



MONITOR POLSKI

DZIENNIK URZĘDOWY POLSKIEJ RZECZYPOSPOLITEJ LUDOWEJ

Warszawa, dnia 26 marca 1983 r.

Nr 11

TREŚĆ:
Poz.:

ZARZĄDZENIA:

- 58 — Ministra Górnictwa i Energetyki z dnia 15 marca 1983 r. zmieniające zarządzenie w sprawie warunków dostarczania energii cieplnej 121
- 59 — Ministra Komunikacji z dnia 16 marca 1983 r. w sprawie prowadzenia poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych 121

58

ZARZĄDZENIE MINISTRA GÓRNICTWA I ENERGETYKI

z dnia 15 marca 1983 r.

zmieniające zarządzenie w sprawie warunków dostarczania energii cieplnej.

Na podstawie art. 4 ust. 1 pkt 1 lit. a) ustawy z dnia 30 maja 1962 r. o gospodarce paliwowo-energetycznej (Dz. U. z 1962 r. Nr 32, poz. 150, z 1971 r. Nr 12, poz. 117, z 1976 r. Nr 12, poz. 71, z 1978 r. Nr 26, poz. 116 i z 1981 r. Nr 17, poz. 83) zarządza się, co następuje:

nia energii cieplnej (Monitor Polski Nr 18, poz. 104) w § 17 ust. 2 wyrazy „5‰” zastępuje się wyrazami „0,5‰”.

§ 2. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1983 r.

§ 1. W zarządzeniu Ministra Gospodarki Materiałowej z dnia 4 lipca 1977 r. w sprawie warunków dostarcza-

Minister Górnictwa i Energetyki: *C. Piotrowski*

59

ZARZĄDZENIE MINISTRA KOMUNIKACJI

z dnia 16 marca 1983 r.

w sprawie prowadzenia poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych.

Na podstawie art. 50 ust. 2 ustawy z dnia 31 maja 1962 r. — Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 32, poz. 153) zarządza się, co następuje:

nikacji, spraw wewnętrznych, zdrowia i opieki społecznej oraz gospodarki morskiej, zwane dalej „jednostkami systemu ratownictwa”.

Rozdział 1

Przepisy ogólne.

§ 1. Zarządzenie ustala system poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych, zwany dalej „systemem ratownictwa”.

§ 2. 1. System ratownictwa obejmuje przeprowadzanie poszukiwań i organizowanie akcji ratowniczej w razie zaginięcia lub innego wypadku statku powietrznego, zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego albo przymusowego lądowania takiego statku poza lotniskiem — na obszarze lądowym Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej i na Morzu Bałtyckim w granicach polskiego rejonu informacji powietrznej; granice tego rejonu określają odrębne przepisy.

2. Działaniem systemu ratownictwa objęte są wszystkie statki powietrzne — cywilne, wojskowe oraz będące w służbie celnej i służbie porządku publicznego. System ratownictwa zapewnia również udzielenie pomocy osobom innym niż załoga i pasażerowie statku powietrznego, uszkodowanemu w wyniku wypadku statku powietrznego.

§ 3. 1. W skład systemu ratownictwa wchodzi jednostki organizacyjne resortów obrony narodowej, komu-

2. Jednostkami systemu ratownictwa resortu obrony narodowej są:

- 1) Ośrodek Koordynacji Poszukiwań i Ratownictwa Lotniczego w Warszawie, zwany dalej „Ośrodkiem Koordynacji” — organ wyznaczony do organizowania i koordynowania poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych,
- 2) podośrodki koordynacji poszukiwań i ratownictwa lotniczego w Warszawie, Bydgoszczy, Wrocławiu i Gdyni, zwane dalej „podośrodkami koordynacji” — organy wyznaczone do współdziałania w organizowaniu oraz prowadzeniu poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych,
- 3) organy służby ruchu lotniczego — obowiązane do zapewnienia bezpiecznego poruszania się statków powietrznych poszukiwawczo-ratowniczych w przestrzeni powietrznej oraz zawiadamiania organów wymienionych w pkt 1 i 2 o statkach powietrznych, które znajdują się w zagrożeniu lub uległy wypadkowi i potrzebują pomocy,
- 4) organy radiotechniczne — obowiązane do radiolokacyjnego obserwowania przestrzeni powietrznej kraju w celu wykrywania zagrożenia statków powietrznych

oraz informowania o tym organów wymienionych w pkt 1 i 2,

- 5) dyżurne statki powietrzne poszukiwawczo-ratownicze — obowiązane do prowadzenia poszukiwań rozbitków, udzielania im pierwszej pomocy oraz transportu rannych,
- 6) okręty Marynarki Wojennej pełniące dyżur ratowniczy — obowiązane do prowadzenia poszukiwań rozbitków na morzu, udzielania im pierwszej pomocy oraz transportu rannych,
- 7) grupy naziemnego poszukiwania — obowiązane do prowadzenia poszukiwań rozbitków w terenie i udzielania im pierwszej pomocy,
- 8) jednostki transportu naziemnego — obowiązane do przewozu rozbitków i rannych,
- 9) jednostki ochrony przeciwpożarowej — obowiązane do gaszenia pożaru statku powietrznego na ziemi i wzniesionego przez niego pożaru w terenie oraz do ewakuacji ludzi z takiego statku.

3. Jednostkami systemu ratownictwa resortu komunikacji są:

- 1) organy służby ruchu lotniczego — obowiązane do zawiadamiania organów wymienionych w ust. 2 pkt 1 i 2 o statkach powietrznych potrzebujących pomocy oraz do współdziałania z tymi organami w przeprowadzaniu poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych,
- 2) statki powietrzne Polskich Linii Lotniczych „LOT” oraz jednostki naziemnego transportu — obowiązane do przewozu rozbitków i rannych,
- 3) jednostki lotniskowej ochrony przeciwpożarowej — obowiązane do gaszenia pożaru statku powietrznego na ziemi i wzniesionego przez niego pożaru w terenie oraz do ewakuacji ludzi z takiego statku.

