



DZIENNIK URZĘDOWY

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 30 kwietnia 2010 r.

Nr 5

TREŚĆ:

Poz.

OBWIESZCZENIE

38 — Nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2010 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. 329

38

OBWIESZCZENIE NR 13 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 kwietnia 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia Załącznik 12 – „Poszukiwanie i ratownictwo”, obejmujący poprawki od 1 do 18 – do Konwencji o międzynarodowym

lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętej przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340.

²⁾ Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.

*Załącznik do Obwieszczenia nr 13
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 16 kwietnia 2010 r.*

MIĘDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

Z A Ł Ą C Z N I K 1 2

DO KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

POSZUKIWANIE I RATOWNICTWO

Niniejsze wydanie obejmuje wszystkie zmiany przyjęte przez Radę do 24 lutego 2004 r. i z dniem 25 listopada 2004 r., zastępuje wszystkie poprzednie wydania Załącznika 12.

Informacje w sprawie stosowania norm i zalecanych metod postępowania ujęto w przedmowie

Wydanie ósme
Lipiec 2004 r.

SPIS TREŚCI

Strona	Strona
PRZEDMOWA.....	4
ROZDZIAŁ 1.– Definicje.....	8
ROZDZIAŁ 2.– Organizacja.....	10
2.1 – Służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego.....	10
2.2 – Rejony poszukiwania i ratownictwa lotniczego.....	10
2.3 – Ośrodki i podośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego...10	
2.4 – Łączność dla potrzeb poszukiwania i ratownictwa lotniczego.....	11
2.5 – Jednostki poszukiwawczo- ratownicze.....	11
2.6 – Wyposażenie poszukiwawczo- ratownicze.....	12
ROZDZIAŁ 3. – Współdziałanie.....	13
3.1 – Współdziałanie między Państwami.....	13
3.2 – Współdziałanie z innymi służbami.....	13
3.3 – Rozpowszechnianie informacji.....	14
ROZDZIAŁ 4. – Działania przygotowawcze.....	15
4.1 – Niezbędne informacje.....	15
4.2 – Planowanie działań.....	15
4.3 – Jednostki poszukiwawczo-ratownicze.....	16
4.4 – Szkolenie.....	16
4.5 – Wraki.....	16
ROZDZIAŁ 5. – Procedury działania.....	17
5.1 – Informacje o zagrożeniu.....	17
5.2 – Procedury dla ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego podczas faz zagrożenia.....	17
5.3 – Procedury dla przypadków, w których odpowiedzialność za działania poszukiwawczo-ratownicze rozciąga się na dwa lub więcej Umawiających się Państw.....	18
5.4 – Procedury dla kierujących działaniami w terenie.....	18
5.5 – Procedury dla ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego – zakończenie i zawieszenie działań poszukiwawczo-ratowniczych.....	18
5.6 – Procedury na miejscu zdarzenia.....	19
5.7 – Procedury dla dowódców statków powietrznych, którzy przejęli (usłyszeli) korespondencję dotyczącą niebezpieczeństwa.....	20
5.8 – Sygnały wizualne.....	20
5.9 – Dokumentowanie działań.....	20
DODATEK – Sygnały dla poszukiwania i ratownictwa	21
1. – Sygnały stosowane do porozumiewania się z pojazdami i jednostkami naziemnymi.....	21
2. – Kod sygnałów wzrokowych „ziemia – powietrze”.....	21
3. – Sygnały „powietrze – ziemia”.....	22

PRZEDMOWA

ZARYS HISTORYCZNY

Na swej drugiej sesji, w grudniu 1946 r., Dział Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego wypracował zalecenia w sprawie norm i zalecanych metod postępowania dla poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Propozycje zostały rozwinięte przez Sekretariat i ówczesny Komitet Żeglugi Powietrznej, a następnie przedłożone Radzie. Propozycje nie zostały zaakceptowane przez Radę w postaci, w jakiej zostały przedstawione i 20 kwietnia 1948 r. zostały skierowane do dalszego rozpatrywania przez Komitet Żeglugi Powietrznej.

Kolejny projekt Załącznika został opracowany z uwzględnieniem doświadczeń zebranych przez regionalne konferencje żeglugi powietrznej. Został on, zaaprobowany przez Komisję Żeglugi Powietrznej i rozesłany Państwom Członkowskim w celu zebrania komentarzy. Dalsze opracowanie projektu zostało dokonane przez Komisję Żeglugi Powietrznej, w oparciu o uwagi i propozycje nadesłane przez Państwa Członkowskie. Projekt został przyjęty przez Radę 25 maja 1950 r. i oznaczony jako Załącznik 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Załącznik 12 obowiązuje od 1 grudnia 1950 r. z datą stosowania od 1 marca 1951 r.

Tabela A przedstawia genezę kolejnych poprawek łącznie z listą zasadniczych tematów oraz datami przyjęcia poprawek przez Radę, wejścia ich w życie oraz określenia, od kiedy mają być stosowane.

STOSOWANIE

Normy i zalecane metody postępowania zawarte w niniejszym dokumencie, określają stosowanie procedur zawartych w dokumencie ICAO 7030 Regionalne Procedury Uzupełniające – Poszukiwanie i Ratownictwo, zawierającym uzupełniające procedury do stosowania regionalnego.

Załącznik 12 stosuje się do ustanawiania, utrzymywania i działania służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego na terytoriach Umawiających się Państw i nad morzem otwartym oraz w celu koordynacji pomiędzy służbami Państw sąsiadujących.

POSTĘPOWANIE UMAWIAJĄCYCH SIĘ PAŃSTW

Zgłaszanie różnic. Zwraca się uwagę Umawiających się Państw na wynikający z Artykułu 38 Konwencji, obowiązek zgłaszania do Organizacji jakichkolwiek różnic pomiędzy regulacjami i praktykami narodowymi a normami międzynarodowymi, zawartymi w niniejszym Załączniku oraz uzupełnieniach do niego. Umawiające się Państwa zachęca się do zgłaszania różnic pomiędzy międzynarodowymi normami zawartymi w niniejszym

Załączniku i w uzupełnieniach do niego, a narodowymi regulacjami, jeśli ma to istotne znaczenie dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Umawiające się Państwa proszone są o bieżące informowanie Organizacji o różnicach, jakie mogą wystąpić, jak również o anulowaniu różnic, które uprzednio zgłoszono do Organizacji. Niezwłocznie po przyjęciu każdej zmiany do Załącznika zostanie przesłana do Umawiających się Państw specjalna prośba o zgłaszanie różnic.

Zwraca się również uwagę Państw na zapisy zawarte w Załączniku 15, które dotyczą publikowania przez służbę informacji lotniczej różnic pomiędzy narodowymi regulacjami i praktykami a odpowiednimi normami i zalecanymi metodami postępowania ICAO, dodatkowo poza zobowiązaniem Państw wynikającym z Artykułu 38 Konwencji.

Rozpowszechnianie informacji. Informacje dotyczące ustanawiania, znoszenia i wprowadzania zmian dotyczących obiektów, urządzeń, służb i procedur mających wpływ na eksploatację statków powietrznych, które są dostarczane zgodnie z normami i zalecanymi metodami postępowania zawartymi w niniejszym Załączniku, należy ogłaszać i wprowadzać w życie zgodnie z Załącznikiem 15.

Stosowanie treści Załącznika w przepisach krajowych. Rada ICAO, w dniu 13 kwietnia 1948 r., przyjęła rezolucję zachęcającą Umawiające się Państwa do stosowania we własnych przepisach krajowych, tak dalece jak jest to możliwe, sformułowań zgodnych z Normami ICAO, które mają charakter przepisów regulujących. Uchwała zachęca także do wykazywania różnic ICAO w stosunku do Norm ICAO oraz do podawania wszelkich dodatkowych przepisów krajowych, istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa i regularności żeglugi powietrznej. W miarę możliwości przepisy niniejszego Załącznika zostały zredagowane w taki sposób, aby ułatwić ich włączenie, bez większych zmian, do prawodawstwa krajowego.

STATUS POSZCZEGÓLNYCH CZĘŚCI ZALĄCZNIKA

Załącznik składa się z następujących części, z których nie wszystkie muszą znajdować się w każdym Załączniku, charakter ich jest następujący:

1. *Materiały stanowiące Załącznik właściwy:*

- a) *Normy i zalecane metody postępowania* przyjęte przez Radę zgodnie z postanowieniami Konwencji. Zostały zdefiniowane w następujący sposób:

Norma. Specyfikacja charakterystyk fizycznych, ukształtowania, urządzeń, osiągnięć, personelu lub procedur, której jednolite stosowanie uznane jest za konieczne dla bezpieczeństwa lub regularności żeglugi powietrznej i do której Umawiające się Państwa będą się stosowały zgodnie z Konwencją - w przypadku niemożności stosowania się do tych norm, obowiązuje zawiadomienie o tym Rady, zgodnie z Artykułem 38 Konwencji.

