



ICAO

Załącznik do obwieszczenia nr 10/2025
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 26 maja 2025 r.

Międzynarodowe normy
i zalecane metody postępowania

Załącznik 12 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Poszukiwanie i ratownictwo

Wydanie dziewiąte, lipiec 2024



Niniejsze wydanie zastępuje, z dniem 28 listopada 2024, wszystkie poprzednie wydania Załącznika 12.

Informacje dotyczące stosowania międzynarodowych norm i zalecanych metod postępowania znajdują się w Przedmowie.

ORGANIZACJA MIĘDZYNARODOWEGO LOTNICTWA CYWILNEGO

ZMIANY

Zmiany są ogłaszane w suplementach do *Katalogu Produktów i Usług*; Katalog i jego suplementy są dostępne na stronie internetowej ICAO pod adresem www.icao.int. Poniższe miejsce służy do zapisywania takich zmian.

REJESTRACJA ZMIAN I POPRAWEK

[illegible][illegible]

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA.....	iv
ROZDZIAŁ 1. DEFINICJE	1-1
ROZDZIAŁ 2. ORGANIZACJA.....	2-1
2.1 Służby poszukiwania i ratownictwa.....	2-1
2.2 Rejony poszukiwania i ratownictwa	2-1
2.3 Ośrodki i podośrodki koordynacji ratownictwa	2-1
2.4 Łączność dla potrzeb poszukiwania i ratownictwa	2-2
2.5 Jednostki poszukiwawczo-ratownicze	2-2
2.6 Wyposażenie poszukiwawczo-ratownicze	2-3
ROZDZIAŁ 3. WSPÓŁDZIAŁANIE	3-1
3.1. Współdziałanie między Państwami.....	3-1
3.2. Współdziałanie z innymi służbami	3-1
3.3. Rozpowszechnianie informacji	3-2
ROZDZIAŁ 4. DZIAŁANIA PRZYGOTOWAWCZE	4-1
4.1. Niezbędne informacje	4-1
4.2. Planowanie działań	4-1
4.3. Jednostki poszukiwawczo-ratownicze	4-2
4.4. Szkolenie.....	4-3
4.5. Wraki	4-3
4.5 Miejsca wypadków i wraki	4-3
ROZDZIAŁ 5. PROCEDURY DZIAŁANIA	5-1
5.1. Informacje o zagrożeniu.....	5-1
5.2. Procedury dla ośrodków koordynacji ratownictwa podczas faz zagrożenia	5-1
5.3. Procedury dla przypadków, w których odpowiedzialność za działania poszukiwawczo-ratownicze rozciąga się na dwa lub więcej Umawiających się Państw.....	5-2
5.4. Procedury dla władz w terenie	5-2
5.5. Procedury dla ośrodków koordynacji ratownictwa – zakończenie i zawieszenie działań poszukiwawczo-ratowniczych.....	5-2
5.6. Procedury na miejscu wypadku ²	5-3
5.7. Procedury dla dowódcy statku powietrznego przechwytyjącego transmisję w niebezpieczeństwie	5-4
5.8. Sygnały wizualne	5-5
5.9. Dokumentowanie działań.....	5-5
DODATEK. SYGNAŁY DLA POSZUKIWANIA I RATOWNICTWA	APP-1
1. Sygnały stosowane do porozumiewania się z jednostkami nawodnymi	APP-1
2. Wizualny kod sygnału ziemia-powietrze	APP-2
3. Sygnały powietrze-ziemia.....	APP-3

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 otwartymi morzami oraz w celu koordynacji między 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 między regulacjami i praktykami narodowymi a normami międzynarodowymi, zawartymi w niniejszym Załączniku oraz uzupełnieniach do niego. Umawiające się Państwa zachęca się do zgłaszania różnic między 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 między 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 zrehabilitowane w taki sposób, aby ułatwić ich włączenie, bez większych zmian, do prawodawstwa krajowego.

Status poszczególnych części załącznika

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

ZAŁĄCZNIK 12

(iv)

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 terminów* używanych w Standardach i Zalecanych Praktykach, 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 zmieniłaby 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. Każde Umawiające się Państwo jest proszone o wybranie jednego z tych tekstów do celów wdrażania na szczeblu krajowym i innych skutków przewidzianych w Konwencji, albo poprzez bezpośrednie użycie, albo poprzez tłumaczenie na własny język narodowy, i odpowiednio powiadomić Organizację.

Praktyki wydawnicze

Celem wskazania statusu każdego z nagłówków, zastosowana została następująca praktyka: Normy zostały wydrukowane pismem zwykłym; Zalecane metody postępowania zostały wydrukowane pismem zwykłym kursywą, zaś ich status został wskazany przedrostkiem Zalecenia; Uwagi zostały wydrukowane pismem zwykłym kursywą, zaś ich status wskazany został przedrostkiem 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; i użycie rodzaju męskiego należy rozumieć jako obejmujące osoby płci męskiej i żeńskiej.