4. Jednostkami systemu ratownictwa resortu spraw wewnętrznych są:

- 1) załogi statków powietrznych — obowiązane do prowadzenia poszukiwań rozbitków, udzielania im pierwszej pomocy i transportu rannych,
- 2) grupy naziemnego poszukiwania — obowiązane do prowadzenia poszukiwań rozbitków w terenie i udzielania im pierwszej pomocy,
- 3) ratownicze ekipy Milicji Obywatelskiej działające w basenach wód zamkniętych — obowiązane do ratowania tonących rozbitków i udzielania im pierwszej pomocy,
- 4) posterunki Milicji Obywatelskiej — obowiązane do zabezpieczenia na lądzie statku powietrznego, który uległ wypadkowi, oraz mienia rozbitków, do czasu przybycia przedstawicieli użytkownika statku,
- 5) jednostki transportu naziemnego — obowiązane do przewozu rozbitków i rannych.

5. Jednostkami systemu ratownictwa resortu zdrowia i opieki społecznej są:

- 1) statki powietrzne lotnictwa sanitarnego — obowiązane do udzielania szybkiej pomocy medycznej i transportu rannych,
- 2) jednostki transportu naziemnego — obowiązane do przewozu rozbitków i rannych,
- 3) szpitale i zaplecze medyczne — obowiązane do udzielania pomocy medycznej oraz leczenia rannych i chorych.

6. Jednostkami systemu ratownictwa resortu gospodarki morskiej są:

- 1) statki ratownicze Polskiego Ratownictwa Okrętowego

pełniące służbę pogotowia — obowiązane do prowadzenia poszukiwań rozbitków na morzu i udzielania im pierwszej pomocy,

- 2) brzegowe stacje ratownicze — obowiązane do prowadzenia akcji ratowniczej od strony brzegu morskiego.

§ 4. 1. Ośrodek Koordynacji wzywa do działania jednostki systemu ratownictwa:

- 1) resortu obrony narodowej — przez:
 - a) dyżurnego operacyjnego Sztabu Generalnego Wojska Polskiego lub
 - b) dyżurnych operacyjnych poszczególnych rodzajów wojsk i okręgów wojskowych, lub
 - c) dyżurnych operacyjnych jednostek wojskowych pełniących dyżury ratownicze; jednostki te zwane są dalej „jednostkami ratowniczymi”,
- 2) resortu komunikacji — przez dyżurnego Działu Operacyjnego Centralnego Portu Lotniczego Warszawa-Okęcie,
- 3) resortu spraw wewnętrznych — przez:
 - a) dyżurnego operacyjnego Ministra Spraw Wewnętrznych lub
 - b) stanowisko kierowania Komendy Głównej Milicji Obywatelskiej, lub
 - c) oficera operacyjnego głównego stanowiska kierowania Komendy Głównej Straży Pożarnej,
- 4) resortu zdrowia i opieki społecznej — przez dyżurnego lekarza kraju, dyżurnych lekarzy województw lub Centralny Zespół Lotnictwa Sanitarnego,
- 5) resortu gospodarki morskiej — przez Ratowniczy Ośrodek Koordynacji Polskiego Ratownictwa Okrętowego w Gdyni lub przez Ratowniczy Ośrodek Pomocniczy Polskiego Ratownictwa Okrętowego w Świnoujściu,

2. Ponadto do właściwości Ośrodka Koordynacji należy współdziałanie z zagranicznymi ośrodkami koordynacji poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych w razie potrzeby udziału obcych jednostek ratownictwa w akcjach ratowniczych na terytorium Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej lub udziału polskich jednostek w takich akcjach w granicach terytorium państw sąsiadujących. Współdziałanie to może w szczególności polegać na wymianie informacji (w tym planów operacyjnych), udzielaniu lub przyjmowaniu pomocy w statkach powietrznych, jednostkach pływających, personelu, sprzęcie lub wyposażeniu, a także na załatwianiu czynności proceduralnych z organami służby granicznej, organami celnymi i innymi.

3. Niezbędne informacje o systemie ratownictwa zamieszcza się w Zbiorze Informacji Lotniczych — Polska (AIP — POLSKA) oraz w Planie nawigacyjnym Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) zgodnie z wymaganiami art. 28 konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212) jako podstawę do międzynarodowego współdziałania w poszukiwaniach i akcjach ratowniczych statków powietrznych.

§ 5. 1. Terenowe organy administracji państwowej, jednostki organizacyjne służby zdrowia, terenowe i zakładowe jednostki ochrony przeciwpożarowej oraz jednostki gospodarki uspołecznionej, nie wchodzące w skład systemu ratownictwa, współdziałają z jednostkami systemu ratownictwa i na ich wezwanie biorą udział w akcjach zapobiegawczych lub ratowniczych.

2. Współdziałanie, o którym mowa w ust. 1, polega na doraźnym udzielaniu niezbędnej pomocy technicznej

i sanitarnej oraz udostępnieniu posiadanych środków łączności, transportu i pomieszczeń do pracy.

3. W razie uzyskania informacji o porzuconym statku powietrznym lub, jego szczątkach albo o statku znajdującym się w niebezpieczeństwie bądź o przymusowym lądowaniu poza lotniskiem, organ lub jednostka wymienione w ust. 1 obowiązane są niezwłocznie zawiadomić o tym najbliższą jednostką lotnictwa cywilnego albo wojskowego lub Milicji Obywatelskiej.