Zalecana metoda postępowania. Specyfikacja charakterystyk fizycznych, ukształtowania, urządzeń, osiągnięć, personelu i procedur, których jednolite stosowanie uznane jest za pożądane dla bezpieczeństwa, regularności lub sprawności międzynarodowej żeglugi powietrznej i do której Umawiające się Państwa będą starały stosować się zgodnie z Konwencją.

- b) *Dodatki.* Zawierają materiał stanowiący część norm oraz zalecanych metod i zasad postępowania przyjętych przez Radę, pogrupowany osobno dla wygody.
- c) *Definicje.* Wyjaśniają znaczenie wyrażen używanych w normach i zalecanych metodach postępowania, które nie są dostatecznie zrozumiałe lub nie mają ustalonych znaczeń słownikowych. Definicja nie ma niezależnego znaczenia, lecz stanowi istotną część każdej normy i zalecanej metody postępowania, w której została użyta, do czasu gdy zmiana znaczenia wyrażenia zmieniałaby specyfikację.

2. *Materiały przyjęte przez Radę do publikacji wraz z normami i zalecanymi metodami postępowania:*

- a) *Przedmowa* - zawiera historyczny i objaśniający materiał oparty o działalność Rady włącznie z objaśnieniami obowiązków Państw odnośnie stosowania norm i zalecanych metod postępowania wynikających z Konwencji i Rezolucji o przyjęciu.
- b) *Wstęp* - zawiera materiał objaśniający, zamieszczany na początku części, rozdziałów lub działów Załącznika, pomocny w zrozumieniu i korzystaniu z tekstu.

c) *Uwagi* - zawarte w tekście, gdzie jest to właściwe, podają rzeczowe informacje lub wskazówki w odniesieniu do danej normy i zalecanej metody postępowania, lecz nie stanowią one jej części.

d) *Załączniki* - zawierają materiał uzupełniający do norm i zalecanych metod postępowania lub materiał pomocny w ich stosowaniu.

Wybór języka

Niniejszy Załącznik został przyjęty w sześciu językach - angielskim, arabskim, chińskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim. Uprasza się każde z Umawiających się Państw o wybranie jednego z tych tekstów w celu wprowadzenia go do stosowania w kraju i dla innych celów przewidzianych w Konwencji, przyjmując tekst w brzmieniu oryginalnym lub w tłumaczeniu na własny język i zawiadamiając o wyborze Organizację.

Uwagi wydawnicze

W celu zorientowania się, co do charakteru każdego z ustaleń zastosowano następujące rodzaje druku:

- Normy - drukowane są antykwą;
- Zalecane metody postępowania - drukowane są kursywą oraz poprzedzone tytułem **Zalecenie**;
- Uwagi - drukowane są kursywą i poprzedzone tytułem *Uwaga*.

Przy formułowaniu przepisów ustanowiono następującą metodę, że w normach operuje się czasownikiem użytym w czasie teraźniejszym, w trybie orzekającym, a w zaleceniach czasownikiem „powinien”.

W niniejszym dokumencie miary podane są zgodnie z tabelą jednostek miar przyjętych przez ICAO, a tam gdzie jest to konieczne, również określone odpowiadającym im jednostkom miar systemu stopa-funt.

Każde powołanie się na dowolną część niniejszego dokumentu, która oznaczona jest numerem, odnosi się do wszystkich podrozdziałów tej części.

Tabela A - Zmiany w Załączniku - 12

Zmiana	Źródło	Treść	Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie
1	2	3	4
1 wydanie	Dział poszukiwania i ratownictwa lotniczego, druga sesja /1946 r./ Komisja Żeglugi Powietrznej	Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania – służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego.	25 maja 1950 r. 01 grudnia 1950 r. 01 marca 1951 r.
1 /2 wydanie/	Dział poszukiwań i ratownictwa, trzecia sesja /1951 r./	Organizacja poszukiwań i ratownictwa, łączność, ocena działań poszukiwawczo-ratowniczych, procedury stosowane w poszukiwaniu i ratownictwie, sygnały „powietrze – ziemia”.	31 marca 1952 r. 01 września 1952 r. 01 stycznia 1953 r.
2 /3 wydanie/	2 Konferencja żeglugi powietrznej /1955 r./	Podośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, obsługa i zaopatrywanie w paliwo jednostek poszukiwawczo-ratowniczych innych zainteresowanych Państw.	8 maja 1956 r. 01 września 1956 r. 01 grudnia 1956 r.
3	3 Konferencja żeglugi powietrznej /1956 r./. Zmiana 140 do Załącznika 6, rozdział 6.	Oznaczenie miejsc na kadłubie płatowca przeznaczonych do awaryjnego wejścia do wnętrza.	13 czerwca 1957 r. 01 października 1957 r. 01 grudnia 1957 r.
4 /4 wydanie/	Dział przepisów ruchu lotniczego oraz poszukiwania i ratownictwa lotniczego	Współpraca pomiędzy Państwami, informacja dotycząca niebezpieczeństwa, zasady działania ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.	08 grudnia 1959 r. 01 maja 1960 r. 01 sierpnia 1960
5	Zmiana 13 do Załącznika 11	Zawiadamianie ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego przez organy służb ruchu lotniczego.	13 kwietnia 1962 r. ----- 01 listopada 1962 r.
6	Zmiana 4 do Załącznika 9	Czasowe wejście na teren jednego z Umawiających się Państw jednostek poszukiwawczo-ratowniczych z innych Umawiających się Państw.	----- ----- 01 lipca 1964 r.
7	Zmiana 14 do Załącznika 11, rozdział 5	Alarmowanie jednostek pływających i statków powietrznych będących na kursie (drodze), w celu udzielenia pomocy statkowi powietrznemu będącemu w niebezpieczeństwie.	19 czerwca 1964 r. 01 listopada 1964 r. 01 lutego 1965 r.
8	Międzynarodowa konwencja o ratowaniu życia ludzi na morzu. Zmiana 15 do Załącznika 11	Uaktualnienie kompetencji służby alarmowania.	10 grudnia 1965 r. ----- 25 sierpnia 1966 r.
9 /5 wydanie/	Przegląd przez Komisję Żeglugi Powietrznej dodatkowych regionalnych procedur	Współpraca pomiędzy Umawiającymi się Państwami, obsługa i zaopatrywanie w paliwo jednostek poszukiwawczo-ratowniczych innych Państw Członkowskich, sprawdzanie środków łączności do poszukiwania i ratownictwa lotniczego, pomoc dodatkowych jednostek lub służb w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych.	25 maja 1970 r. 25 września 1970 r. 04 lutego 1971 r.
10	Komisja Żeglugi Powietrznej	Posiadanie na pokładzie statku powietrznego międzynarodowych kodów sygnałów do poszukiwania i ratownictwa, wyposażenie poszukiwawczo-ratowniczych statków powietrznych w urządzenia łączności o częstotliwości 2182 kHz, informacja o położeniu okrętów handlowych.	11 grudnia 1972 r. 11 kwietnia 1973 r. 16 sierpnia 1973 r.