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

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Przyjęcie/Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
1 wydanie	Dział poszukiwania i ratownictwa, Druga sesja (1946) Komisja Żegluga Powietrznej	Międzynarodowe normy i zalecane metody postępowania – służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego.	25 maja 1950 1 grudnia 1950 1 marca 1951
1 (2 wydanie)	Dział poszukiwania i ratownictwa, Trzecia sesja (1951)	Organizacja poszukiwań i ratownictwa, łączność, ocena działań poszukiwawczo-ratowniczych, procedury stosowane w poszukiwaniu i ratownictwie, sygnały „powietrze – ziemia”.	31 marca 1952 1 września 1952 1 stycznia 1953
2 (3 wydanie)	Druga Konferencja żegluga powietrznej (1955)	Podośrodki koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, obsługa i zaopatrywanie w paliwo jednostek poszukiwawczo-ratowniczych innych zainteresowanych Państw.	8 maja 1956 1 września 1956 1 grudnia 1956
3	Trzecia Konferencja żegluga powietrznej (1956). Zmiana 140 do Załącznika 6, rozdział 6.	Oznaczenie miejsc na kadłubie płatowca przeznaczonych do awaryjnego wejścia do wnętrza.	13 czerwca 1957 1 października 1957 1 grudnia 1957
4 (4 wydanie)	Dział przepisów ruchu lotniczego oraz poszukiwania i ratownictwa lotniczego (1958)	Współpraca między Państwami, informacja dotycząca niebezpieczeństwa, zasady działania ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego.	8 grudnia 1959 1 maja 1960 1 sierpnia 1960
5	Zmiana 13 do Załącznika 11	Zawiadamianie ośrodków koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego przez organy służb ruchu lotniczego.	13 kwietnia 1962 – 1 listopada 1962
6	Zmiana 4 do Załącznika 9	Czasowe wejście na teren jednego z Umawiających się Państw jednostek poszukiwawczo-ratowniczych z innych Umawiających się Państw.	– – 1 lipca 1964
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 1 listopada 1964 1 lutego 1965
8	Międzynarodowa konwencja o ratowaniu życia ludzi na morzu. Zmiana 15 do Załącznika 11	Uaktualnienie kompetencji służby alarmowania.	10 grudnia 1965 – 25 sierpnia 1966
9 (5 wydanie)	Przegląd przez Komisję Żegluga Powietrznej dodatkowych regionalnych procedur	Współpraca między 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 25 września 1970 4 lutego 1971
10	Komisja Żegluga 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 11 kwietnia 1973 16 sierpnia 1973

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Przyjęcie/Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
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 25 marca 1975 9 października 1975
12	Zmiana 60 do Załącznika 3	Dodatkowe pomoce łączności między służbami meteorologicznymi i jednostkami poszukiwawczo-ratowniczymi.	8 grudnia 1975 8 kwietnia 1976 12 sierpnia 1976
13	Komisja Żeglugi Powietrznej	Kod sygnałów wizualnych ziemia-powietrze dla użycia przez rozbitków.	15 grudnia 1980 15 kwietnia 1981 26 listopada 1981
14	Komisja Żeglugi Powietrznej	Obowiązki ośrodka koordynacji ratownictwa (RCC) w zakresie środków przygotowawczych w przypadku, gdy statek powietrzny stanie się przedmiotem bezprawnej ingerencji.	12 marca 1990 30 lipca 1990 15 września 1990
15	Komisja Żeglugi Powietrznej	Definicja statku poszukiwawczo-ratowniczego; wymagania dotyczące łączności dla ośrodków koordynacji ratownictwa (RCC) i wyposażenia poszukiwawczo-ratowniczych (SAR) statków powietrznych; punkt kontaktowy SAR (SPOC).	12 marca 1993 26 lipca 1993 11 września 1993
16 (7 wydanie)	Zmiana 25, 20 i 7 do załącznika 6, części I, II i III, odpowiednio; Komisja Żeglugi Powietrznej	Poprawiona definicja „dowódcy statku powietrznego”; zmiany redakcyjne.	12 marca 2001 16 lipca 2001 1 listopada 2001
17 (8 wydanie)	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 RCC.	27 lutego 2004 12 lipca 2004 25 listopada 2004
18	Komisja Żeglugi Powietrznej	Obowiązki ośrodka koordynacji ratownictwa (RCC).	16 marca 2007 17 lipca 2007 22 listopada 2007
19 (9 wydanie)	Szóste posiedzenie Panelu Operacyjnego Zarządzania Ruchem Lotniczym (ATMOSP/6); oraz dwudzieste siódme posiedzenie Wspólnej Grupy Roboczej Organizacji Międzynarodowego o Lotnictwa Cywilnego/ Międzynarodowej Organizacji	a) Globalny Lotniczy System Alarmowania i Bezpieczeństwa (GADSS); i Responsywność operacji SAR, bezpieczeństwo personelu SAR w miejscach wypadków, prowadzenie ćwiczeń i procedury, których należy przestrzegać podczas przechwytywania transmisji w niebezpieczeństwie od 26 listopada 2026 r.	18 marca 2024 22 lipca 2024 28 listopada 2024 26 listopada 2026

<i>Zmiana</i>	<i>Źródło(a)</i>	<i>Temat(y)</i>	<i>Przyjęcie/Zatwierdzenie Wejście w życie Stosowanie</i>
	Morskiej (ICAO/IMO) ds. Harmonizacji Lotniczego i Morskiego Poszukiwania i Ratownictwa (JWG-SAR/27)		

MIĘDZYNARODOWE 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) Manual)), Tom I – Organizacja i Zarządzanie, Tom II – Koordynacja Poszukiwań i Ratownictwa i Tom III – Mobilne Siły i Środki (Doc 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 trzech tomach Podręcznika IAMSAR zawarto wytyczne 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

Poniższe terminy użyte w Normach i Zalecanych Metodach Postępowania dotyczących poszukiwania i ratownictwa mają następujące znaczenie:

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

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

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.