4. Ośrodek Koordynacji oraz podośrodki koordynacji powinny organizować współdziałanie organów i jednostek określonych w ust. 1 z systemem ratownictwa, a ponadto udostępnić niezbędne dane i informacje organom przeprowadzającym badania wypadków lotniczych.

Rozdział 2

Wykorzystywanie łączności przewodowej i częstotliwości radiowych.

§ 6. 1. W celu szybkiego uzyskania połączenia dla przekazania informacji o niebezpieczeństwie statku powietrznego w relacjach łączności przewodowej należy posługiwać się hasłem „RATUNEK”.

2. Do alarmowania o zagrożeniu bezpieczeństwa statku powietrznego powinny być wykorzystywane:

- 1) częstotliwości radiowe organów kierowania lotami (organów służb ruchu lotniczego), na których statki powietrzne aktualnie utrzymują łączność z tymi organami,
- 2) częstotliwość radiowa wojskowego nawigacyjnego systemu radionamierzenia w Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej — tylko przez polskie statki powietrzne,
- 3) częstotliwości radiowe pokładowych urządzeń rozpoznania i alarmowania,
- 4) częstotliwości radiowe ratownictwa morskiego — w odniesieniu do statków powietrznych wykonujących loty nad morzem i w strefie przybrzeżnej.

3. Do radionamierzenia statków powietrznych, które znajdują się w stanie zagrożenia ich bezpieczeństwa lub które uległy wypadkowi, należy wykorzystywać międzynarodową częstotliwość niebezpieczeństwa 121,5 MHz, przeznaczoną wyłącznie do poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych.

4. Do kierowania jednostkami systemu ratownictwa oraz do współdziałania w akcji poszukiwawczo-ratowniczej powinna być wykorzystywana wydzielona w tym celu częstotliwość radiowa.

§ 7. 1. Ośrodek Koordynacji i podośrodki koordynacji powinny być wyposażone w odpowiednie środki techniczne natychmiastowego nawiązywania łączności z pozostałymi jednostkami systemu ratownictwa i jednostkami ratowniczymi oraz z innymi organami i jednostkami, których udział w prowadzeniu poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych może mieć istotne znaczenie dla wyników akcji ratowniczej.

2. Ponadto Ośrodek Koordynacji powinien być wyposażony w środki techniczne natychmiastowego nawiązywania łączności z wojskowymi ośrodkami koordynacji poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych państw sąsiadujących z Polską.

§ 8. Cywilne Centrum Kontroli Obszaru Warszawa-Okęcie powinno wykorzystywać środki natychmiastowego nawiązywania łączności z cywilnymi ośrodkami służby

ruchu lotniczego działającymi w sąsiadujących rejonach informacji powietrznej również do nawiązywania łączności z cywilnymi ośrodkami koordynacji poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych państw sąsiadujących z Polską.

§ 9. W skład jednostek ratowniczych wchodzi wyszkolony personel i odpowiedni sprzęt przeznaczony do szybkiego przeprowadzania poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych. Jednostki te powinny być wyposażone w środki do lokalizowania miejsca wypadku i udzielenia rozbitkom niezbędnej pomocy oraz nawiązania łączności z właściwym podośrodkiem koordynacji i z jednostkami ratowniczymi biorącymi udział w tej samej operacji.

§ 10. 1. Statki powietrzne poszukiwawczo-ratownicze biorące udział w akcji ratowniczej powinny być wyposażone w środki do utrzymywania łączności na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz i częstotliwości kierowania akcją poszukiwawczo-ratowniczą (§ 6 ust. 4).

2. Każdy statek powietrzny poszukiwawczo-ratowniczy powinien być wyposażony w urządzenia naprowadzające (radionamiernik) na radiowe wyposażenie rozbitków lub na radiolatarnię awaryjną, znajdującą się na statku powietrznym, który uległ wypadkowi.

3. Każdy statek powietrzny poszukiwawczo-ratowniczy, przeznaczony do poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych nad obszarami morskimi, powinien być wyposażony w sprzęt umożliwiający nawiązanie łączności ze statkami handlowymi na częstotliwości 2182 kHz i powinien mieć na pokładzie egzemplarz międzynarodowego kodu sygnałów, a ponadto, w miarę możliwości, powinien być wyposażony w radiostacje umożliwiające utrzymanie łączności również na częstotliwościach 3023 kHz i 5680 kHz.

Rozdział 3

Przygotowanie Ośrodka Koordynacji i podośrodków koordynacji oraz jednostek ratowniczych do działań.

§ 11. 1. Ośrodek Koordynacji i każdy podośrodek koordynacji powinny być wyposażone w mapy o dużej skali rejonu poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych w celach zobrazowania i nanoszenia informacji użytecznych przy poszukiwaniach i akcji ratowniczej, a ponadto powinny mieć zawsze aktualne informacje o:

- 1) jednostkach ratowniczych pełniących dyżur, ich wyposażeniu i sprzęcie,
- 2) organach służb ruchu lotniczego,
- 3) środkach łączności, które mogą być wykorzystane w poszukiwaniach i akcji ratowniczej,
- 4) adresach telegraficznych, numerach telefonów i teleksów wszystkich użytkowników statków powietrznych lub ich wyznaczonych przedstawicieli, których środki przeznaczone są do poszukiwań i akcji ratowniczej,
- 5) ewentualnych innych środkach, łącznie ze środkami medycznymi i transportowymi, które mogą być użyteczne w poszukiwaniach i akcji ratowniczej.