11 /6 wydanie/	Pełny przegląd Załącznika przez Komisję Żeglugi Powietrznej	Nowe sygnały dla jednostek pływających, zapewnienie całodobowej służby poszukiwawczo-ratowniczej, rozpowszechnianie informacji o miejscu znajdowania się (położeniu) statków handlowych, ocena działań poszukiwawczo-ratowniczych, poprawa współpracy Państw sąsiednich, wyposażenie jednostek poszukiwawczo-ratowniczych, dostępność informacji o służbach ruchu lotniczego, miejsce znajdowania się wyposażenia ratowniczego przeznaczonego do zrzutu, metody udzielania pomocy statkom powietrznym będących w niebezpieczeństwie i zmuszonym do wodowania w rejonie rozmieszczenia jednostek pływających, metody naprowadzenia poszukiwawczo-ratowniczych lub innych statków powietrznych na statek powietrzny będący w niebezpieczeństwie.	25 listopada 1974 r. 25 marca 1975 r. 09 października 1975 r.
12	Zmiana 60 do Załącznika 3	Dodatkowe pomoce łączności pomiędzy służbami meteorologicznymi i jednostkami poszukiwawczo-ratowniczymi.	08 grudnia 1975 r. 08 kwietnia 1976 r. 12 sierpnia 1976 r.
13	Komisja Żeglugi Powietrznej	Kod sygnałów wizualnych ziemia-powietrze dla użycia przez rozbitków.	15 grudnia 1980 r. 15 kwietnia 1981 r. 26 listopada 1981 r.
14	Komisja Żeglugi Powietrznej	Odpowiedzialność RCC, z uwzględnieniem posiadanych środków w stosunku do statku powietrznego będącego w niebezpieczeństwie.	12 marca 1990 r. 30 lipca 1990 r. 15 września 1990 r.
15	Komisja Żeglugi Powietrznej	Definicja statku SAR; wyposażenie w środki łączności RCC, statków powietrznych SAR; punkty kontaktowe (SPOC).	12 marca 1993 r. 26 lipca 1993 r. 11 września 1993 r.
16	Zmiana 25, 20 i 7 do Załącznika 6, odpowiednio część I, II i III, Komisja Żeglugi Powietrznej	Poprawiona definicja „dowódca statku powietrznego”; zmiana redakcyjna.	12 marca 2001 r. 16 lipca 2001 r. 01 listopada 2001 r.
17	Sekretariat ICAO, Komisja Żeglugi Powietrznej	Aktualizacja przepisów zapewniająca zgodność z przepisami Konwencji IMO ułatwiająca stosowanie; harmonizacja definicji zawartych w lotniczych i morskich dokumentach SAR; regionalne podejście do tworzenia służby SAR; zasady porozumień między państwami oraz koordynacja działań lotniczych i morskich służb SAR; udostępnianie istotnych informacji ośrodkom koordynacji poszukiwania i ratownictwa.	27 lutego 2004 r. 12 lipca 2004 r. 25 listopada 2004 r.
18	Komisja Żeglugi Powietrznej	Odpowiedzialność RCC	16 marca 2007 r. 17 lipca 2007 r. 22 listopada 2007 r.

MIEDZYNARODOWE NORMY I ZALECANE METODY POSTĘPOWANIA

Uwaga. – Ten Załącznik jest uzupełniony przez Podręcznik Międzynarodowego Lotniczego i Morskiego Poszukiwania i Ratownictwa (International Aeronautical and Maritime Search and Rescue – IAMSAR), Tom I – Organizacja i Zarządzanie, Tom II Koordynacja Poszukiwań i Ratownictwa i Tom III – Mobilne Siły i Środki (Dokument ICAO 9731), który pomaga Państwom określać potrzeby w dziedzinie poszukiwania i ratownictwa lotniczego oraz wypełniać zobowiązania wynikające z przepisów Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Te zobowiązania, jako odpowiednie przepisy służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego, są zawarte w Załączniku jako normy i zalecane metody postępowania. W Podręczniku Międzynarodowego Lotniczego i Morskiego Poszukiwania i Ratownictwa zawarto wskazówki wprowadzające jednolite podejście do organizowania i prowadzenia działań przez lotnicze i morskie służby poszukiwania i ratownictwa. Zachęca się Umawiające się Państwa aby wykorzystywały Podręcznik do rozwoju i doskonalenia ich służb poszukiwania i ratownictwa.

ROZDZIAŁ 1 – DEFINICJE

Używane w normach i zalecanych metodach postępowania określenia dotyczące poszukiwania i ratownictwa lotniczego, mają następujące znaczenie:

Punkt alarmowania (Alerting post). Organ przeznaczony do pośredniczenia pomiędzy osobą informującą o niebezpieczeństwie, a ośrodkiem lub podośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Faza alarmu (Alert phase). Sytuacja, w której istnieje obawa o bezpieczeństwo statku powietrznego i znajdujących się na nim osób.

Faza niebezpieczeństwa (Distress phase). Sytuacja, w której istnieje pewność, że statek powietrzny i znajdujące się na nim osoby, są zagrożone poważnym i nieuchronnym niebezpieczeństwem i wymagają natychmiastowej pomocy.

Przymusowe wodowanie (Ditching). Przymusowe wodowanie statku powietrznego.

Faza zagrożenia. Wyrażenie ogólne, oznaczające odpowiednio do sytuacji: fazę niepewności, fazę alarmu lub fazę niebezpieczeństwa.

Połączony ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa (Joint rescue coordination centre). Ośrodek odpowiedzialny za koordynację zarówno lotniczych jak i morskich działań poszukiwawczo-ratowniczych.

Użytkownik (Operator). Osoba lub instytucja użytkująca statki powietrzne lub oferująca ich użytkowanie.

Dowódca załogi statku powietrznego (Pilot-in-command). Pilot wyznaczony przez użytkownika lub właściciela statku powietrznego, upoważniony do dowodzenia i odpowiedzialny za bezpieczeństwo w czasie lotu.

Ratownictwo (Rescue). Działanie polegające na udzielaniu pomocy osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie, a w tym zapewnienie pierwszej pomocy medycznej i ewakuowanie w bezpieczne miejsce.

Ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Rescue coordination centre – RCC). Organ odpowiedzialny za sprawne działanie służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego oraz koordynację działań poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Podośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Rescue subcentre – RSC). Organ ustanowiony do wspierania ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego i podporządkowany mu, odpowiednio do przepisów wydanych przez odpowiedzialny organ.

Poszukiwanie (Search). Działanie, zwykle koordynowane przez ośrodek lub podośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, prowadzone przy użyciu dostępnych sił i środków, w celu zlokalizowania miejsca znajdowania się osób będących w niebezpieczeństwie.

Poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny (Search and rescue aircraft). Statek powietrzny wyposażony w odpowiedni sprzęt specjalistyczny zapewniający

prorowadzenie skutecznych działań poszukiwawczo-ratowniczych.

Poszukiwawczo-ratownicze siły i środki (Search and rescue facilities). Siły i środki wyznaczone do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, w tym mobilne jednostki poszukiwawczo-ratownicze.

Służba poszukiwania i ratownictwa (Search and rescue service). Działanie polegające na wykorzystywaniu publicznych i niepublicznych zasobów, włącznie ze współdziałającymi statkami powietrznymi, jednostkami pływającymi oraz różnorodnymi pojazdami i instalacjami do wykrywania sygnałów niebezpieczeństwa metodą monitorowania sytuacji, wykorzystaniu systemów łączności do koordynacji działań poszukiwawczych i ratowniczych, udzielaniu pomocy, w tym pomocy medycznej oraz ewakuacji osób poszkodowanych z miejsca zdarzenia.

Rejon poszukiwania i ratownictwa lotniczego (Search and rescue region – SRR). Obszar o określonych wymiarach, związany z właściwym dla niego ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, w którym zapewniona jest służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Jednostka poszukiwawczo-ratownicza (Search and rescue unit). Mobilna jednostka złożona z wyszkolonego personelu i wyposażona w sprzęt, odpowiedni do przeprowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych w terenie.

Państwo rejestracji (State of registry). Państwo, w którym statek powietrzny został wpisany do rejestru.

Faza niepewności (Uncertainty phase). Sytuacja, w której istnieje stan niepewności, co do bezpieczeństwa statku powietrznego i znajdujących się na jego pokładzie osób.

ROZDZIAŁ 2 - ORGANIZACJA

2.1 Służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego

2.1.1 Umawiające się Państwa, samodzielnie lub we współpracy z innymi Państwami, ustanawiają służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego na swych terytoriach oraz zapewniają ich bezzwłoczne działanie, w celu przyścia z pomocą osobom znajdującym się w niebezpieczeństwie. Zapewnia się całodobową działalność tych służb.

2.1.1.1 Na podstawie regionalnych porozumień o żegludze powietrznej ustanawia się służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego odpowiedzialne za części otwartych mórz lub obszarów o nieokreślonej suwerenności. Umawiające się Państwo, które przyjęło odpowiedzialność za zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego w takich obszarach, samodzielnie lub we współpracy z innymi Państwami, zarządza ustanowienie takiej służby i jej działanie zgodnie z postanowieniami niniejszego Załącznika.

Uwaga. Wyrażenie „regionalne porozumienia o żegludze powietrznej”, odnosi się do porozumień zatwierdzonych przez Radę ICAO na podstawie propozycji Regionalnych Konferencji Żeglugi Powietrznej (Regional Air Navigation Meetings).

2.1.1.2 Zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego obejmuje: ustanowienie regulacji prawnych i normatywnych, wskazanie organu administracji publicznej właściwego w sprawach poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zorganizowanie udostępniania zasobów, systemu łączności i personelu przygotowanego do koordynowania działań i bezpośredniego w nich udziału.

2.1.1.3 Zapewnia się warunki doskonalenia służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego, uwzględniając aspekty planowania, wewnętrznych i międzynarodowych porozumień o współpracy oraz szkolenia.