Wodowanie (Ditching). Przymusowe lądowanie statku powietrznego na wodzie.

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

Połączony ośrodek koordynacji ratownictwa (Joint rescue coordination centre (JRCC)). 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 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 ratownictwa (Rescue coordination centre (RCC)). Organ odpowiedzialny za sprawne działanie służb poszukiwania i ratownictwa oraz koordynację działań poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie poszukiwania i ratownictwa.

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

Poszukiwanie (Search). Działanie, zwykle koordynowane przez ośrodek lub podośrodek koordynacji ratownictwa, prowadzone

przy użyciu dostępnego personelu i sprzętu do zlokalizowania miejsca znajdowania się osób będących w niebezpieczeństwie.

Poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny (*Search and rescue aircraft*). Statek powietrzny wyposażony w odpowiedni sprzęt specjalistyczny zapewniający prowadzenie skutecznych działań poszukiwawczo-ratowniczych.

Poszukiwawczo-ratownicze zasoby (*Search and rescue facility*). Środki wyznaczone do prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych, w tym mobilne jednostki poszukiwawczo-ratownicze.

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

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.

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

2.1.1 Umawiające się Państwa, samodzielnie lub we współpracy z innymi Państwami, ustanawiają służby poszukiwania i ratownictwa na swych terytoriach oraz zapewniają ich bezzwłoczne działanie celem 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 odpowiedzialne za części otwartych mórz lub obszarów o nieokreślonej suwerenności. Umawiające się Państwo, które przyjęło odpowiedzialność za zapewnienie służby poszukiwania i ratownictwa 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 Posiedzeń Żeglugi Powietrznej (Regional Air Navigation Meetings).

2.1.1.2 Podstawowe elementy służby poszukiwania i ratownictwa obejmują ustanowienie regulacji prawnych i normatywnych, wskazanie organu administracji publicznej właściwego w sprawach poszukiwania i ratownictwa, 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, 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, wykorzystują jednostki poszukiwawczo-ratownicze oraz inne dostępne zasoby 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 ratownictwa lotniczego i morskiego działających w tym samym rejonie.

2.1.5 **Zalecenie.**– Umawiające się Państwa powinny ułatwiać zachowanie spójności i współpracę między swoimi lotniczymi i morskimi służbami poszukiwawczo-ratowniczymi.

2.1.6 **Zalecenie.**– Tam, gdzie jest to możliwe Umawiające się Państwa powinny ustanowić połączone ośrodki koordynacji ratownictwa celem koordynacji lotniczych i morskich operacji poszukiwawczo-ratowniczych.

2.2 Rejony poszukiwania i ratownictwa

2.2.1 Umawiające się Państwa określają rejony poszukiwania i ratownictwa, dla których zapewniają służby poszukiwania i ratownictwa. Regiony te nie mogą się pokrywać, a sąsiadujące ze sobą regiony muszą przylegać do siebie.

Uwaga 1.– Rejony poszukiwania i ratownictwa 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. Sąsiadujące Państwa mogą współpracować celem ustanowienia służb poszukiwania i ratownictwa w ramach jednego rejonu SAR.

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

2.2.1.1 **Zalecenie.**– Tak dalece jak to możliwe, granice rejonów poszukiwania i ratownictwa, powinny pokrywać się z granicami odpowiadających im rejonów informacji powietrznej oraz w odniesieniu do obszarów nad pełnym morzem z morskimi rejonami poszukiwania i ratownictwa.

2.3 Ośrodki i podośrodki koordynacji ratownictwa

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

Uwaga.– Na mocy regionalnego porozumienia o żegludze powietrznej, Umawiające się Państwo może ustanowić ośrodek koordynacji ratownictwa 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 właściwego dla ośrodka koordynacji ratownictwa innego Umawiającego się Państwa, powinno ustanowić podośrodek koordynacji ratownictwa, aby zwiększyć skuteczność służb poszukiwania i ratownictwa na przyłączonym obszarze.*

2.3.3 Każdy ośrodek i odpowiednio podośrodek, koordynacji ratownictwa funkcjonuje przez całą dobę zapewniając pełnienie dyżurów przez wyszkolony personel, przygotowany do prowadzenia korespondencji radiowej.

2.3.4 Zalecenie.– *Personel RCC zaangażowany w prowadzenie korespondencji radiowej powinien biegle posługiwać się językiem angielskim.*

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

2.3.6 Każdy ośrodek koordynacji ratownictwa, w stosownych przypadkach, podośrodek koordynacji ratownictwa powinien posiadać aktualne dane kontaktowe w Katalogu Kontroli OPS.