2. Ośrodek Koordynacji i każdy podośrodek koordynacji powinny dysponować także innymi informacjami, mającymi znaczenie dla poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych, dotyczącymi w szczególności:

- 1) lokalizacji, znaków wywoławczych, godzin pracy i częstotliwości wytypowanych radiostacji, które mo-

głyby być wykorzystane do prowadzenia poszukiwań i akcji ratowniczej,

- 2) lokalizacji i godzin pracy służb utrzymujących nasłuch radiowy oraz częstotliwości, na których jest utrzymywany nasłuch,
- 3) obiektów, które mogłyby być mylnie wzięte za nie zlokalizowane lub nie zgłoszone wraki, zwłaszcza przy obserwowaniu z powietrza.

3. Podośrodek koordynacji obejmujący obszary morskie powinien mieć łatwy dostęp do informacji o pozycjach, geograficznych kątach drogi, prędkościach i znakach wywoławczych jednostek pływających, które mogą być zdolne do udzielenia pomocy statkom powietrznym.

§ 12. 1. Ośrodek Koordynacji i każdy podośrodek koordynacji powinny mieć przygotowane szczegółowe plany (instrukcje) działania do podjęcia poszukiwań i akcji ratowniczej statków powietrznych, z uwzględnieniem właściwych rejonów działania.

2. Plan działania powinien zapewniać obsługę i zapatrywanie w paliwo statków powietrznych, jednostek pływających i pojazdów biorących udział w poszukiwaniach i akcji ratowniczej, łącznie z udostępnionymi przez inne państwa.

3. Plan działania powinien określać przedsięwzięcia, jakie należy podjąć w poszukiwaniach i akcji ratowniczej, z uwzględnieniem:

- 1) sposobów prowadzenia akcji w rejonie działań,
- 2) dostępnych do wykorzystania systemów i urządzeń łączności oraz systemów radionamierzenia,
- 3) przedsięwzięć, które powinny być podjęte wspólnie z przyległymi ośrodkami koordynacji,
- 4) metod alarmowania statków powietrznych na trasie i statków na morzu,
- 5) obowiązków i uprawnień personelu wyznaczonego do poszukiwań i akcji ratowniczej,
- 6) ewentualnych zmian w rozmieszczeniu sprzętu, które mogą być konieczne ze względu na warunki meteorologiczne lub inne okoliczności,
- 7) sposobów uzyskiwania od służby informacji lotniczej, służby meteorologicznej i z innych źródeł istotnych informacji dotyczących poszukiwań i akcji ratowniczej,
- 8) warunków otrzymywania od innych ośrodków koordynacji koniecznej pomocy, w tym personelu, statków powietrznych, jednostek pływających lub innego sprzętu,
- 9) sposobów ułatwiających spotkanie się z jednostką pływającą statku powietrznego zmuszonego do wodowania,
- 10) sposobów ułatwiających spotkanie się statków powietrznych poszukiwawczo-ratowniczych lub innych ze statkiem powietrznym znajdującym się w niebezpieczeństwie.

§ 13. Każda jednostka ratownicza powinna:

- 1) znać wszystkie części planu działania właściwego ze względu na rejon działania podośrodka koordynacji, niezbędne do wykonywania jej obowiązków,
- 2) utrzymywać w gotowości wymaganą liczbę statków powietrznych, jednostek pływających i pojazdów ratowniczych,
- 3) być wyposażona w niezbędne środki medyczne, a także w podstawowe środki techniczne do poszuki-

wania rozbitków oraz udzielania pierwszej pomocy medycznej,

- 4) informować bieżąco właściwy podośrodek koordynacji o ilości i gotowości swych środków,
- 5) prowadzić regularne szkolenie personelu wyznaczonego do poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych oraz w miarę potrzeby organizować odpowiednie ćwiczenia.

Rozdział 4

Postępowanie operacyjne w razie zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego.

§ 14. Za zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego w locie uważa się sytuację, w której z okoliczności wynika, że statkowi powietrznemu i osobom znajdującym się na jego pokładzie może zagrazać lub zagraża niebezpieczeństwo.

§ 15. 1. Stan zagrożenia określają fazy niepewności, alarmu i niebezpieczeństwa.

2. Faza niepewności jest to sytuacja, w której nie ma pewności co do bezpieczeństwa statku powietrznego i osób znajdujących się na jego pokładzie. Za fazę taką uważa się stan, gdy:

- 1) nie otrzymano żadnej wiadomości:
 - a) ze statku powietrznego, kierowanego przez wojskowe organy kierowania lotami, w ciągu 5 minut po czasie, w którym wiadomość powinna nadejść, albo po czasie, w którym po raz pierwszy usiłowano bezskutecznie nawiązać łączność z tym statkiem — zależnie od tego, który z tych czasów jest wcześniejszy,
 - b) ze statku powietrznego, kontrolowanego lub nadzorowanego przez cywilne organy służby ruchu lotniczego, w ciągu 30 minut po czasie, w którym wiadomość powinna nadejść, albo po czasie, w którym po raz pierwszy usiłowano bezskutecznie nawiązać łączność z tym statkiem — zależnie od tego, który z tych czasów jest wcześniejszy, lub
- 2) statek powietrzny nie przyleciał na zaplanowane lotnisko lądowania w przewidywanym przez załogę czasie przylotu, podanym ostatnio właściwym wojskowym organom kierowania lotami lub cywilnym organom służby ruchu lotniczego, bądź w czasie przylotu przewidywanym przez te organy, przy czym:
 - a) opóźnienie przekracza 10 minut dla wojskowego statku powietrznego odrzutowego lub 20 minut dla innego statku powietrznego w razie kierowania tymi statkami przez wojskowe organy kierowania lotami,
 - b) opóźnienie przekracza 30 minut dla statku powietrznego kontrolowanego lub nadzorowanego przez cywilne organy służby ruchu lotniczego.

