в зависимост от приложението може да бъде активирано ръчно или автоматично при удар.

18. „GEOREF“ – Световна географска референтна система (World Geographic Reference System), е метод за определяне на местоположението на обекти на земната повърхност.

19. „INTERCO“ е Международен код на сигналите (International Code of Signals (ICS) – международна система от кодове и сигнали, използвана от плавателни средства за предаване на важни за безопасността на навигацията съобщения.

20. „SITREP“ е доклад от координатора на място до дежурния координатор в КЦТСАП, съдържащ информация за условията на мястото на авиационното произшествие и развитието на операцията.

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 и отменя Наредба № 12 от 2005 г. за условията, реда и изискванията към системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие (ДВ, бр. 5 от 2006 г.).

**§ 3.** В едногодишен срок от влизането в сила на наредбата ГД ГВА съвместно с участниците по чл. 15 разработва плановете по чл. 21.

**§ 4.** В тримесечен срок от влизането в сила на наредбата главният директор на ГД ГВА утвърждава процедури за работата на Координационния център за търсене и спасяване при авиационни произшествия и екипите за търсене и спасяване.

**§ 5.** В рамките на първия възможен цикъл за аеронавигационна информация и публикация, следващ влизането в сила на наредбата, Държавно предприятие „Ръководство на въздушното движение“ публикува относимата информация в Сборник „Аеронавигационна информация и публикация“ (AIP) на Република България.

**§ 6.** Главният директор на ГД ГВА дава указания по прилагането на наредбата.

Министър на транспорта, информационните технологии и съобщенията: **Росен Желязков**

Министър на вътрешните работи: **Христо Терзийски**

Министър на отбраната: **Красимир Каракачанов**

Председател на Държавна агенция „Национална сигурност“: **Димитър Георгиев**

Приложение към чл. 56 и 57

Сигнали за търсене и спасяване

1. Сигнали от въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/А/) 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/А/) или въздухоплавателното средство, участващо в операцията по търсене и спасяване, означават, че то желае да насочи средство по повърхността към въздухоплавателно средство в бедствие:

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

1.1.2. пресичане на проектирания курс на средството на повърхността близко 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 средството от повърхността звуковите сигнали от букви „б“ и „в“ може да бъдат по-малко ефективни, отколкото визуалните сигнали от буква „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/А/) или въздухоплавателното средство, участващо в операцията по търсене и спасяване, и предназначени за средство на повърхността, означават, че помощта му повече не е необходима:

1.2.1. пресичане на траекторията на средството на повърхността близко 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 т. 1.1 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 „T“ със сигнална лампа по кода на Морз;

в) смяна на посоката на движение, следвайки тази на въздухоплавателното средство;

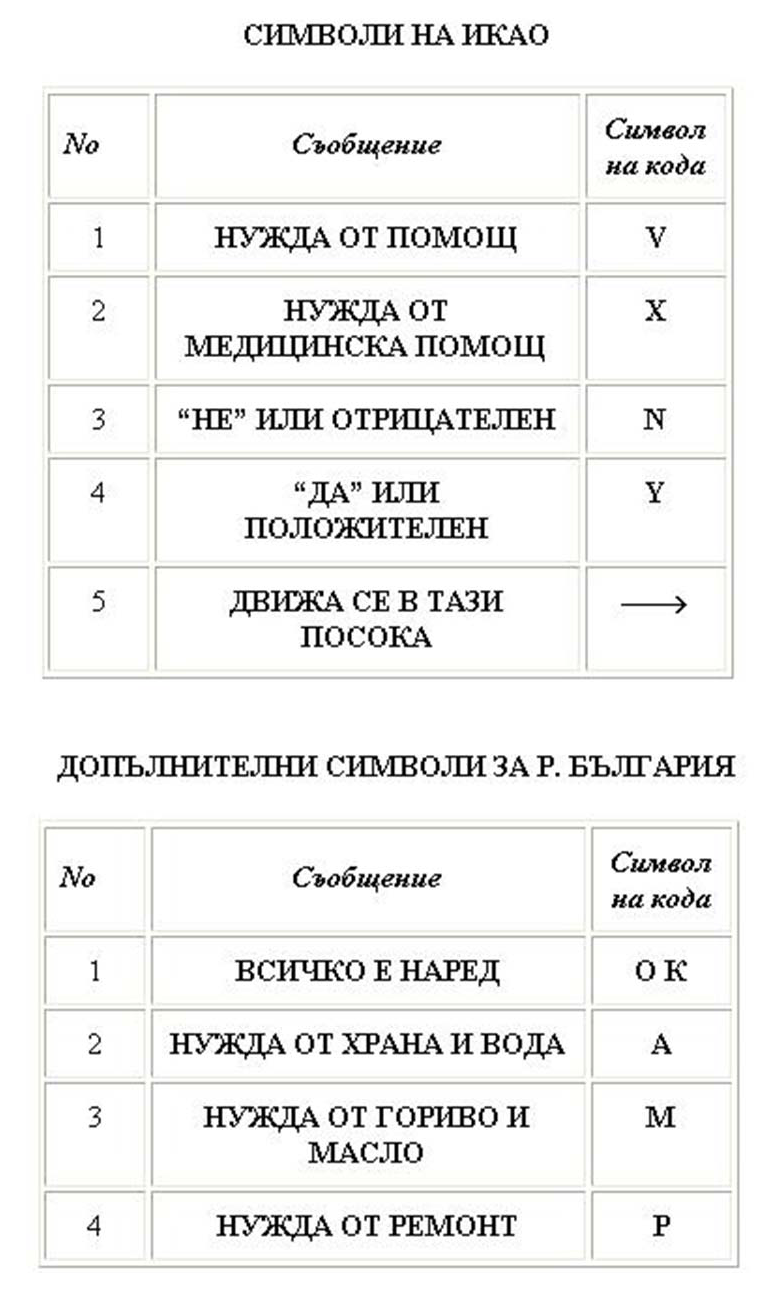
1.3.2. за показване на невъзможност за изпълнение:

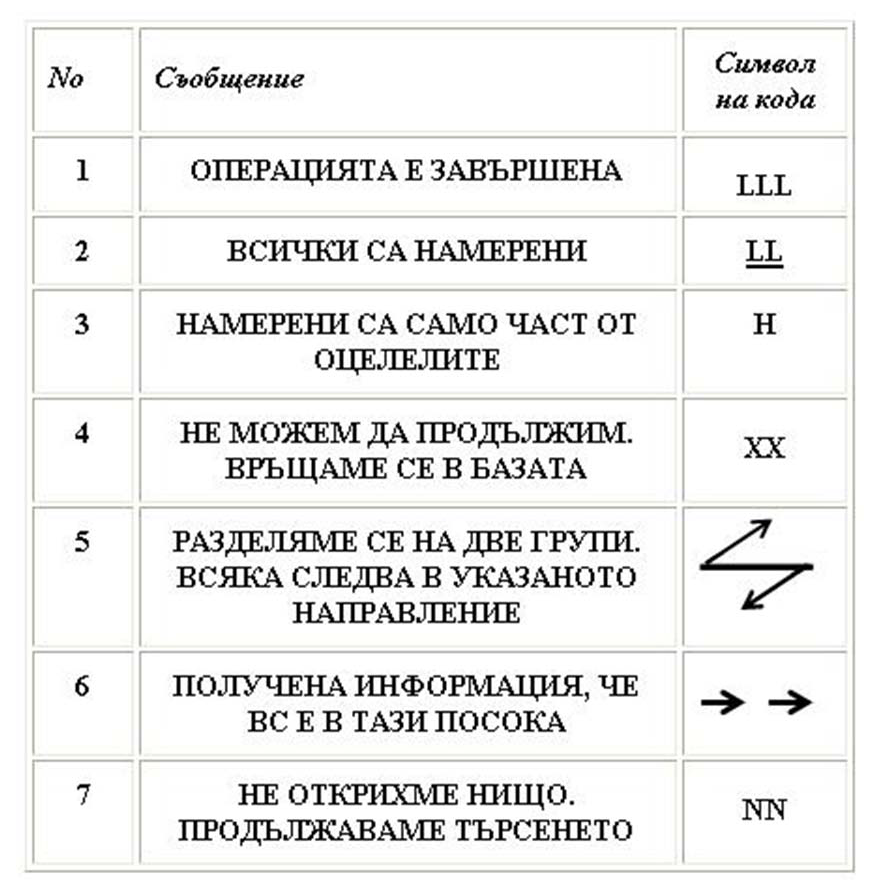
а) издигане на международното знаме „N“ (шахматно подредени сини и бели квадрати);

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.





2.2. Визуален сигнален код „земя – въздух“, предназначен за използване от единиците за търсене и спасяване.

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

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. Внимание 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 операцията 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.