2.3.7 Każdy ośrodek koordynacji ratownictwa, w stosownych przypadkach, podośrodek koordynacji ratownictwa powinien subskrybować i utrzymywać dostęp do repozytorium lokalizacji statku powietrznego w niebezpieczeństwie (LADR)

Uwaga.– *Wytyczne dotyczące korzystania z katalogu kontroli OPS i LADR znajdują się w Podręczniku Globalnego Lotniczego Systemu Alarmowego i Bezpieczeństwa (GADSS) (Doc 10165).*

2.4 Łączność dla potrzeb poszukiwania i ratownictwa

2.4.1 Każdy ośrodek koordynacji ratownictwa posiada środki do natychmiastowej i niezawodnej łączności dwukierunkowej z:

- a) współpracującym organem służby ruchu lotniczego;
- b) współpracującymi podośrodkami koordynacji ratownictwa;
- 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) siedzibą jednostek poszukiwawczo-ratowniczych w rejonie;
- f) wszystkimi morskimi ośrodkami koordynacji ratownictwa w rejonie i lotniczymi, morskimi lub połączonymi ośrodkami koordynacji ratownictwa w sąsiednich 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.– *Morskie ośrodki koordynacji ratownictwa są określone w odpowiednich dokumentach Międzynarodowej Organizacji Morskiej.*

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

- k) podośrodkami koordynacji ratownictwa w przylegających rejonach poszukiwania i ratownictwa;
- l) biurem meteorologicznym lub meteorologicznym biurem nadzoru;
- m) jednostkami poszukiwawczo-ratowniczymi; i
- n) 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 zasobów niezbędnych do prowadzenia działań w rejonie poszukiwania i ratownictwa jest określona w regionalnych porozumieniach dotyczących żeglugi powietrznej i wyszczególniona w publikowanym właściwym Planie Żeglugi Powietrznej (Air Navigation Plan) oraz dokumencie wykonawczym dotyczącym zasobów i służb (Facilities and Services Implementation Dokument).

2.5.2 Umawiające się Państwa uwzględniają w operacyjnym planie poszukiwania i ratownictwa, podmioty występujące w obrębie służb publicznych i 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 środki do natychmiastowego i niezawodnego nawiązywania i utrzymywania dwukierunkowej, niezawodnej łączności z innymi jednostkami lub podmiotami biorącymi udział we wspólnych 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 nadajników sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT) zawarte są w Załączniku 6, tom I, II i III.

Uwaga 2.– Wymagania dotyczące nadajników sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT) są zawarte w Załączniku 10, tom III.

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

Uwaga.– Do 25 listopada 2026, większość jednostek pływających posiada możliwość nawiązywania i utrzymywania łączności ze statkami powietrznymi na częstotliwościach 2182 kHz, 4125 kHz i 121.5 MHz. Jednak częstotliwości te, a w szczególności 121.5 MHz, mogą nie być rutynowo monitorowane przez jednostki pływające.

Uwaga.– Od 26 listopada 2026, większość jednostek pływających posiada możliwość nawiązywania i utrzymywania łączności ze statkami powietrznymi na częstotliwościach 2182 kHz, 4125 kHz, 121.5 MHz i 123.1 MHz. Jednak częstotliwości te, a w szczególności 121.5 MHz i 123.1 MHz, mogą nie być rutynowo monitorowane przez jednostki pływające. Jednostki pływające monitorują raczej kanał 16 (156.8 MHz), międzynarodową morską częstotliwość alarmową, bezpieczeństwa i wywoływania.

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

Uwaga.– Międzynarodowy Kod Sygnałów jest opublikowany przez Międzynarodową Organizację Morską jako dokument 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.

2.6.9 **Zalecenie.**– Od 26 listopada 2026, każdy poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny używany do poszukiwań i ratownictwa nad obszarami morskimi powinien być wyposażony w zrzucone urządzenie do pomiaru rzeczywistego dryfu powierzchniowego.

ROZDZIAŁ 3. WSPÓŁDZIAŁANIE

3.1. Współdziałanie między Państwami

3.1.1. Umawiające się Państwa koordynują działalność organów służb poszukiwania i ratownictwa 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.*

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 natychmiastowe wejście 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 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, ustanawiając warunki wejścia 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 ratownictwa do:*

- a) *zwracania się do innych ośrodków koordynacji ratownictwa 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 ratownictwa 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.**– *Do 25 listopada 2026 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.**– *Od 26 listopada 2026 Umawiające się Państwa powinny organizować wspólne ćwiczenia z udziałem własnych RCC, RSC oraz jednostek poszukiwawczo-ratowniczych, jednostek innych Państw i służb, aby podnosić efektywność działań poszukiwawczo-ratowniczych.*

3.1.10. **Zalecenie.**– *Umawiające się Państwa powinny podjąć działania umożliwiające personelowi swoich ośrodków i podośrodków koordynacji ratownictwa okresowe wizyty łącznikowe w ośrodkach Państw sąsiednich.*

3.2. Współdziałanie z innymi służbami

3.2.1. Umawiające się Państwa ustanawiają, aby wszystkie statki powietrzne, jednostki pływające, miejscowe służby i urzędnicy, które nie wchodzą w skład organizacji poszukiwawczo-ratowniczej w pełni współpracowały z tą ostatnią w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz udzielały wszelkiej możliwej pomocy osobom, które przeżyły wypadek lotniczy.

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

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

3.2.4. **Zalecenie.**– *Aby ułatwić badanie wypadków lotniczych, gdy jest to możliwe, jednostkom poszukiwawczo-ratowniczym powinny towarzyszyć osoby wykwalifikowane w prowadzeniu badań wypadków lotniczych.*

3.2.5. Do 25 listopada 2026, Państwa wyznaczają poszukiwawczo-ratowniczy punkt kontaktowy (search and rescue point of contact), celem odbioru danych o niebezpieczeństwie z Systemu Cospas-Sarsat.