3. Faza alarmu jest to sytuacja, w której istnieje obawa co do bezpieczeństwa statku powietrznego i osób na jego pokładzie. Za fazę taką uważa się stan, gdy:

- 1) po fazie niepewności kolejne próby nawiązania łączności ze statkiem powietrznym lub zapytania skierowane do innych odpowiednich źródeł nie przyczyniły się do uzyskania wiadomości o tym statku lub
- 2) statek powietrzny uzyskał zezwolenie na lądowanie i nie wylądował w ciągu 5 minut po przewidywa-

nym czasie lądowania, a łączności ze statkiem powietrznym nie udało się ponownie nawiązać, lub

- 3) otrzymane informacje wskazują, że sprawność eksploatacyjna statku powietrznego zmniejszyła się, jednakże nie istnieje prawdopodobieństwo przymusowego lądowania lub opuszczenia statku przez załogę na spadochronach, lub
- 4) wiadomo albo przypuszcza się, że statek powietrzny został uprowadzony.

4. Faza niebezpieczeństwa jest to sytuacja, w której istnieje pewność, że statek powietrzny i osoby na jego pokładzie są zagrożone bezpośrednio poważnym niebezpieczeństwem lub potrzebują natychmiastowej pomocy. Za fazę taką uważa się stan, gdy:

- 1) po fazie alarmu dalsze nieudane próby nawiązania łączności ze statkiem powietrznym oraz dalsze daremne usiłowania uzyskania informacji wskazują na prawdopodobieństwo, że statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie, lub
- 2) na podstawie posiadanych informacji należy przyjąć, że zapas paliwa statku powietrznego wyczerpał się lub jest nie wystarczający do bezpiecznego zakończenia lotu, lub
- 3) otrzymana wiadomość wskazuje, iż sprawność eksploatacyjna statku powietrznego obniżyła się do tego stopnia, że przymusowe lądowanie jest prawdopodobne, lub
- 4) otrzymano wiadomość albo jest prawie pewne, że załoga statku powietrznego zamierza wykonać lub wykonała przymusowe lądowanie lub opuściła statek na spadochronach.

§ 16. 1. Każdy organ kierowania lotami mający powód do przypuszczenia, że jakiś statek powietrzny znajduje się w stanie zagrożenia, powinien natychmiast podać wszelkie dostępne informacje Ośrodkowi Koordynacji, który ocenia otrzymane informacje i ustala zakres działania.

2. Jeżeli informacje pochodzą z innych źródeł niż od organów kierowania lotami, Ośrodek Koordynacji powinien zawiadomić o tym właściwy organ kierowania lotami, ustalić fazę zagrożenia oraz podjąć działania właściwe dla tej fazy.

§ 17. 1. Podczas fazy niepewności Ośrodek Koordynacji powinien współdziałać w jak najszerszym zakresie z organami kierowania lotami oraz innymi odpowiednimi organami i służbami, aby wpływające od nich informacje mogły być bezzwłocznie przez Ośrodek ocenione.

2. W razie powstania fazy alarmu Ośrodek Koordynacji powinien niezwłocznie zaalarmować odpowiednie jednostki systemu ratownictwa oraz jednostki ratownicze i podjąć niezbędne dalsze działania.

3. W razie uzasadnionego przypuszczenia, że statek powietrzny znajduje się w fazie niebezpieczeństwa lub gdy taka faza powstała, Ośrodek Koordynacji powinien:

- 1) podjąć akcję zgodnie ze szczegółowym planem działania,
- 2) określić przypuszczalną pozycję statku powietrznego oraz obszar, który ma być przeszukany,
- 3) w miarę możliwości zawiadomić użytkownika statku powietrznego oraz informować go bieżąco o rozwoju sytuacji,

4) zawiadomić (bezpośrednio lub za pośrednictwem cywilnego Centrum Kontroli Obszaru Warszawa-Okęcie) sąsiadujące zagraniczne ośrodki koordynacji (§ 7 ust. 2 i § 8), których pomoc wydaje się konieczna lub które mogą być zainteresowane akcją,

5) w miarę potrzeby zwrócić się do załóg statków powietrznych, jednostek pływających, radiostacji brzegowych lub innych służb nie uwzględnionych w szczegółowym planie działania o:

- a) prowadzenie nasłuchu transmisji ze statku powietrznego znajdującego się w niebezpieczeństwie, z wyposażenia radiowego rozbitków lub z radiolatarni awaryjnej sygnalizującej miejsce wypadku; dla radiolatarni awaryjnej oraz dla wyposażenia radiowego rozbitków przydzielona jest częstotliwość 121,5 MHz,
- b) udzielenie pomocy statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie,
- c) informowanie Ośrodka Koordynacji o rozwoju sytuacji,
- 6) na podstawie posiadanych informacji zarządzić wszczęcie niezbędnych działań poszukiwawczo-ratowniczych,
- 7) przesłać informację o inicjowanych poszukiwaniach i akcji ratowniczej właściwemu organowi mającemu możliwość przekazania informacji zagrożonemu statkowi powietrznemu,
- 8) zawiadomić państwo rejestracji statku powietrznego, jeżeli statek nie jest statkiem polskim,
- 9) zawiadomić właściwy organ badania wypadków lotniczych.

§ 18. 1. W razie otrzymania zawiadomienia o stanie zagrożenia statku powietrznego, którego miejsce przebywania nie jest znane, a może ono znajdować się w polskim rejonie poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych lub w przyległym rejonie zagranicznym, i gdy nie jest wiadomo, czy sąsiedni zagraniczny ośrodek koordynacji podjął odpowiednią akcję — Ośrodek Koordynacji wszczyna akcję zgodnie z przepisami § 16, a następnie uzgadnia z właściwym ośrodkiem zagranicznym koordynację poszukiwań i akcji ratowniczej.