2.1.2 Umawiające się Państwa udzielają pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie i rozbitkom lotniczym, bez względu na przynależność państwową statków powietrznych i rozbitków, status rozbitków oraz okoliczności.

2.1.3 Umawiające się Państwa, akceptujące ponoszenie odpowiedzialności za zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego, wykorzystują jednostki poszukiwawczo-ratownicze oraz inne dostępne siły i środki do udzielania pomocy statkom powietrznym i osobom znajdującym się na ich

pokładzie, które znajdują się, lub mogą znaleźć się, w stanie zagrożenia.

2.1.4 Umawiające się Państwa zapewniają możliwie wysoki poziom współdziałania centrów koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskimi działającymi w tym samym rejonie.

2.1.5 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa powinny ułatwić zachowanie spójności i współdziałanie pomiędzy ich lotniczymi i morskimi ośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa.*

2.1.6 **Zalecenie.** *Jeżeli istnieje taka potrzeba, Umawiające się Państwa powinny ustanawiać połączone ośrodki koordynacji lotniczych i morskich działań poszukiwawczo-ratowniczych.*

2.2 Rejony poszukiwania i ratownictwa lotniczego

2.2.1 Umawiające się Państwa określają rejony poszukiwania i ratownictwa lotniczego, dla których zapewniają służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Rejony sąsiadujące nie powinny nakładać się na siebie.

Uwaga 1. – Rejony poszukiwania i ratownictwa lotniczego ustanawia się, biorąc pod uwagę możliwość zapewnienia odpowiedniej infrastruktury łączności, efektywnego obiegu informacji o zagrożeniu, prawidłowej koordynacji prowadzonych działań celem skutecznego wspierania służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Sąsiadujące Państwa mogą współpracować w celu ustanowienia służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego w ramach jednego rejonu.

Uwaga 2. – Wytyczanie rejonu poszukiwania i ratownictwa lotniczego odbywa się w oparciu o możliwości techniczne i operacyjne oraz nie ma związku z wytyczaniem granic pomiędzy Państwami.

2.2.1.1 **Zalecenie.** *Tak dalece jak to możliwe, granice rejonów poszukiwania i ratownictwa lotniczego, powinny pokrywać się z granicami odpowiadających im rejonów informacji powietrznej, oraz granicami rejonów morskiego poszukiwania i ratownictwa na wodach eksterytorialnych.*

2.3 Ośrodki i podośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego

2.3.1 Umawiające się Państwa ustanawiają ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego w każdym rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

Uwaga. – Na mocy regionalnego porozumienia o żegludze powietrznej, Umawiające się Państwo może ustanowić ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego dla przyległego rejonu, który wykracza poza obszar jego przestrzeni powietrznej.

2.3.2 Zalecenie. *Umawiające się Państwo, którego przestrzeń powietrzna lub jej część została objęta rejonem poszukiwania i ratownictwa lotniczego właściwego dla ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego innego Umawiającego się Państwa, powinno ustanowić podośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, aby zwiększyć skuteczność służb poszukiwania i ratownictwa na przyłączonym obszarze.*

2.3.3 Każdy ośrodek, i odpowiednio podośrodek, koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego funkcjonuje w sposób ciągły, zapewniając pełnienie dyżurów przez wyszkolony personel, przygotowany do prowadzenia korespondencji radiowej.

2.3.4 Zalecenie. *Personel prowadzący korespondencję radiową w ośrodkach i podośrodkach koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego powinien biegle posługiwać się językiem angielskim.*

2.3.5 Zalecenie. *Umawiające się Państwa powinny wskazać odpowiednie służby publiczne lub niepubliczne jako punkty alarmowe, szczególnie na obszarach, na których infrastruktura publicznej telekomunikacji uniemożliwia bezpośrednie i natychmiastowe zawiadomienie zainteresowanego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego przez osoby, które zauważyły statek powietrzny w stanie zagrożenia.*

2.4 Łączność dla potrzeb poszukiwania i ratownictwa lotniczego

2.4.1 Każdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego posiada środki umożliwiające natychmiastowe nawiązanie dwukierunkowej łączności z:

- a) współpracującym organem służby ruchu lotniczego,
- b) współpracującymi podośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- c) właściwymi radionamiernikami lub stacjami określającymi pozycję,
- d) gdzie jest to właściwe - radiostacjami brzegowymi posiadającymi możliwość zaalarmowania jednostek pływających znajdujących się w rejonie i nawiązania z nimi łączności,
- e) stanowiskami kierowania jednostek poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie,

f) wszystkimi ośrodkami koordynacji morskiej służby SAR w rejonie i lotniczymi, morskimi lub połączonymi ośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa w przyległych rejonach,

g) wyznaczonym biurem meteorologicznym lub biurem nadzoru meteorologicznego,

h) jednostkami poszukiwawczo-ratowniczymi,

i) punktami alarmowania, oraz

j) Centrum Kontroli Misji Systemu Cospas-Sarsat, właściwym dla tego rejonu poszukiwania i ratownictwa.

Uwaga. – Ośrodki koordynacji morskiej służby poszukiwania i ratownictwa są wyszczególnione w odpowiednich dokumentach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.

2.4.2 Każdy podośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego posiada środki do natychmiastowej i niezawodnej łączności dwukierunkowej z:

- a) podośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego w przylegających rejonach poszukiwania i ratownictwa lotniczego,
- b) biurem meteorologicznym lub meteorologicznym biurem nadzoru,
- c) jednostkami poszukiwawczo-ratowniczymi, oraz
- d) punktami alarmowymi.

2.5 Jednostki poszukiwawczo-ratownicze

2.5.1 Umawiające się Państwa wyznaczają w każdym rejonie poszukiwania i ratownictwa jednostki służb publicznych lub niepublicznych, jako jednostki poszukiwawczo-ratownicze, dogodnie rozmieszczone i wyposażone odpowiednio do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

Uwaga. – Minimalna liczba jednostek oraz sił i środków niezbędnych do prowadzenia działań w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego jest określona w regionalnych porozumieniach dotyczących żeglugi powietrznej i wyszczególniona w publikowanym właściwym Planie Żeglugi Powietrznej (Air Navigation Plan) oraz dokumencie wykonawczym dla służb oraz sił i środków (Facilities and Services Implementation Dokument).

2.5.2 Umawiające się Państwa uwzględniają w operacyjnym planie poszukiwania i ratownictwa lotniczego, podmioty występujące w obrębie służb publicznych i organizacji niepublicznych, które nie są wykwalifikowanymi jednostkami poszukiwawczo - ratowniczymi, jednak mogą być wykorzystane w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych.

2.6 Wyposażenie poszukiwawczo-ratownicze

2.6.1 Jednostki poszukiwawczo-ratownicze posiadają urządzenia i wyposażenie do natychmiastowej lokalizacji miejsca zdarzenia oraz udzielenia odpowiedniej pomocy na miejscu.

2.6.2 **Zalecenie.** Każda jednostka poszukiwawczo-ratownicza posiada urządzenia do natychmiastowego nawiązywania i utrzymywania dwukierunkowej, niezawodnej łączności z innymi jednostkami lub podmiotami biorącymi udział w działaniach.

2.6.3 Każdy poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny jest wyposażony w urządzenia do łączności na lotniczych częstotliwościach niebezpieczeństwa, na częstotliwościach przeznaczonych do działań na miejscu zdarzenia oraz na innych częstotliwościach, jakie mogą być określone.

2.6.4 Każdy poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny jest wyposażony w urządzenia lokalizujące sygnały nadawane na częstotliwościach niebezpieczeństwa.

Uwaga 1. – Wymagania dotyczące pokładowych radiostacji ratowniczych są zawarte w Załączniku 6, tom I, II i III.

Uwaga 2. – Wymagania dotyczące radiolatarni awaryjnych (ELT) są zawarte w Załączniku 10, tom III.

2.6.5 Każdy poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny, który wykorzystywany jest do poszukiwania i ratownictwa nad akwenami morskimi jest wyposażony w urządzenia umożliwiające łączność z morskimi jednostkami pływającymi.

Uwaga. – Większość morskich jednostek pływających posiada możliwość nawiązywania i utrzymywania łączności ze statkami powietrznymi na częstotliwościach 2182 kHz, 4125 kHz i 121.5 MHz. Częstotliwości te mogą nie być rutynowo monitorowane przez te jednostki. Dotyczy to szczególnie częstotliwości 121.5 MHz.

2.6.6 Każdy poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny, który wykorzystywany jest do poszukiwania i ratownictwa nad akwenami morskimi posiada na pokładzie egzemplarz Międzynarodowego Kodu Sygnałów w celu przezwyciężenia trudności językowych, które mogą powstać w utrzymaniu łączności z morskimi jednostkami pływającymi.