3.2.5 Od 26 listopada 2026, Państwa wyznaczają całodobowy poszukiwawczo-ratowniczy punkt kontaktowy (search and rescue point of contact) dostępny do odbioru i potwierdzania danych o niebezpieczeństwie z Systemu Cospas-Sarsat, który zapewni terminowe powiadomienie odpowiedzialnego RCC celem rozpoczęcia odpowiednich działań poszukiwawczo-ratowniczych.

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.

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 ratownictwa posiada łatwo dostępne i zawsze aktualne informacje dotyczące jego rejonu poszukiwania i ratownictwa, a w tym:

- a) jednostek poszukiwawczo-ratowniczych, podośrodków koordynacji ratownictwa 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 ratownictwa powinien także posiadać łatwo dostępne wszystkie inne 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;*
- d) *położenia obiektów, o których wiadomo, że mogą być omyłkowo rozpoznane jako niezlokalizowany lub nieewidencjonowany wrak, zwłaszcza, gdy jest obserwowany z powietrza;*
- e) *od 26 listopada 2026, pozycji, kursu i prędkości statku powietrznego, który może być w stanie udzielić pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie; oraz*
- f) *od 26 listopada 2026, gdy rejon poszukiwania i ratownictwa obejmuje obszary morskie, położenia, kursu i prędkości jednostek pływających, które mogą być w stanie udzielić pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie*

4.1.3. **Zalecenie.**— *Do 25 listopada 2026¹, każdy ośrodek koordynacji ratownictwa, którego rejon poszukiwań i ratownictwa obejmuje obszary morskie, powinien mieć łatwy dostęp do informacji dotyczących pozycji, kursu, prędkości i sposobów wywoływania jednostek pływających znajdujących na takich obszarach, które mogą być w stanie udzielić pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie.*

Uwaga. — *Informacje te mogą znajdować się w ośrodkach koordynacji ratownictwa albo mogą być poza ośrodkiem, ale łatwo dostępne.*

Paragraf 4.1.3 i towarzysząca mu Uwaga zostaną usunięte 26 listopada 2026.

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 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 jednostek pływających. Wszystkie ośrodki koordynacji 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 ratownictwa przygotowuje szczegółowy plan prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych w swoim rejonie poszukiwania i ratownictwa.

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 udostępnionych przez inne Państwa.

4.2.4. Plany prowadzenia działań poszukiwawczo-ratowniczych zawierają 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 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 ratownictwa pomocy, jaka może być konieczna, włącznie ze statkami powietrznymi, jednostkami pływającymi, personelem oraz wyposażeniem;
- i) *do 25 listopada 2026*, metody udzielania pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie i zmuszonym do wodowania w celu spotkania z jednostkami nawodnymi;
- j) *do 25 listopada 2026*, metody udzielania pomocy poszukiwawczo-ratowniczym lub innym statkom powietrznym w dotarciu do statku powietrznego w niebezpieczeństwie; i
- k) *do 25 listopada 2026*, wspólne działania podejmowane we współpracy z organami służb ruchu lotniczego i innymi zainteresowanymi władzami w celu udzielenia pomocy statkom powietrznym, o których wiadomo lub co do których istnieje podejrzenie, że są przedmiotem bezprawnej ingerencji.
- i) *od 26 listopada 2026*, metody uzyskiwania zgody na wejście jednostek poszukiwawczo-ratowniczych z państwa udzielającego pomocy na terytorium państwa RCC;
- j) *od 26 listopada 2026*, metody udzielania pomocy statkom powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie i zmuszonym do wodowania w celu spotkania z jednostkami nawodnymi;
- k) *od 26 listopada 2026*, metody udzielania pomocy poszukiwawczo-ratowniczym lub innym statkom powietrznym w dotarciu do statku powietrznego w niebezpieczeństwie;
- l) *od 26 listopada 2026*, wspólne działania podejmowane we współpracy z organami służb ruchu lotniczego i innymi zainteresowanymi władzami w celu udzielenia pomocy statkom powietrznym, o których wiadomo lub co do których istnieje podejrzenie, że są 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 punkcie 4.2, które są konieczne do skutecznego wykonywania jej zadań; i
- b) na bieżąco informuje ośrodek koordynacji ratownictwa o swojej gotowości.

4.3.2 Umawiające się Państwa:

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

4.4. Szkolenie

Do 25 listopada 2026, celem osiągnięcia i utrzymania najwyższej skuteczności w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych, Umawiające się Państwa zapewniają regularne szkolenia dla swojego personelu poszukiwawczo-ratowniczego oraz organizują odpowiednie ćwiczenia poszukiwawczo-ratownicze.

Od 26 listopada 2026, celem osiągnięcia i utrzymania najwyższej skuteczności w działaniach poszukiwawczo-ratowniczych, Umawiające się Państwa zapewniają regularne szkolenia i ćwiczenia dla swojego personelu poszukiwawczo-ratowniczego, obejmujące w stosownych przypadkach zarówno środowisko lądowe i morskie, zawierające elementy poszukiwawcze, jak i ratownicze, oddalone od lotniska.