2. Przy uzgadnianiu, o którym mowa w ust. 1, należy kierować się zasadą, że ośrodkiem koordynującym poszukiwania i akcją ratowniczą powinien być ten ośrodek, w którego rejonie znajdował się ostatnio statek powietrzny, a gdy ostatnia pozycja statku została podana na granicy dwóch rejonów poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych — ośrodek, do którego rejonu statek leciał.

3. Po ogłoszeniu fazy niebezpieczeństwa Ośrodek Koordynacji — jeżeli prowadzi dalszą koordynację poszukiwań i ratownictwa statku powietrznego — powinien poinformować wszystkie zagraniczne ośrodki koordynacji poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych, które mogą być włączone do działania, o wszelkich okolicznościach stanu zagrożenia i dalszym rozwoju akcji oraz przyjmować od wszystkich włączonych do działań ośrodków koordynacji informacje dotyczące zagrożonego statku powietrznego.

§ 19. Jednostki systemu ratownictwa, kierujące bezpośrednio działaniami poszukiwawczo-ratowniczymi w terenie, powinny zawiadamiać Ośrodek Koordynacji o wydanych dyspozycjach oraz informować bieżąco o rozwoju sytuacji.

§ 20. W razie ustania zagrożenia Ośrodek Koordynacji powinien ogłosić zakończenie działań i poinformować o tym każdy organ lub służbę, które zaalarmował lub zawiadomił.

§ 21. Jednostka ratownicza, wezwana przez podośrodek koordynacji do wzięcia udziału w akcji ratowniczej, powinna ściśle stosować się do wskazówek zawartych w wezwaniu oraz informować bieżąco podośrodek koordynacji o ilości i gotowości swego sprzętu do poszukiwań i ratownictwa oraz o swoich działaniach.

§ 22. Osoba kierująca działaniem ratowniczym na miejscu wypadku powinna spowodować:

- 1) zabezpieczenie statku powietrznego przed niebezpieczeństwem pożaru na skutek posługiwania się niewłaściwymi światłami lub sprzętem, w szczególności mogącym dawać iskry elektryczne albo iskry spowodowane tarciami,
- 2) udzielenie pomocy rozbitkom i innym osobom poszkodowanym,
- 3) zabezpieczenie wraku statku powietrznego i śladów pozostawionych przez statek przy lądowaniu.

Rozdział 5

Postępowanie dowódcy statku powietrznego.

§ 23. 1. Dowódca statku powietrznego, który zauważy inny statek powietrzny znajdujący się w niebezpieczeństwie, powinien utrzymywać swój statek w polu widzenia zagrożonego statku powietrznego tak długo, jak długo będzie to konieczne, oraz starać się określić pozycję zagrożonego statku, jeżeli nie jest ona dokładnie znana; ponadto powinien przekazać organowi kierowania lotami lub Ośrodkowi Koordynacji możliwie najwięcej informacji dotyczących zagrożonego statku, jego załogi i pasażerów. Informacje te powinny określać w szczególności:

- 1) typ statku, jego znak rozpoznawczy i stan,
- 2) pozycję statku wyrażoną współrzędnymi geograficznymi lub namiarem geograficznym od wyróżniającego się punktu orientacyjnego albo od urządzenia radionawigacyjnego,
- 3) czas obserwacji w godzinach i minutach,
- 4) liczbę spostrzeżonych osób,
- 5) spostrzeżenia dotyczące osób opuszczających statek,
- 6) jeżeli zagrożenie lub wypadek wydarzyły się na wodzie — liczbę osób zauważonych na jej powierzchni,
- 7) widoczny stan fizyczny rozbitków.

2. Jeżeli pierwszy statek powietrzny znajdujący się w rejonie wypadku nie jest statkiem poszukiwawczo-ratowniczym, jego dowódca powinien do czasu przybycia pierwszego statku poszukiwawczo-ratowniczego objąć kierownictwo nad działaniami innych kolejno przybywających statków powietrznych w rejon wypadku, a w razie potrzeby skierować do tego rejonu jednostkę pływającą. W razie niemożności nawiązania łączności radiowej dowódca statku powietrznego powinien wykorzystać właściwy sygnał wzrokowy lub akustyczny.

3. W razie konieczności przekazania przez dowódcę statku powietrznego informacji rozbitkom lub ratowniczym jednostkom pływającym, w braku łączności radiowej należy, — jeżeli to możliwe — zrzucić informację na piśmie.

4. Jeżeli na ziemi został wyłożony sygnał, dowódca statku powietrznego powinien poinformować w sposób podany w ust. 3, czy sygnał został zrozumiany, a jeżeli nie jest to możliwe — wykorzystać właściwy sygnał wzrokowy lub akustyczny.

§ 24. Dowódca statku powietrznego, który przyjmie sygnał niebezpieczeństwa i meldunek dotyczący niebezpieczeństwa lub tylko meldunek, powinien:

- 1) zapisać pozycję zagrożonego statku, jeżeli została ona podana,
- 2) określić kierunek na zagrożony statek powietrzny,
- 3) zawiadomić Ośrodek Koordynacji albo organ kierowania lotami o przyjętym sygnale (meldunku) dotyczącym niebezpieczeństwa, podając wszystkie posiadane informacje,
- 4) w razie potrzeby — lecieć w kierunku określonej pozycji zagrożonego statku.

§ 25. 1. W razie zagrożenia bezpieczeństwa statku powietrznego jego dowódca powinien nadać meldunek o niebezpieczeństwie na częstotliwości radiowej, na której utrzymuje w danej chwili łączność z organem kierowania lotami. Na początku meldunku należy stosować, w miarę możliwości, trzykrotnie sygnał niebezpieczeństwa: „JESTEM W NIEBEZPIECZEŃSTWIE” lub „MAYDAY” lub „TIERPLJU BIEDSTWIJE” — w razie nadawania radiofonicznego albo „SOS” — w razie nadawania radiotelegraficznego. Dalsza część meldunku powinna zawierać:

- 1) nazwę organu, do którego meldunek jest adresowany — jeżeli pozwalają na to czas i okoliczności,
- 2) znak wywoławczy statku powietrznego (indeks pilota),
- 3) rodzaj niebezpieczeństwa,
- 4) zamiary dowódcy statku,
- 5) aktualną pozycję statku, poziom (wysokość) lotu oraz kurs.