Uwaga. – Tabela Międzynarodowego Kodu Sygnałów jest opublikowana przez Międzynarodową Organizację Morską jako Dokument IMO-994E, 995F i 996S w języku angielskim, francuskim i hiszpańskim.

2.6.7 **Zalecenie.** Jeśli nie jest wiadomo, że nie ma potrzeby dostarczenia rozbitkom zaopatrzenia drogą lotniczą, co najmniej jeden statek powietrzny biorący udział w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych powinien mieć na pokładzie wyposażenie, ułatwiające przetrwanie rozbitkom, nadające się do zrzutu.

2.6.8 **Zalecenie.** Państwa powinny rozlokować na odpowiednich lotniskach wyposażenie, zapewniające przetrwanie i przeznaczone do zrzutu.

ROZDZIAŁ 3 – WSPÓLDZIAŁANIE

3.1 Współdziałanie między Państwami

3.1.1 Umawiające się Państwa koordynują działalność organów służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego z działalnością takich organów w Państwach sąsiednich.

3.1.2 **Zalecenie.** Gdy to niezbędne, *Umawiające się Państwa powinny koordynować prowadzenie działań poszukiwawczo-ratowniczych, szczególnie, gdy te działania są prowadzone w pobliżu przyległego rejonu poszukiwania i ratownictwa lotniczego.*

3.1.2.1 **Zalecenie.** Gdy jest to możliwe, *Umawiające się Państwa powinny opracowywać wspólne plany i procedury ułatwiające koordynowanie działań poszukiwawczo-ratowniczych prowadzonych przez Państwa sąsiadujące ze sobą.*

3.1.3 Z zastrzeżeniem warunków, jakie mogą być określone przez odpowiednie władze, Umawiające się Państwo zezwala na natychmiastowy wlot na swoje terytorium jednostek poszukiwawczo-ratowniczych innych Państw w celu poszukiwania miejsca wypadku lotniczego i ratowania osób w nim poszkodowanych.

3.1.4 Władze Umawiającego się Państwa, które chciałyby aby ich jednostki poszukiwawczo-ratownicze weszły na terytorium innego Umawiającego się Państwa w celu prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, przesyłają odpowiedni dokument podając pełną informację o zamierzonych działaniach i potrzebach do ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego zainteresowanego Państwa lub do innego organu, który został określony przez to Państwo.

3.1.4.1 Po otrzymaniu takiej prośby, władze Umawiających się Państw:

- natychmiast potwierdzają odbiór takiego dokumentu, i

- tak szybko jak to możliwe określają warunki, na jakich zamierzone działania mogą być podjęte, jeśli takie warunki występują.

3.1.5 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa powinny zawrzeć porozumienia z sąsiadującymi Państwami w celu umacniania koordynacji i współpracy w dziedzinie poszukiwania i ratownictwa lotniczego, ustanawiając warunki wlotu jednostek poszukiwawczo-ratowniczych jednego Państwa na terytorium innego. Porozumienia te powinny ułatwiać wstęp i ograniczać formalności do niezbędnego minimum.*

3.1.6 **Zalecenie.** *Każde Umawiające się Państwo powinno upoważnić swoje ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego do:*

a) *zwracania się do innych ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego o potrzebną pomoc, włącznie ze statkami powietrznymi, jednostkami pływającymi, personelem lub wyposażeniem, które może być niezbędne,*

b) *udzielania niezbędnego zezwolenia na wejście statków powietrznych, jednostek pływających, personelu lub wyposażenia na swoje terytorium,*

c) *uzgadniania sposobu wejścia na własne terytorium z władzami celnymi, imigracyjnymi lub innymi, w celu jego ułatwienia.*

3.1.7 **Zalecenie.** *Każde Umawiające się Państwo powinno upoważnić swoje ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego do udzielania pomocy innym takim ośrodkom, gdy zostaną o to poproszone, włącznie z pomocą w postaci statków powietrznych, jednostek pływających, personelu lub wyposażenia.*

3.1.8 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa powinny organizować wspólne ćwiczenia z udziałem własnych jednostek poszukiwawczo-ratowniczych, jednostek innych Państw i służb, aby podnosić efektywność działań poszukiwawczo-ratowniczych.*

3.1.9 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa powinny organizować okresowe wizyty zespołów łącznikowych swych ośrodków i podośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego do takich ośrodków Państw sąsiednich.*

3.2 Współdziałanie z innymi służbami

3.2.1 Umawiające się Państwa zarządzają, aby wszystkie statki powietrzne, jednostki pływające, miejscowe służby i urzędnicy, które nie wchodzą w skład systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego, współdziałały z nim, okazując wszelką możliwą pomoc rozbitkom lotniczym.

3.2.2 **Zalecenie.** *Umawiające się Państwa powinny zapewnić możliwie ścisłą koordynację pomiędzy odpowiednimi władzami lotniczymi i morskimi, aby zapewnić możliwie skuteczne działania poszukiwawczo-ratownicze.*

3.2.3 Umawiające się Państwa zapewniają współpracę służb poszukiwania i ratownictwa lotniczego z organami odpowiedzialnymi za badanie wypadków lotniczych oraz ze służbami odpowiedzialnymi za zapewnienie pomocy osobom poszkodowanym w wypadkach.

3.2.4 **Zalecenie.** *W celu ułatwienia badania wypadków lotniczych, gdy jest to możliwe, jednostkom poszukiwawczo-ratowniczym powinny towarzyszyć wykwalifikowane osoby badające takie wypadki.*

3.2.5 Państwa wyznaczają poszukiwawczo-ratownicze punkty kontaktowe (search and rescue point of contact - SPOC), celem odbioru informacji o zagrożeniu z Systemu Cospas-Sarsat.

3.3 Rozpowszechnianie informacji

3.3.1 Każde Umawiające się Państwo publikuje i rozpowszechnia wszystkie informacje niezbędne dla wejścia jednostek poszukiwawczo-ratowniczych innych Państw na jego terytorium lub ujmuje te informacje w porozumieniach o współpracy w dziedzinie poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

3.3.2 **Zalecenie.** *Jeśli to może być korzystne dla prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, Umawiające się Państwa powinny, poprzez ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub inne organa, udostępniać informacje dotyczące planów działań poszukiwawczo-ratowniczych.*

3.3.3 **Zalecenie.** *Na ile to jest pożądane i możliwe, Umawiające się Państwa powinny podawać do wiadomości ogółu społeczeństwa i organów zarządzania kryzysowego informacje o konieczności podjęcia niezbędnych działań, jeśli istnieje uzasadnione przypuszczenie, że statek powietrzny znajdujący się w niebezpieczeństwie może zagrozić bezpieczeństwu publicznemu lub powstanie sytuacja wymagająca podjęcia działań reagowania kryzysowego.*

ROZDZIAŁ 4 – DZIAŁANIA PRZYGOTOWAWCZE

4.1 Niezbędne informacje

4.1.1 Każdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego posiada łatwo dostępne i zawsze aktualne informacje dotyczące jego rejonu poszukiwania i ratownictwa lotniczego, a w tym:

- a) jednostek poszukiwawczo-ratowniczych, podośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego oraz punktów alarmowania,
- b) organów służb ruchu lotniczego,
- c) środków łączności, które mogą być wykorzystane w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych,
- d) adresów i numerów telefonów wszystkich użytkowników lub ich wyznaczonych przedstawicieli, zaangażowanych w działaniach przeprowadzanych w rejonie,
- e) innych, publicznych lub niepublicznych zasobów, włącznie z medycznymi i transportowymi, które mogą być użyteczne w prowadzeniu działań poszukiwawczo-ratowniczych.

4.1.2 **Zalecenie.** *Każdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego powinien także posiadać łatwo dostępne wszystkie informacje, które mogą być użyteczne dla działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym informacje dotyczące:*

- a) rozmieszczenia wszystkich stacji radiowych, które mogą być wykorzystane do wspomagania działań poszukiwawczo-ratowniczych, ich sygnały wywoławcze, czasu pracy i częstotliwości,
- b) rozmieszczenia i czasu pracy służb prowadzących nasłuch radiowy, kanałów ratownictwa i częstotliwości, na których utrzymywany jest ten nasłuch,
- c) rozmieszczenia zestawów wyposażenia ratunkowego przewidzianych do dostarczania rozbitkom metodą zrzucania, oraz
- d) położenia obiektów, o których wiadomo, że mogą być omyłkowo rozpoznane jako niezlokalizowany lub nieewidencjonowany wrak, zwłaszcza, gdy jest obserwowany z powietrza,

4.1.3 **Zalecenie.** *Każdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, którego rejon poszukiwań i ratownictwa obejmuje akweny morskie, powinien mieć łatwy dostęp do informacji dotyczących pozycji, kursu, prędkości i sposobów wywoływania statków znajdujących się w takim akwencie, które mogą udzielić pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie.*

Uwaga. – Informacje te mogą znajdować się w ośrodkach koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego albo mogą być poza ośrodkiem, ale łatwo dostępne.