Uwaga.– *Potrzeba regularnych szkoleń i ćwiczeń może być moderowana proporcjonalnie od częstotliwości rzeczywistych działań poszukiwawczo-ratowniczych, które wykazują zadowalającą i skuteczną efektywność poszukiwania i ratownictwa.*

4.5. Wraki

(Obowiązuje do 25 listopada 2026)

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 suwerenności, ale w rejonach poszukiwania i ratownictwa, za które Państwo jest odpowiedzialne, zostały usunięte, zniszczone lub umieszczone na mapach po zakończeniu badania wypadku, jeżeli ich obecność mogłaby stanowić zagrożenie lub utrudnić prowadzenie dalszych działań poszukiwawczo-ratowniczych.*

4.5 Miejsca wypadków i wraki

(Obowiązuje od 26 listopada 2026)

4.5.1. Umawiające się Państwa zapewnią, że personel poszukiwawczo-ratowniczy, który może być wymagany do udzielenia pomocy na miejscu wypadku statku powietrznego, zostanie przeszkolony w zakresie zarządzania powiązаныmi zagrożeniami dla zdrowia w miejscu pracy.

Uwaga.– *Wytyczne dotyczące skutecznych praktyk w zakresie higieny pracy w miejscach wypadków lotniczych znajdują się w Podręczniku badania wypadków i incydentów statków powietrznych, Część I Organizacja i planowanie (Doc 9756) (Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Part I Organization and Planning) oraz w Okólniku 315 – Zagrożenia w miejscach wypadków lotniczych (Circular 315 – Hazards at Aircraft Accident Sites).*

4.5.2. **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 suwerenności państwowej, ale w rejonach poszukiwania i ratownictwa, za które Państwo jest odpowiedzialne, zostały usunięte, zniszczone lub umieszczone na mapach po zakończeniu badania wypadku, jeżeli ich obecność mogłaby stanowić zagrożenie lub utrudnić prowadzenie dalszych działań poszukiwawczo-ratowniczych.*

ROZDZIAŁ 5. PROCEDURY DZIAŁANIA

5.1. Informacje o zagrożeniu

5.1.1. Każdy organ lub jakikolwiek element organizacji poszukiwania i ratownictwa mający uzasadnione przypuszczenie, że jakiś statek powietrzny znajduje się w stanie zagrożenia, niezwłocznie przekazuje wszelkie dostępne informacje właściwemu ośrodkowi koordynacji ratownictwa.

5.1.2. Ośrodki koordynacji ratownictwa, natychmiast po otrzymaniu informacji dotyczącej statku powietrznego znajdującego się w stanie zagrożenia, 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 ratownictwa określa, jakiej fazy zagrożenia odpowiada sytuacja i działa zgodnie z procedurami, które są dla niej właściwe.

5.2. Procedury dla ośrodków koordynacji ratownictwa podczas faz zagrożenia

5.2.1. Faza niepewności

W przypadku zaistnienia fazy niepewności, ośrodek koordynacji ratownictwa 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 przypadku zaistnienia fazy alarmu ośrodek koordynacji ratownictwa niezwłocznie alarmuje jednostki poszukiwawczo-ratownicze i inicjuje niezbędne działania.

5.2.3. Faza niebezpieczeństwa

W przypadku zaistnienia fazy niebezpieczeństwa, ośrodek koordynacji ratownictwa:

- 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 ratownictwa, 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 ELT;

Uwaga.– Do 25 listopada 2026, częstotliwości wymagane dla ELT zamieszczone w Załączniku 10 tom III, to częstotliwości 121.5 MHz i 406 MHz.

Uwaga.– Od 26 listopada 2026, częstotliwości wymagane dla ELT zamieszczone w Załączniku 10 tom III, to częstotliwości 121.5 MHz i 406.0 do 406.1 MHz. Plan przydziału kanałów Cospas-Sarsat 406 MHz jest zawarty w dokumencie Cospas-Sarsat C/S T.012.

- 2) udzielenia pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie, w takim stopniu, w jakim jest to możliwe; i
- 3) informowania ośrodka koordynacji ratownictwa 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; i
- j) zawiadamia Państwo rejestracji statku powietrznego.

Kolejność, w jakiej opisane są te działania, powinna być przestrzegana, chyba że okoliczności nakazują inaczej.

5.2.4. Wszczęcie działań poszukiwania i ratownictwa 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, stosuje się następujące ustalenia:

- a) Jeśli ośrodek koordynacji ratownictwa 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 ratownictwa w celu wyznaczenia jednego z ośrodków do niezwłocznego przyjęcia odpowiedzialności.
- b) O ile w ramach wspólnego porozumienia zainteresowane ośrodki koordynacji ratownictwa nie zdecydują inaczej, to ośrodkiem koordynacji ratownictwa, 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; 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 ratownictwa ponoszący odpowiedzialność za całość działań, informuje wszystkie ośrodki koordynacji ratownictwa, 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 ratownictwa, 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 ratownictwa 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 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 ratownictwa tego rejonu.