2. Jeżeli lot odbywa się nad morzem, dowódca statku powietrznego powinien, w miarę możliwości, nadać sygnał niebezpieczeństwa na częstotliwości ratownictwa morskowego.

3. Polskie statki powietrzne powinny w miarę możliwości nadawać meldunek o niebezpieczeństwie na częstotliwości nawigacyjnego systemu radionamierzenia, przeznaczonego dla lotnictwa wojskowego i cywilnego Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej.

4. Załogi statków powietrznych wyposażonych w pokładowe urządzenia rozpoznania i alarmowania powinny włączyć sygnalizację stanu zagrożenia. Sygnał niebezpieczeństwa za pomocą tych urządzeń należy nadawać do czasu ustąpienia zagrożenia, a po opuszczeniu statku po przymusowym lądowaniu pozostawić włączone nadawanie tego sygnału.

§ 26. 1. W razie konieczności przymusowego lądowania lub przymusowego opuszczenia przez załogę statku powietrznego na spadochronach, dowódca statku obowiązany jest uprzedzić o tym wszystkich członków załogi i podać aktualne miejsce znajdowania się statku.

2. Przymusowe opuszczenie statku powietrznego na spadochronach należy wykonywać na komendę dowódcy statku. Jeżeli dowódca nie ma możliwości przekazania załodze polecenia opuszczenia statku, a dalsze przebywanie na pokładzie statku zagraża życiu załogi, członkowie załogi opuszczają statek na spadochronach według własnej decyzji.

3. Po przymusowym lądowaniu załoga statku powietrznego powinna:

- 1) starać się zapobiec powstaniu pożaru statku,
- 2) w razie pożaru lub prawdopodobieństwa jego powstania ewakuować rannych i pomóc pozostałym pasażerom opuścić pokład oraz zabrać z pokładu statku środki sygnalizacji, lekarstwa, żywność, odzież i inne niezbędne materiały,
- 3) udzielić rannym pierwszej pomocy,
- 4) włączyć radiostację awaryjną,
- 5) zabezpieczyć statek do czasu przybycia pomocy oraz starać się nawiązać łączność z właściwym organem kierowania lotami.

4. Po przymusowym lądowaniu należy dążyć do nawiązania łączności ze statkami powietrznymi w locie lub organami kierowania lotami, wykorzystując radiostację pokładową lub radiowe wyposażenie rozbitków.

§ 27. 1. Przed przymusowym wodowaniem statku powietrznego członkowie załogi powinni przygotować pływające środki ratownicze i sygnalizacji do szybkiego użycia, a pasażerów do szybkiego opuszczenia statku po przymusowym wodowaniu.

2. Wodujący statek powietrzny należy opuścić dopiero po wytraceniu przez niego całkowicie prędkości. Przy opuszczaniu statku na wodzie należy:

- 1) spuścić na wodę pływające środki ratownicze,
- 2) jeżeli są ranni — w pierwszej kolejności przetransportować ich na pływające środki ratownicze,
- 3) rozłokować na pływających środkach ratowniczych pozostałych członków załogi i pasażerów,
- 4) załadować na pływające środki ratownicze środki sygnalizacji, lekarstwa, żywność, odzież i inne niezbędne materiały,
- 5) odpłynąć od opuszczonego statku powietrznego na bezpieczną odległość, przed jego zatonięciem,
- 6) w miarę możliwości starać się podpłynąć do siebie i powiązać po kilka pływających środków ratowniczych razem,
- 7) włączyć radiolatarnię awaryjną.

§ 28. Jeżeli niebezpieczeństwo minęło, dowódca statku powietrznego, który nadał meldunek o niebezpieczeństwie, powinien wyłączyć sygnał niebezpieczeństwa przekazywany za pomocą pokładowych urządzeń rozpoznania i alarmowania oraz przekazać meldunek radiowy odwołujący stan niebezpieczeństwa. Meldunek taki powinien zawierać znak wywoławczy statku powietrznego (indeks pilota) oraz wyrazy: „WYMIANA KORESPONDENCJI O NIEBEZPIECZEŃSTWIE ZAKOŃCZONA” lub „DISTRESS TRAFFIC ENDED”, lub „OBMIEN BIEDSTWIJA PREKRASZCZION”.

Rozdział 6

Sygnaly i zapisy.

§ 29. 1. W akcji poszukiwań i ratownictwa statków powietrznych stosuje się, oprócz sygnałów radiowych

określonych w odrębnych przepisach, sygnały wzrokowe i akustyczne podane w załączniku do zarządzenia.

2. Sygnaly powinny być używane zgodnie z ich przeznaczeniem, przy czym nie należy używać żadnych innych sygnałów.

§ 30. 1. Ośrodek Koordynacji prowadzi zapis operacyjnej sprawności poszukiwań i akcji ratowniczej.

2. Ośrodek Koordynacji powinien oceniać przeprowadzone poszukiwania i akcje ratownicze w swoim rejonie. Oceny, które mogą interesować inne państwa, przekazuje się do wykorzystania przez ICAO.