4.1.4 **Zalecenie.** *W celu ułatwienia działań poszukiwawczo-ratowniczych na morzu, Umawiające się Państwa, samodzielnie lub we współpracy z innymi Państwami, powinny wspólnie z władzami morskimi ustanowić system monitorujący położenie morskich jednostek pływających lub zestawić kanały sprzężenia z systemem „Amver”, lub innym takim systemem w regionie.*

Uwaga. – „Amver” jest wspólnym, międzynarodowym systemem o globalnym zasięgu, przeznaczonym do monitorowania położenia morskich jednostek pływających. Wszystkie ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa mogą kierować zapytania do tego systemu. Niektóre Umawiające się Państwa współpracują w ramach regionalnych systemów monitorowania żeglugi morskiej.

4.2 Planowanie działań

4.2.1 Każdy ośrodek koordynacji przygotowuje szczegółowy plan prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie poszukiwania i ratownictwa lotniczego.

4.2.2 **Zalecenie.** *Biorąc pod uwagę, że liczba poszkodowanych w wypadku lotniczym może być duża, plany prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych powinny być opracowywane wspólnie z przedstawicielami użytkowników i innych służb publicznych oraz podmiotów niepublicznych, które mogą być użyteczne do wspomagania działań poszukiwawczo-ratowniczych lub być nimi objęte.*

4.2.3 Plany prowadzenia działań określają sposób zapewnienia obsługi technicznej i uzupełniania paliwa statków powietrznych, jednostek pływających i pojazdów wykorzystywanych w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych, w tym siły i środki udostępniane przez inne Państwa.

4.2.4 Plan prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych ma zawierać szczegóły dotyczące działań, które będą podjęte przez podmioty biorące udział w takich działaniach, włączając w to:

- a) sposoby prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie,
- b) wykorzystanie dostępnych systemów i urządzeń łączności,

- c) działania, które powinny być podjęte wspólnie z innymi ośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa,
- d) metody alarmowania statków powietrznych w locie i jednostek pływających na morzu,
- e) obowiązki i uprawnienia osób wyznaczonych do działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- f) możliwe zmiany w rozmieszczeniu sprzętu i wyposażenia, które mogą być wymuszone warunkami meteorologicznymi lub innymi,
- g) sposoby uzyskiwania informacji istotnych dla działań poszukiwawczo-ratowniczych, takich jak komunikaty i prognozy meteorologiczne, odpowiednie NOTAM-y itp.,
- h) sposoby otrzymywania od innych ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa pomocy, jaka może być konieczna, włącznie ze statkami powietrznymi, jednostkami pływającymi, personelem oraz wyposażeniem,
- i) sposoby udzielania pomocy statkom powietrznym, zmuszonym do wodowania poprzez wspomaganie ich odnajdywania przez jednostki pływające,
- j) sposoby wspomagania innych statków powietrznych, które prowadzą działania poszukiwawczo-ratownicze lub w inny sposób udzielają pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie,
- k) wspólne działania podejmowane wraz ze służbami ruchu lotniczego i innymi organami, w celu udzielania pomocy statkowi powietrznemu, gdy istnieje uzasadnione przypuszczenie lub wiadomo, że stał się przedmiotem bezprawnej ingerencji.

4.2.5 Zalecenie. *Plany działań poszukiwawczo-ratowniczych powinny być spójne z planami działania lotniskowych służb ratowniczych, aby skoordynować działania w pobliżu rejonów lotnisk, włącznie z lotniskami położonymi w strefie przybrzeżnej.*

4.3 Jednostki poszukiwawczo-ratownicze

4.3.1 Każda jednostka poszukiwawczo-ratownicza:

- a) jest zapoznana ze wszystkimi częściami planów prowadzenia działań określonych w pkt 4.2, które są konieczne do skutecznego wykonywania jej zadań, oraz
- b) w sposób ciągły informuje ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego o stanie i zdolności do działania.

4.3.2 Umawiające się Państwa:

- a) utrzymują w gotowości do działań poszukiwawczo-ratowniczych wymagane siły i środki, oraz
- b) utrzymują odpowiednie zapasy racji żywnościowych, środków medycznych, urządzeń sygnalizacyjnych i innego wyposażenia ratowniczego oraz wyposażenia umożliwiającego przetrwanie rozbitków.

4.4 Szkolenie

W celu osiągnięcia i utrzymania najwyższej sprawności w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych, Umawiające się Państwa zapewniają systematyczne szkolenie personelu systemu poszukiwania i ratownictwa lotniczego oraz organizują odpowiednie ćwiczenia w tej dziedzinie.

4.5 Wraki

Zalecenie. *Każde Umawiające się Państwo powinno zapewnić, aby wraki pozostałe po wypadkach lotniczych na jego terytorium, lub wypadkach, które wydarzyły na pełnym morzu, lub też na obszarach o nieokreślonej przynależności państwowej, ale w obrębie rejonów poszukiwań i ratownictwa, za które Państwo jest odpowiedzialne, zostały usunięte lub zlikwidowane po zakończeniu badań wypadku lub też naniesione na mapę tak, aby zapobiec ewentualnym, późniejszym nieporozumieniom.*

ROZDZIAŁ 5 - PROCEDURY DZIAŁANIA

5.1 Informacje o zagrożeniu

- 5.1.1 Każdy organ, jednostka lub komórka organizacyjna służb poszukiwania i ratownictwa mająca uzasadnione przypuszczenie, że jakiś statek powietrzny znajduje się w stanie zagrożenia, niezwłocznie przekazuje wszelkie dostępne informacje właściwemu ośrodkowi koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.
- 5.1.2 Ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, natychmiast po otrzymaniu informacji dotyczącej statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia, opracowują i oceniają tę informację oraz określają zakres wymaganych działań.
- 5.1.3 Jeśli informacje dotyczące statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia pochodzą z innych źródeł niż organy służb ruchu lotniczego, ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego określa, jakiej fazie zagrożenia odpowiada sytuacja i działa zgodnie z procedurami, które są dla niej właściwe.

5.2 Procedury dla ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego podczas faz zagrożenia

5.2.1 Faza niepewności

W wypadku zaistnienia fazy niepewności ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego wykorzystuje wszelkie możliwości współdziałania z organami służb ruchu lotniczego, innymi odpowiednimi podmiotami i służbami, aby wpływające informacje mogły być szybko ocenione.

5.2.2 Faza alarmu

W wypadku zaistnienia fazy alarmu ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego niezwłocznie alarmuje jednostki poszukiwawczo-ratownicze i inicjuje niezbędne działania.

5.2.3 Faza niebezpieczeństwa

W wypadku zaistnienia fazy niebezpieczeństwa, ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego:

- a) niezwłocznie inicjuje działania jednostek poszukiwawczo-ratowniczych, zgodnie z odpowiednim planem prowadzenia działań,
- b) ustala położenie statku powietrznego, ocenia stopień niepewności tego położenia i na podstawie

tych informacji oraz oceny sytuacji określa wielkość obszaru, który ma być objęty poszukiwaniem,

- c) jeśli to możliwe, zawiadamia użytkownika i na bieżąco informuje go o sytuacji,
- d) zawiadamia inne ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, których pomoc może okazać się konieczna, lub które mogą być zainteresowane działaniami,
- e) zawiadamia organ służby ruchu lotniczego, z którym współpracuje, gdy informacja o zagrożeniu została odebrana z innego źródła,
- f) w początkowym etapie fazy niebezpieczeństwa powiadamia statki powietrzne, jednostki pływające, radiostacje brzegowe lub inne służby, które nie zostały ujęte w odpowiednim planie prowadzenia działań, a są w stanie udzielać pomocy, do:
 - 1) prowadzenia nasłuchu korespondencji nadawanej przez statek powietrzny znajdujący się w niebezpieczeństwie, emisji generowanej przez radiostacje ratownicze lub radiolatarnię awaryjną oznaczającą miejsce wypadku,

Uwaga. – Częstotliwości wymagane dla radiolatarni awaryjnej oznaczającej miejsce wypadku /ELT/ zamieszczone w Załączniku 10 tom III, to częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.