5.4. Procedury dla władz w terenie

Władza bezpośrednio kierująca działaniami lub ich częścią:

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

5.5. Procedury dla ośrodków koordynacji ratownictwa – 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 SAR.

5.5.3. Jeśli działania poszukiwawczo-ratownicze zakończyły się pomyślnie lub jeśli ośrodek koordynacji ratownictwa 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 ratownictwa 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 wypadku²

5.6.1. Jeśli w ramach działań poszukiwawczo-ratowniczych, na miejscu zdarzenia są zaangażowane różne podmioty, ośrodek lub podośrodek koordynacji 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 ratownictwa 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 według współrzędnych geograficznych lub według siatki, lub też według odległości i namiaru od wyróżniającego się punktu orientacyjnego albo od pomocy radionawigacyjnej;
 - czas obserwacji wyrażony w godzinach i minutach uniwersalnego czasu koordynowanego (UTC);
 - liczbę zaobserwowanych osób;
 - czy widać osoby opuszczające statek znajdujący się w niebezpieczeństwie;
 - od 26 listopada 2026, czy odebrano lub zaobserwowano jakiegokolwiek sygnały alarmowe, w tym transmisje z nadajników sygnału niebezpieczeństwa;
 - warunki meteorologiczne na miejscu zdarzenia;
 - widoczny stan fizyczny rozbitków;
 - do 25 listopada 2026, najdogodniejszą trasę lądową dostępu do miejsca zagrożenia; i
 - od 26 listopada 2026, najdogodniejszą trasę lądową dostępu do miejsca zdarzenia;
 - od 26 listopada 2026, pozycję i opis wszelkich innych jednostek w obszarze, które mogą udzielić pomocy; i
- d) postępuje zgodnie z poleceniami ośrodka koordynacji ratownictwa lub organu ruchu lotniczego.

5.6.2.1 Do 25 listopada 2026, jeżeli pierwszy statek powietrzny, który znajdzie się na miejscu wypadku, 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, w międzyczasie, taki statek powietrzny nie jest w stanie nawiązać łączności z właściwym ośrodkiem koordynacji ratownictwa 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.

² Od 26 listopada 2026 r. sekcja 5.6 będzie nosić tytuł: 5.6 Procedury na miejscu zdarzenia

5.6.2.1 *Od 26 listopada 2026*, jeżeli pierwszy statek powietrzny, który znajdzie się na miejscu zdarzenia, nie jest statkiem poszukiwawczo-ratowniczym, obejmuje on dowodzenie nad działaniami wszystkich innych statków powietrznych na miejscu zdarzenia, do czasu przybycia na to miejsce pierwszego statku poszukiwawczo-ratowniczego. Jeżeli, w międzyczasie, taki statek powietrzny nie jest w stanie nawiązać łączności z właściwym ośrodkiem koordynacji ratownictwa lub organem służb ruchu lotniczego, w sposób wzajemnie uzgodniony, przekazuje dowodzenie 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, zryca się urządzenie łączności, które umożliwi wzajemny kontakt, lub też zryca się informację w formie wydruku papierowego.

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 odpowiedni sygnał wizualny.

5.6.5. Jeśli zachodzi konieczność, aby statek powietrzny skierował jednostkę nawodną na miejsce, w którym inny statek powietrzny lub jednostka nawodna 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 odpowiedni sygnał wizualny.

Uwaga.– *Do 25 listopada 2026, wizualne sygnały powietrze-ziemia i ziemia-powietrze są opublikowane w tomie III dokumentu 9731.*

Uwaga.– *Od 26 listopada 2026, wizualne sygnały powietrze-ziemia i ziemia-powietrze są opublikowane w Dodatku oraz w Międzynarodowym podręczniku poszukiwania i ratownictwa lotniczego i morskiego (IAMSAR), tom III – Urządzenia mobilne (Doc 9731).*

5.6.6. **Zalecenie.**– *Od 26 listopada 2026, poszukiwawczo-ratowniczy statek powietrzny, posiadający na pokładzie urządzenie do pomiaru rzeczywistego dryfu powierzchniowego zgodnie z 2.6.9, powinien je zrzucić niezwłocznie po dotarciu na miejsce wypadku.*

Uwaga.– *Rozmieszczenie tych urządzeń pomoże w dokładnym zaplanowaniu obszaru poszukiwań, a tym samym zminimalizuje czas poszukiwań.*

5.7. Procedury dla dowódcy statku powietrznego przechwytyjącego transmisję w niebezpieczeństwie

(Obowiązuje do 25 listopada 2026)

Jeśli to wykonalne, dowódca statku powietrznego, który przechwytywa transmisję w niebezpieczeństwie:

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

5.7 Procedury dla dowódcy statku powietrznego przechwytyjącego transmisję w niebezpieczeństwie

(Obowiązuje od 26 listopada 2026)

5.7.1. Jeśli to wykonalne, dowódca statku powietrznego, który przechwytywa transmisję w niebezpieczeństwie:

- potwierdza transmisję w niebezpieczeństwie;
- zapisuje pozycję statku znajdującego się w niebezpieczeństwie, jeżeli została podana;
- jeżeli to możliwe, namierza źródło transmisji;
- zawiadamia właściwy ośrodek koordynacji ratownictwa lub organ służb ruchu lotniczego o transmisji dotyczącej niebezpieczeństwa, podając wszystkie posiadane informacje;
- oczekując na polecenia, w zależności od decyzji pilota, udaje się w kierunku pozycji niebezpieczeństwa;
- podejmuje próbę nawiązania komunikacji z osobą (osobami) w niebezpieczeństwie.

5.7.2. Za każdym razem, gdy pilot monitoruje częstotliwość 121.5 MHz i przechwytuje transmisję z nadajnika sygnału niebezpieczeństwa, pilot powinien również:

- a) odnotować i jak najszybciej zgłosić pozycję, w której transmisja została odebrana po raz pierwszy;
- b) nie zmieniać żadnych ustawień blokady szumów w radiu statku powietrznego; i
- c) jeśli to możliwe, kontynuować monitorowanie częstotliwości do czasu ustania sygnału i poinformować o tym właściwy ośrodek koordynacji ratownictwa lub organ służb ruchu lotniczego.

