

НАРЕДБА № 12
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 осъществява 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 централите 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 II.

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, вкл. 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 на системата за търсене и спасяване и изпълнението 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 осъществява от КЦТСАП в ГДГВА, 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 осъществява 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 21.07.1999 г. за извършване на полети във въздушното пространство и от/до летищата на Република България (обн., 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 ГДГВА 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 лицата по чл. 15 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 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 (МСКЦ) 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, вкл. 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/A/) 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/A/) 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/A/), 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 MHz и УКВ канали 6 (156.3 MHz), 13 (156.65 MHz) и 16 (156.8 MHz) в диапазона на морската подвижна служба.

(3) Всяко въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/A/), 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 порции и спасително оборудване за оцелелите, най-малко едно от въздухоплавателните средства за търсене и спасяване (SAR /A/), участващи в операциите по търсене и спасяване, носи на борда си спускаема екипировка и оборудване за оцеляване.

Чл. 33. (1) Главният директор на ГДГВА в рамките на подготвителните мероприятия и при необходимост организира доставката и складирането на необходимите запаси, в това число спасителни средства, спасителни порции, 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 порции 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-близкия 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 5.05.1999 г. за обслужване на въздушното движение във въздушното пространство на Република България (обн., 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 5.05.1999 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 5.05.1999 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 аварийен предавател за местоположение на въздухоплавателното средство или по друг начин;
2. има излъчване от аварийен 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 аварийен 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 ГДГВА 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 ѝ към въздухоплавателните средства.

Раздел III.

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/A/);

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/A/), 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/A/.

(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/A/).

Чл. 53. В случай, че е необходимо екипажът на въздухоплавателното средство за търсене и спасяване (SAR/A/) 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 ѝ, при условие, че все още съществува възможност за спасяване на оцелели.

Чл. 59. (1) Операцията по търсене и спасяване продължават 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 взимане 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 операциите.

Чл. 61. (1) Прекратяването на операцията за търсене и/или спасяване не лишава авиационният 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 за разследване на авиационни произшествия в Република България (обн. ДВ бр. 12 от 1999 г.).

(2) След приключването на разследването на авиационното произшествие с въздухоплавателно средство, чийто 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 II.

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 ГДГВА.

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 задълженията 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/A)“ 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“ е 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. „ELT“ е общ термин, означаващ оборудване, което разпространява ясно различни сигнали по определени честоти и в зависимост от приложението, може да бъде активирано ръчно или автоматично при удар.
18. „GOREF“ – 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 29 декември 2005 г. за условията, реда и изискванията към системата за търсене и спасяване при авиационно произшествие (обн., ДВ, бр. 5 от 2006 г.).

§ 3. В едногодишен срок от влизането в сила на наредбата ГДГВА съвместно с лицата по чл. 15 разработва плановете по чл. 21.

§ 4. В тримесечен срок от влизането в сила на наредбата главният директор на ГДГВА 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 ГДГВА дава указания по прилагането на наредбата.

Приложение към чл. 56 и 57

Сигнали за търсене и спасяване

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

1.1. Следните маневри, изпълнени в последователност от въздухоплавателно средство за търсене и спасяване (SAR/A/) или въздухоплавателното средство, участващо в 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 близо пред него и на малка височина и:

а) разклащане на крилата; или

б) увеличаване или намаляване оборотите на двигателя; или

в) промяна стъпката на пропелера.

1.1.3. Поради високото ниво на шум на борда на средството от повърхността, звуковите сигнали от буква „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/A/) 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 близо зад него и на малка височина и:

а) разклащане на крилата; или

б) увеличаване или намаляване оборотите на двигателя; или

в) промяна стъпката на пропелера.

1.3. На сигналите от 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 „Т“ 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.

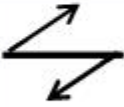

СИМВОЛИ НА ИКАО

<i>No</i>	<i>Съобщение</i>	<i>Символ на кода</i>
1	НУЖДА ОТ ПОМОЩ	V
2	НУЖДА ОТ МЕДИЦИНСКА ПОМОЩ	X
3	“НЕ” ИЛИ ОТРИЦАТЕЛЕН	N
4	“ДА” ИЛИ ПОЛОЖИТЕЛЕН	Y
5	ДВИЖА СЕ В ТАЗИ ПОСОКА	→

ДОПЪЛНИТЕЛНИ СИМВОЛИ ЗА Р. БЪЛГАРИЯ

<i>No</i>	<i>Съобщение</i>	<i>Символ на кода</i>
1	ВСИЧКО Е НАРЕД	O K
2	НУЖДА ОТ ХРАНА И ВОДА	A
3	НУЖДА ОТ ГОРИВО И МАСЛО	M
4	НУЖДА ОТ РЕМОНТ	P

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

<i>No</i>	<i>Съобщение</i>	<i>Символ на кода</i>
1	ОПЕРАЦИЯТА Е ЗАВЪРШЕНА	LLL
2	ВСИЧКИ СА НАМЕРЕНИ	<u>LL</u>
3	НАМЕРЕНИ СА САМО ЧАСТ ОТ ОЦЕЛЕЛИТЕ	H
4	НЕ МОЖЕМ ДА ПРОДЪЛЖИМ. ВРЪЩАМЕ СЕ В БАЗАТА	XX
5	РАЗДЕЛЯМЕ СЕ НА ДВЕ ГРУПИ. ВСЯКА СЛЕДВА В УКАЗАНОТО НАПРАВЛЕНИЕ	
6	ПОЛУЧЕНА ИНФОРМАЦИЯ, ЧЕ ВС Е В ТАЗИ ПОСОКА	
7	НЕ ОТКРИХМЕ НИЩО. ПРОДЪЛЖАВАМЕ ТЪРСЕНЕТО	NN

спасяване.

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

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

2.3.2. Внимание към горните сигнали може да бъде привлечено и с други средства, като радио, фейерверки, 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.