- 2) udzielenia pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe, oraz
- 3) informowania ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego o wszelkich zdarzeniach mogących pomóc w prowadzeniu poszukiwań,
- g) na podstawie dostępnych informacji sporządza szczegółowy plan prowadzenia poszukiwań lub/i ratowania, jaki jest wymagany i przedstawia ten plan organowi bezpośrednio kierującemu działaniami jako wytyczne do prowadzenia tych działań,
- h) stosownie do rozwoju sytuacji uzupełnia szczegółowy plan działania,
- i) zawiadamia odpowiedni organ odpowiedzialny za badanie wypadków lotniczych, oraz
- j) zawiadamia Państwo rejestracji statku powietrznego.

O ile okoliczności nie narzucają innego sposobu postępowania przestrzega się powyżej przedstawionej kolejności podejmowanych działań.

5.2.4 Wszczęcie działań poszukiwania i ratownictwa lotniczego w odniesieniu do statku powietrznego, którego pozycja nie jest znana

W przypadku ogłoszenia fazy zagrożenia w odniesieniu do statku powietrznego, którego pozycja nie jest znana, a który może znajdować się w jednym z dwu lub więcej rejonów poszukiwania i ratownictwa lotniczego, stosuje się następujące ustalenia:

- a) Jeśli ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego zostanie powiadomiony o ogłoszeniu fazy zagrożenia i nie ma informacji o tym, czy inne ośrodki podjęły odpowiednie działania, przyjmuje odpowiedzialność za rozpoczęcie odpowiednich działań, zgodnie z punktem 5.2, nawiązuje kontakt z sąsiednimi ośrodkami koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego w celu wyznaczenia jednego z ośrodków do niezwłocznego przyjęcia odpowiedzialności.
- b) O ile w ramach wspólnego porozumienia zainteresowane ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego nie zdecydują inaczej, to ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, który koordynuje działania, jest ośrodek odpowiedzialny za:

- rejon, z którego statek powietrzny przekazał ostatni meldunek o swoim położeniu, lub
- rejon, w kierunku którego statek powietrzny podążał, gdy ostatnia informacja o położeniu statku powietrznego została podana na linii rozgraniczenia dwóch rejonów poszukiwania i ratownictwa lotniczego, lub
- rejon, który był rejonem docelowym statku powietrznego, jeżeli statek nie był wyposażony w odpowiednie środki dwukierunkowej łączności radiowej lub nie był obowiązany do utrzymywania łączności radiowej, lub
- rejon, w którym System Cospas-Sarsat zlokalizował źródło emisji sygnału niebezpieczeństwa.

- c) Po ogłoszeniu fazy niebezpieczeństwa ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego ponoszący odpowiedzialność za całość działań informuje wszystkie ośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, które mogą być zaangażowane w te działania, o wszystkich okolicznościach stanu zagrożenia i o dalszym rozwoju sytuacji. Podobnie wszystkie ośrodki koordynacji ratownictwa, które otrzymają jakiegokolwiek informacje dotyczące zagrożenia,

informują o tym ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, który odpowiada za całość działań.

5.2.5 Przekazywanie informacji statkom powietrznym, w odniesieniu do których została ogłoszona faza zagrożenia

Kiedykolwiek będzie to właściwe, ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego odpowiedzialny za działania poszukiwawczo-ratownicze kieruje do organu służby ruchu lotniczego obsługującego rejon informacji powietrznej, w którym statek powietrzny wykonuje lot, informacje o inicjowanych działaniach, aby informacje mogły być przekazane na pokład tego statku.

5.3 Procedury dla przypadków, w których odpowiedzialność za działania poszukiwawczo-ratownicze rozciąga się na dwa lub więcej Umawiających się Państw

Jeśli odpowiedzialność za prowadzenie działań nad całym rejonem poszukiwania i ratownictwa lotniczego spoczywa na więcej niż jednym Umawiającym się Państwie, każde z takich Państw podejmuje działania zgodnie z odpowiednim planem działania, jeżeli zostanie o to poproszone przez ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego tego rejonu.

5.4 Procedury dla kierujących działaniami w terenie

Organ lub osoba bezpośrednio kierująca działaniami lub ich częścią:

- a) wydaje polecenia podległym jednostkom i informuje ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa o wydaniu takich poleceń,
- b) informuje na bieżąco ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego o rozwoju sytuacji.

5.5 Procedury dla ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego - zakończenie i zawieszenie działań poszukiwawczo-ratowniczych

5.5.1 Jeśli jest to wykonalne, działania poszukiwawczo-ratownicze kontynuuje się, aż do dostarczenia wszystkich rozbitków w bezpieczne miejsce lub aż do momentu utraty rozsądnej nadziei na uratowanie rozbitków.

5.5.2 Prowadzący działania ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, zwykle odpowiada za określenie, kiedy przerwać działania poszukiwawczo-ratownicze.

Uwaga. – Umawiające się Państwa mogą wymagać od innych, odpowiednich władz Państwa,

udziału w procesie decyzyjnym prowadzącym do zakończenia działań poszukiwawczo-ratowniczych.

5.5.3 Jeśli działania poszukiwawczo-ratownicze zakończyły się pomyślnie lub jeśli ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego uznaje, lub też jest informowany, że faza zagrożenia już nie występuje, odwołuje się działania poszukiwawczo-ratownicze oraz niezwłocznie informuje o tym wszystkie organa, siły i służby, które były zaangażowane lub zawiadamiane.

5.5.4 Jeśli działania poszukiwawczo-ratownicze stają się praktycznie niewykonalne a ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego dochodzi do wniosku, że rozbitkowie przetrwali i wciąż oczekują pomocy, wówczas ośrodek czasowo zawiesza działania w wyznaczonym rejonie (w terenie) do czasu zaistnienia dalszych zdarzeń o czym niezwłocznie informuje wszystkie organa, siły i służby uprzednio zaangażowane lub zawiadamiane. Odpowiednie informacje, które następnie napłyną, ocenia się i wznawia działania poszukiwawczo-ratownicze, gdy jest to usprawiedliwione i możliwe do wykonania.

5.6 Procedury na miejscu zdarzenia

5.6.1 Jeśli w ramach działań poszukiwawczo-ratowniczych, na miejscu zdarzenia są zaangażowane różne podmioty, ośrodek lub podośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego wyznacza jedną lub więcej jednostek na miejscu do koordynowania całej akcji, aby zapewnić bezpieczeństwo i skuteczność działań w powietrzu i na powierzchni, biorąc pod uwagę możliwości tych podmiotów i wymagania operacyjne.

5.6.2 Jeśli jest to możliwe i nie jest nierozważne lub zbędne, dowódca statku powietrznego, gdy zauważy, że inny statek powietrzny albo jednostka pływająca znajduje się w niebezpieczeństwie:

- a) utrzymuje w polu widzenia statek znajdujący się w niebezpieczeństwie tak długo aż będzie zmuszony opuścić miejsce zdarzenia lub do czasu gdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego uzna, że nie jest to już konieczne,
- b) określa położenie statku znajdującego się w niebezpieczeństwie,
- c) podaje ośrodkom koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub organowi służb ruchu lotniczego możliwie jak najwięcej informacji, takich jak:
 - typ statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie, jego znak rozpoznawczy i stan;
 - jego pozycję wg współrzędnych geograficznych lub wg siatki, lub też wg odległości i namiaru od

wyróżniającego się punktu orientacyjnego albo od pomocy radionawigacyjnej,

- czas obserwacji w godzinach i minutach GMT,
- liczbę spostrzeżonych osób,
- czy widać osoby opuszczające statek znajdujący się w niebezpieczeństwie,
- warunki meteorologiczne na miejscu zdarzenia,
- widoczny stan fizyczny rozbitków,
- najdogodniejszą trasę lądową do miejsca zdarzenia, oraz

d) postępuje zgodnie z poleceniami ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub organu ruchu lotniczego.

5.6.2.1 Jeżeli pierwszy statek powietrzny, który znajdzie się na miejscu zdarzenia, nie jest statkiem poszukiwawczo-ratowniczym, obejmuje on kierownictwo nad działaniami wszystkich innych statków powietrznych na miejscu wypadku, do czasu przybycia na to miejsce pierwszego statku poszukiwawczo-ratowniczego. Jeżeli taki statek nie jest w stanie nawiązać łączności z właściwym ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub organem służb ruchu lotniczego, w sposób wzajemnie uzgodniony, przekazuje kierownictwo statkowi powietrznemu, który jest w stanie nawiązać i utrzymywać łączność aż do przybycia pierwszego poszukiwawczo-ratowniczego statku powietrznego.