Uwaga.– Zachowanie istniejących ustawień blokady szumów od chwili pierwszego odebrania transmisji do momentu ustania sygnału zapewnia ośrodkom koordynacji ratownictwa najdokładniejszą potencjalną lokalizację nadajnika sygnału niebezpieczeństwa.

5.8. Sygnały wizualne

5.8.1. Wizualne sygnały powietrze-ziemia i ziemia-powietrze zawarte w Dodatku, gdy będą użyte, mają znaczenia w nim podane. Używa się ich tylko dla wskazanego celu i nie używa się żadnych innych sygnałów, które mogłyby zostać z nimi pomyłone.

5.8.2. Po zaobserwowaniu jakiegokolwiek z sygnałów wymienionych w Dodatku, statek powietrzny podejmuje takie działania, jakie mogą być wymagane, zgodne ze znaczeniem tych sygnałów, podanych w Dodatku.

5.9. Dokumentowanie działań

5.9.1. **Zalecenie.**– *Każdy ośrodek koordynacji ratownictwa powinien prowadzić rejestr skuteczności operacyjnej organizacji poszukiwawczo-ratowniczych w swoim regionie.*

5.9.2. **Zalecenie.**– *Każdy ośrodek koordynacji ratownictwa powinien dokonywać oceny działań poszukiwawczo-ratowniczych prowadzonych w swoim rejonie. Oceny te powinny zawierać wszelkie uwagi odnoszące się do stosowanych procedur 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 ICAO do wiadomości 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 jednostkami nawodnymi

1.1. Następujące manewry wykonywane kolejno przez statek powietrzny oznaczają, że statek powietrzny chce skierować jednostkę nawodną w kierunku statku powietrznego lub jednostki nawodnej, znajdujących się w niebezpieczeństwie:

- a) okrążanie jednostki nawodnej, co najmniej raz;
- b) przecinanie zamierzonego kursu jednostki nawodnej blisko przed nią, na małej wysokości i:
 - 1) przechylenie 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 jednostki nawodnej, 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 w kierunku, w którym ma być skierowana jednostka nawodna.

Powtórzenie takich manewrów ma to samo znaczenie.

1.2. Następujące manewry statku powietrznego powodują, że nie jest już wymagana pomoc jednostki nawodnej, do której sygnał jest kierowany:

- przecinanie śladu jednostki nawodnej blisko za rufą na niskiej wysokości i:
 - 1) przechylenie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło; lub
 - 2) otwieranie lub zamykanie przepustnicy (zmiana obrotów silnika); lub
 - 3) zmienianie skoku śmigła.

Uwaga.– Jednostki nawodne mogą udzielać następujących odpowiedzi na sygnał podany w punkcie 1.1:

- dla potwierdzenia odebrania sygnałów:
 - 1) podniesienie „proporca kodowego” (pionowe czerwono-białe pasy) z bliska (oznacza zrozumienie);
 - 2) nadawanie lampą błyskową serii sygnałów oznaczających literę „T” w alfabecie Morse’a.
 - 3) zmienianie kursu odpowiednio do kierunku lotu statku powietrznego.
- dla wykazania niemożności stosowania się:
 - 1) podnoszenie międzynarodowej flagi „N” (szachownica o niebiesko-białych kwadratach);
 - 2) nadawanie lampą błyskową serii sygnałów oznaczających literę „N” w alfabecie Morse’a.

Uwaga.– Patrz uwaga po pkt 1.1 b), 3).

2. Wizualny kod sygnału ziemia-powietrze

2.1. Wizualny kod sygnałów ziemia-powietrze przeznaczony do stosowania przez rozbitków

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

2.2. Wizualny kod sygnałów ziemia-powietrze przeznaczony do stosowania przez jednostki ratownicze

Lp.	Znaczenie sygnałów	Sygnal kodowy
1	Działanie zakończone	LLL
2	Znaleźliśmy wszystkie osoby	LL
3	Znaleźliśmy tylko niektóre osoby	++
4	Nie możemy kontynuować działania. Wracamy do bazy	XX
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	NN

2.3. Symbole powinny mieć co najmniej 2.5 metra (8 stóp) długości i powinny być jak najlepiej widoczne.

Uwaga 1.– Symbole mogą być tworzone za pomocą dowolnych środków, takich jak: paski tkaniny, materiał spadochronowy, kawałki drewna, kamienie lub podobne materiały; znakowanie powierzchni może odbywać się przez deptanie lub płamienie olejem.

Uwaga 2.– Uwaga na powyższe sygnały może być zwrócona przy pomocy innych środków takich jak radio, flary, dym i odbite światło.

3. Sygnały powietrze-ziemia

3.1. Następujące sygnały wykonywane przez statek powietrzny oznaczają, że sygnały wyłożone na ziemi zostały zrozumiane:

- a) podczas godzin dziennych:
 - przechylanie statku powietznego ze skrzydła na skrzydło;
- b) podczas godzin nocnych:
 - dwukrotne włączenie i wyłączenie świateł lądowania statku powietznego lub, jeśli statek powietrzny nie jest w nie wyposażony, dwukrotne włączenie i wyłączenie świateł nawigacyjnych.

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

– KONIEC –