3. Cywilne Centrum Kontroli Obszaru Warszawa-Okęcie na podstawie otrzymanych z Ośrodka Koordynacji informacji o przebiegu oraz rezultatach poszukiwań i akcji ratowniczej cywilnych statków powietrznych ewidencjonuje następujące dane:

- 1) znak rejestracyjny i typ cywilnego statku powietrznego,
- 2) nazwę (nazwisko i imię) oraz siedzibę (adres) właściciela (użytkownika) cywilnego statku powietrznego,
- 3) cel lotu,
- 4) datę, miejsce, czas trwania oraz wyniki poszukiwań i akcji ratowniczej,
- 5) wielkość strat na skutek wypadku lotniczego (straty w ludziach, sprzęcie lotniczym, ładunku i szkody wyrządzone osobom trzecim),
- 6) rodzaj i ilość użytych środków poszukiwawczo-ratowniczych.

Rozdział 7

Przepisy końcowe.

§ 31. Użytkownik statku powietrznego powinien zapewnić — po zakończeniu badań wypadku — usunięcie wraku pozostałego po wypadku lotniczym.

§ 32. Traci moc zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 18 grudnia 1965 r. w sprawie prowadzenia poszukiwań i akcji ratowniczej cywilnych statków powietrznych (Monitor Polski Nr 72, poz. 416).

§ 33. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 kwietnia 1983 r.

Minister Komunikacji: J. Kamiński

Załącznik do zarządzenia Ministra
Komunikacji z dnia 16 marca 1983 r.
(poz. 59)

SYGNAŁY STOSOWANE PODCZAS POSZUKIWAŃ I RATOWNICTWA STATKÓW POWIETRZNYCH

I. Kod sygnałów wzrokowych do porozumiewania się w kierunku „ziemia — powietrze”.

1. Kod sygnałów wzrokowych „ziemia — powietrze” przeznaczony do stosowania przez rozbitków:

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

2. Kod sygnałów wzrokowych „ziemia — powietrze” przeznaczony do stosowania przez naziemne jednostki prowadzące poszukiwania i akcję ratowniczą:

Lp.	Znaczenie sygnałów	Sygnał kodowy
1	Działanie zakończone	LLL
2	Znaleźliśmy wszystkie osoby	LL
3	Znaleźliśmy tylko niektóre osoby	++
4	Nie możemy dalej kontynuować działania. Wracamy do bazy	XX
5	Podzieliliśmy się na dwie grupy. Każda udaje się we wskazanym kierunku	↔
6	Otrzymaliśmy informację, że statek powietrzny znajduje się w tym kierunku	→ →
7	Nic nie znaleziono. Poszukujemy dalej	NN

3. Długość znaków w sygnale wzrokowym powinna wynosić co najmniej 2,5 m, a kolor ich powinien jak najbardziej kontrastować z tłem. Sygnały mogą być wykonane z dowolnych materiałów, jak tkaniny, kamienie, kawałki drewna itp. Na sygnały może być zwrócona uwaga za pomocą innych środków, takich jak rakiety świetlne, dym, odbite światło i inne.

II. Sygnały do porozumiewania się w kierunku „powietrze — ziemia”.

1. Następujące sygnały dawane przez statki powietrzne oznaczają, że sygnały wyłożone na ziemi zostały zrozumiane:

- 1) w porze dziennej: przechylenie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło,
- 2) w porze nocnej: dwukrotne włączanie i wyłączanie reflektorów do lądowania lub, jeżeli statek powietrzny ich nie posiada, dwukrotne włączanie i wyłączanie świateł nawigacyjnych.

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

III. Sygnały do porozumienia się z jednostkami pływającymi.

1. Następujące manewry wykonywane kolejno przez statek powietrzny oznaczają, że pragnie on skierować jednostkę pływającą ku innemu statkowi powietrznemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie:

- 1) okrążanie jednostki pływającej co najmniej raz,
- 2) przecinanie na małej wysokości zamierzonego kursu jednostki pływającej blisko przed nią i:
 - a) przechylenie statku powietrznego ze skrzydła na skrzydło lub
 - b) otwieranie i zamykanie przepustnicy, lub
 - c) zmienianie skoku śmigła,
- 3) przyjęcie kursu w tym kierunku, na który jednostka pływająca może być skierowana.

Powtórzenie takich manewrów ma to samo znaczenie.

2. Na sygnał wymieniony w ust. 1 jednostka pływająca może odpowiedzieć następująco:

- 1) w celu potwierdzenia odbioru sygnałów:
 - a) podniesieniem flagi kodowej (czerwone i białe pionowe pasy) oznaczającej „zrozumiałem” lub
 - b) podawaniem błyskami lampy sygnalizacyjnej szeregu liter „T” według alfabetu Morse’a, lub
 - c) przyjęciem kierunku podążania wskazywanego przez statek powietrzny;
- 2) w celu wyrażenia niemożliwości zastosowania się do wezwania:
 - a) podniesieniem flagi międzynarodowej „N” (czworobok z niebiesko-białą szachownicą) lub
 - b) podawaniem błyskami lampy sygnalizacyjnej szeregu liter „N” według alfabetu Morse’a.

3. Manewr przecinania przez statek powietrzny na małej wysokości śladu toru jednostki pływającej w jej pobliżu z jednoczesnym daniem znaków określonych w ust. 1 pkt 2 oznacza, że pomoc jednostki pływającej, do której sygnał jest skierowany, nie jest już potrzebna.

4. Należy mieć na uwadze, że ze względu na znaczny poziom hałasów na pokładzie jednostki pływającej sygnały akustyczne wymienione w ust. 1 pkt 2 lit. b) i c) mogą być mniej skuteczne niż sygnał wzrokowy wymieniony pod lit. a).

Tłoczono z polecenia Prezesa Rady Ministrów
w Zakładach Graficznych „Tamka”, Zakład nr 1, Warszawa, ul. Tamka 3.

Zam. 0332-1300-83.

Cena 16,00 zł