5.6.3 Jeśli jest konieczność, aby statek powietrzny przekazał informacje rozbitkom lub naziemnym siłom ratowniczym, a brak jest dwukierunkowej łączności, o ile jest to możliwe, zrzuca się urządzenie łączności, które umożliwi wzajemny kontakt, lub też zrzuca się wydruk komunikatu.

5.6.4 W przypadku, gdy na ziemi został wyłożony znak sygnałowy, statek powietrzny sygnalizuje, że został on zrozumiany w sposób podany w punkcie 5.6.3, lub gdy nie jest to możliwe, wykorzystuje właściwy sygnał wizualny zgodnie z Dodatkiem do Załącznika.

5.6.5 Jeśli zachodzi konieczność aby statek powietrzny skierował jednostkę pływającą na miejsce, w którym inny statek powietrzny lub jednostka pływająca znajduje się w niebezpieczeństwie, wykonuje to nadając dokładne polecenia za pomocą środków, którymi dysponuje. Jeżeli łączność radiowa nie może być nawiązana, statek powietrzny będzie stosować właściwy sygnał wizualny.

Uwaga. – Wizualne sygnały powietrze-ziemia i ziemia-powietrze są opublikowane w tomie III Dokumentu 9731.

5.7 Procedury dla dowódców statków powietrznych, którzy przejęli (usłyszeli) korespondencję dotyczącą niebezpieczeństwa

Jeśli to wykonalne, dowódca statku powietrznego, który przejmie sygnał niebezpieczeństwa:

- a) potwierdza otrzymanie sygnału,
- b) zapisuje pozycję statku znajdującego się w niebezpieczeństwie, jeżeli została podana,
- c) jeżeli to możliwe, namierza źródło transmisji,
- d) zawiadamia właściwy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego lub organ służb ruchu lotniczego o korespondencji dotyczącej niebezpieczeństwa, podając wszystkie posiadane informacje,
- e) oczekując na polecenia, w zależności od decyzji pilota, udaje się w kierunku pozycji podanej w korespondencji.

5.8 Sygnały wizualne

5.8.1 Wizualne sygnały powietrze-ziemia i ziemia-powietrze zawarte w Dodatku do Załącznika, (gdy będą

użyte) mają znaczenia tam podane. Używa się ich tylko dla wskazanego celu i nie używa się żadnych innych sygnałów, które mogłyby być z nimi pomyłone.

5.8.2 Po zaobserwowaniu jakiegokolwiek sygnału z zestawu zawartego w Dodatku, załoga samolotu podejmuje działanie zgodne ze znaczeniem sygnału.

5.9 Dokumentowanie działań

5.9.1 **Zalecenie.** *Każdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego powinien prowadzić zapisy dokumentujące działania organów, służb i jednostek poszukiwawczo-ratowniczych w swoim rejonie.*

5.9.2 **Zalecenie.** *Każdy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego powinien dokonywać oceny działań poszukiwawczo-ratowniczych prowadzonych w swoim rejonie. Oceny te powinny zawierać wszelkie uwagi odnoszące się do procedur stosowanych przez pilota oraz do wyposażenia ratowniczego i wyposażenia zapewniającego przetrwanie rozbitkom, jak również ewentualne propozycje mające na celu udoskonalenie owych procedur i wyposażenia. Oceny, które mogą zainteresować inne Państwa, zaleca się przedstawić do wiadomości ICAO i do rozpowszechnienia – stosownie do ich charakteru.*

DODATEK - SYGNAŁY DLA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA

(Uwaga - patrz rozdział 5 pkt 5.8 Załącznika)

1. Sygnały stosowane do porozumiewania się z pojazdami i jednostkami naziemnymi

1.1 Następujące manewry wykonywane kolejno przez statek powietrzny oznaczają, że statek powietrzny pragnie skierować pojazd/jednostkę pływającą w kierunku statku powietrznego lub pojazdu/jednostki pływającej, znajdujących się w niebezpieczeństwie:

- a) okrążanie pojazdu/jednostki pływającej, co najmniej raz,
- b) przecinanie zamierzonego kursu pojazdu/jednostki pływającej blisko przed nimi, na małej wysokości, i:
 - 1) przechyłanie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło, lub
 - 2) otwieranie lub zamykanie przepustnicy (zmiana obrotów silnika), lub
 - 3) zmienianie skoku śmigła.

Uwaga. – Na skutek wysokiego poziomu hałasu na pokładzie pojazdu (jednostki pływającej) na powierzchni ziemi lub wody, sygnały dźwiękowe wymienione w punkcie 2) i 3) mogą być mniej skuteczne niż sygnał wzrokowy wymieniony w punkcie 1) i są uważane za dodatkowe środki zwrócenia uwagi.

- c) przyjęcie kursu na kierunek, w który pojazd/jednostka pływająca, ma się kierować.

Powtórzenie takich manewrów ma to samo znaczenie.

1.2 Następujący manewr wykonany przez statek powietrzny oznacza, że pomoc pojazdu/jednostki pływającej na powierzchni ziemi lub wody, do którego jest skierowany, nie jest już potrzebna:

- przecięcie śladu torowego pojazdu/jednostki pływającej blisko tyłu pojazdu/za rufą na małej wysokości, i:
 - 1) przechyłanie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło, lub
 - 2) otwieranie i zamykanie przepustnicy, lub
 - 3) zmienianie skoku śmigła.

Uwaga. – Następujące odpowiedzi mogą być nadawane w odpowiedzi na sygnały, o których mowa w 1.1:

- dla potwierdzenia odebrania sygnałów:

1) podnoszenie chorągiewki sygnałowej (pionowe, czerwone i białe paski,) zbliżanie (oznacza zrozumienie);

2) nadawanie błyskową lampą sygnałową serii liter T wg alfabetu Morse'a;

3) Zmienianie kierunku ustawienia odpowiednio do kierunku lotu statku powietrznego.

- dla wykazania niemożności stosowania się:

1) podnoszenie międzynarodowej flagi „N” (szachownica o niebiesko-białych kwadratach);

2) podanie lampą błyskową serii sygnałów oznaczających literę „N” wg alfabetu Morse'a.

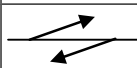
Uwaga. – Patrz uwaga po pkt. 1.1 b.

2. Kod sygnałów wzrokowych „ziemia-powietrze”

2.1 Kod sygnałów wzrokowych „ziemia-powietrze” przeznaczony do stosowania przez rozbitków

Lp.	Znaczenie sygnałów	Sygnał kodowy
1.	Potrzebna pomoc	V
2.	Potrzebna pomoc medyczna	X
3.	Nie	N
4.	Tak	Y
5.	Udaje się w tym kierunku.	↑

2.2 Kod sygnałów wzrokowych „ziemia-powietrze” przeznaczony do stosowania przez naziemne jednostki prowadzące poszukiwania i akcje ratowniczą

Lp.	Znaczenie sygnałów	Sygnał kodowy
1.	Działanie zakończone	L L L
2.	Znaleźliśmy wszystkie osoby	<u>L L</u>
3.	Znaleźliśmy tylko niektóre osoby	++
4.	Nie możemy kontynuować działania, wracamy do bazy	X X
5.	Podzieliliśmy się na dwie grupy; Udajemy się we wskazanych kierunkach	
6.	Otrzymaliśmy informację, że statek powietrzny jest w tym kierunku	→ →
7.	Nic nie znaleziono; Poszukujemy dalej	N N

2.3 Długość symboli wynosi co najmniej 2,5 m (8 ft), a symbole są widoczne.

Uwaga 1. Symbole mogą być wykonane z dowolnych materiałów, takich jak pasy tkaniny, materiał spadochronowy, kawałki drewna, kamienie lub podobne materiały, których powierzchnia może być znaczone przez udeptywanie lub pochłapanie olejem, itp.

Uwaga 2. Uwaga na powyższe sygnały może być zwrócona przy pomocy innych środków takich jak radio, rakiety świetlne, dym, odbite światło, itp.

3. Sygnały „powietrze-ziemia”

3.1 Następujące sygnały wykonywane przez statki powietrzne oznaczają, że sygnały wyłożone na ziemi zostały zrozumiane:

a) podczas godzin dziennych:

– przechylenie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło,

b) podczas godzin nocnych:

– włączanie i wyłączanie dwa razy reflektorów do lądowania, lub gdy statek powietrzny ich nie posiada, dwukrotne włączenie i wyłączenie świateł nawigacyjnych.

3.2 Brak powyższych sygnałów oznacza, że sygnał wyłożony na ziemi nie został zrozumiany.

– KONIEC

Rozpowszechnianie: Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

Wydawca: Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Redakcja: Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17
e-mail: dzu@ulc.gov.pl

Skład, druk: Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09
e-mail: z8@ppgk.com.pl

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa
