

MINISTERSTVO DOPRAVY

PŘEDPIS

PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA V CIVILNÍM LETECTVÍ

L 12

**KONTROLNÍ SEZNAM STRAN
LETECKÝ PŘEDPIS PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA V CIVILNÍM LETECTVÍ (L 12)**

Strana	Datum	Strana	Datum
i až iii	25.11.2004		
1 - 1 / 1 -2	22.11.2007 Změna č. 18		
2 - 1 až 2 - 3	25.11.2004		
3 - 1 / 3 - 2	25.11.2004		
4 -1 / 4 - 2	22.11.2007 Změna č. 18		
5 - 1 až 5 - 3	25.11.2004		
Dod. 1 - 1 / 1 -2	25.11.2004		
Dod. 2 - 1 / 2 -2	25.11.2004		
Dod. 3 - 1	25.11.2004		

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

Ministerstvo dopravy, jako příslušný správní orgán, uveřejňuje dle ustanovení § 102 zákona č. 49/1997 Sb., o civilním letectví a o změně a doplnění zákona č. 455/1991 Sb., o živnostenském podnikání (živnostenský zákon), ve znění pozdějších předpisů letecký předpis

PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANA V CIVILNÍM LETECTVÍ**L 12**

Tento předpis je českým textem Přílohy 12 k Úmluvě o mezinárodním civilním letectví (Annex 12 – Search and Rescue) včetně změny č. 17.

OBSAH

ÚVODNÍ USTANOVENÍ

ZMĚNY A OPRAVY

OBSAH

PŘEDMLUVA

HLAVA 1 DEFINICE

HLAVA 2 ORGANIZACE

HLAVA 3 SPOLUPRÁCE

HLAVA 4 PŘEDBĚŽNÁ OPATŘENÍ

HLAVA 5 POSTUPY PŘI PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANĚ

DODATEK 1 Pátrací a záchranné signály

DODATEK 2 COSPAS/SARSAT

DODATEK 3 Související předpisy

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

Tento předpis je doplněn dokumentem International Aeronautical and Maritime Search and Rescue (IAMSAR) Manual, Volume I – Organization and Management, Volume II – Mission Coordination and Volume III – Mobile facilities (Doc 9731). Účelem manuálu je pomoc státům při naplňování jejich potřeb v oblasti pátrání a záchrany a závazků přijatých dle Úmluvy o mezinárodním civilním letectví. Tyto závazky, jež se vztahují k poskytování služeb SAR, jsou specifikovány v tomto předpise jako standardy a doporučené postupy. Tři části manuálu IAMSAR jsou vodítkem pro společný přístup při organizaci a poskytování služeb SAR v oblasti letectví a námořní dopravy. Doporučuje se, aby tento manuál státy používaly k vytváření a vylepšování jejich služeb SAR a při jejich spolupráci se sousedními státy.

HLAVA 1 – DEFINICE

Když jsou následující výrazy použity v tomto předpisu, mají následující význam:

Ditching (Ditching)

Nouzové přistání letadla na vodě.

Kontaktní místo pátrání a záchrany (Alerting post)

Pohotovostní stanoviště nebo místo s příslušným vybavením, které bude použito jako prostředník mezi osobou oznamující nouzi a záchranným koordinačním střediskem nebo jeho odbočkou koordinačního střediska.

Oblast pátrání a záchrany (SSR) (Search and rescue region)

Oblast určených rozměrů, ve které příslušné záchranné koordinační středisko poskytuje služby pátrání a záchrany.

Odbočka záchranného koordinačního střediska (RSC) (Rescue subcentre)

Středisko navíc vytvořené a podřízené záchrannému koordinačnímu středisku dle zvláštních nařízení odpovědných úřadů.

Pátrání (Search)

Činnost směřující k vypátrání osob v tísni při využití dostupného personálu a vybavení, obvykle koordinovaná záchranným koordinačním střediskem nebo odbočkou záchranného koordinačního střediska.

Pátrací a záchranná jednotka (Search and rescue unit)

Mobilní skupina tvořená vycvičeným personálem a vybavená vhodnou výstrojí pro rychlé provádění pátracích a záchranných činností

Pátrací a záchranné letadlo (Search and rescue aircraft)

Letadlo vybavené specializovaným vybavením, vhodné k účinnému provádění letů za účelem pátrání a záchrany.

Provozovatel (Operator)

Právnícká nebo fyzická osoba, která provozuje letadlo nebo zaměstnává osoby k jeho provozu.

Služba pátrání a záchrany (Search and rescue service)

Výkon činností souvisejících se sledováním tísně, komunikací a koordinací a s prováděním pátrání a záchrany, jež vede k poskytnutí neodkladné přednemocniční péče nebo zdravotnickému převozu při použití veřejných nebo soukromých prostředků, včetně spolupracujících letadel, lodí a dalších zařízení.

Společné záchranné koordinační středisko (JRCC) (Joint rescue coordination centre)

Záchranné koordinační středisko zodpovědné za letecké a námořní pátrací a záchranné činnosti.

Stát zápisu do rejstříku (State of Registry)

Stát, v jehož rejstříku je letadlo zapsáno.

Údobí nejistoty (Uncertainty phase)

Situace, kdy je nejistota o bezpečnosti letadla a osob na jeho palubě.

Údobí nouze (Emergency phase)

Obecný pojem, znamenající buď údobí nejistoty, údobí pohotovosti nebo údobí tísně.

Údobí pohotovosti (Alert phase)

Situace, kdy je důvodná obava o bezpečnost letadla a osob na jeho palubě.

Údobí tísně (Distress phase)

Situace, kdy je určitá jistota, že letadlu a osobám na jeho palubě hrozí vážné bezprostřední nebezpečí a že potřebují okamžitou pomoc.

Velitel letadla (Pilot-in-command)

Pilot určený provozovatelem nebo, v případě všeobecného letectví, vlastníkem k velení a pověřený provedením bezpečného letu.

Záchrana (Rescue)

Činnost směřující k záchraně osob v tísni, poskytnutí první pomoci nebo jiných potřeb a k jejich převezení na bezpečné místo.

Záchranné koordinační středisko (RCC) (Rescue coordination centre)

Stanoviště odpovědné za zajištění účinné organizace pátrací a záchranné služby a za koordinaci vedení

pátracích a záchranných akcí v oblasti pátrání a záchrany.

Zařízení pro pátrání a záchranu (Search and rescue facility)

Jakýkoliv mobilní zdroj, včetně určených pátracích a záchranných jednotek, používaný pro provádění pátracích a záchranných činností.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 2 – ORGANIZACE

2.1 Služby pátrání a záchrany

2.1.1 Smluvní státy musí na svých územích samostatně nebo ve spolupráci s ostatními státy organizovat neprodlené poskytování služeb pátrání a záchrany, aby bylo zajištěno, že bude poskytnuta pomoc osobám v tísni. Tyto služby musí být poskytovány nepřetržitě.

2.1.1.1 V těch oblastech mezinárodních vod, kde není určena svrchovanost daného státu je nutno organizovat služby pátrání a záchrany na základě regionálních leteckých dohod. Smluvní státy odpovědné za poskytování služeb pátrání a záchrany nad těmito oblastmi se zavazují samostatně nebo ve spolupráci s jinými státy organizovat služby pátrání a záchrany, jež budou poskytovány v souladu s ustanoveními tohoto předpisu.

Poznámka: Výraz „regionální letecké dohody“ se vztahuje k smlouvám schváleným Radou ICAO na základě doporučení regionálních leteckých konferencí.

2.1.1.2 Služby pátrání a záchrany musí obsahovat tyto základní prvky: právní rámec, odpovědný úřad, dostupné organizované zdroje, komunikační zařízení a výkonné jednotky znalé koordinace a činnosti při operačním nasazení.

Pátrací a záchrannou službou na území České republiky (dále jen ČR) organizuje a metodicky řídí Ministerstvo dopravy (MD). V rozsahu své působnosti jí zabezpečuje Řízení letového provozu ČR s. p. (dále jen pověřená organizace) ve spolupráci s vojenskými orgány prostřednictvím společného záchranného koordinačního střediska, podle potřeby i ve spolupráci s jinými organizacemi, se kterými byla uzavřena dohoda o výkonu činnosti při pátrací a záchranné službě. (Dohoda o vzájemné spolupráci při pátrání po letadlech a poskytování pomoci při záchranných akcích v případech leteckých nehod mezi MD, MO a MV" Dohoda o pátrání a záchranně").

2.1.1.3 Služby pátrání a záchrany musí stanovit postupy, které zlepšují poskytování služeb z hlediska plánování, vnitrostátních a mezinárodních dohod a výcviku.

2.1.2 Smluvní státy musí poskytnout pomoc letadlu v tísni a osobám, které přežily letecké nehody bez ohledu na národnost nebo postavení takových osob nebo okolností, v jakých se tyto osoby ocitly.

2.1.3 Smluvní státy odpovědné za poskytování služeb pátrání a záchrany musí použít pátrací a záchranné jednotky a další dostupné prostředky, aby pomohly každému letadlu nebo osobám na jeho palubě, které jsou nebo se předpokládá, že budou ve stavu nouze.

2.1.4 V místech, kde letecká a námořní záchranná koordinační střediska poskytují služby pro jednu oblast samostatně, musí smluvní státy zajistit co nejužší proveditelnou spolupráci mezi těmito středisky.

2.1.5 Záměrně nepoužito

2.1.6 Záměrně nepoužito

2.2 Oblasti pátrání a záchrany

2.2.1 Smluvní státy musí vymezit své oblasti pátrání a záchrany, v nichž budou poskytovat služby pátrání a záchrany. Takové oblasti se nesmí překrývat a musí k sobě přiléhat.

Poznámka 1: K účinné podpoře služeb pátrání a záchrany jsou zřizovány oblasti pátrání a záchrany, které zabezpečí zřízení odpovídající komunikační infrastruktury, účinné směrování výstrahy na tiseň a patřičnou koordinaci při akcích. Sousedící státy mohou spolupracovat na vytvoření služeb pátrání a záchrany v rámci jedné oblasti SAR.

Poznámka 2: Vymezení oblastí pátrání a záchrany je stanoveno na základě zvážení technických a operačních možností a nevztahuje se ke státovým hranicím mezi státy.

2.2.1.1 Pověřená organizace vykonává pátrací a záchrannou službu s působností na celou Českou republiku.

2.3 Záchranná koordinační střediska a odbočky záchranných koordinačních středisek

2.3.1 Smluvní státy musí zřídit pro každou oblast pátrání a záchrany záchranné koordinační středisko.

Poznámka: Smluvní stát může, v souladu s regionální leteckou dohodou, zřídit záchranné koordinační středisko a příslušnou pátrací a záchrannou oblast tak, že její rozměry přesahují jeho svrchovaný vzdušný prostor .

2.3.2 **Doporučení.** – Smluvní stát, jehož vzdušný prostor, nebo jeho část, je zahrnut v oblasti pátrání a záchrany příslušející záchrannému koordinačnímu středisku jiného smluvního státu, by měl zřídit odbočku záchranného koordinačního střediska podřízenou záchrannému koordinačnímu středisku, vždy kdy by to mohlo zlepšit výkon služeb pátrání a záchrany na jeho území.

2.3.3 Každé záchranné koordinační středisko, a kde je zřízena odbočka záchranného koordinačního střediska, musí být nepřetržitě obsazeno vycvičeným personálem, schopným komunikace v jazyce používaném pro radiotelefonní spojení.

2.3.4 Pracovníci RCC, kteří při výkonu služby provádějí radiotelefonní spojení, musí ovládat anglický jazyk.

2.3.5 Záměrně nepoužito

2.4 Komunikace pro pátrání a záchranu

2.4.1 Každé záchranné koordinační středisko musí mít rychlé a spolehlivé obousměrné spojení s:

- a) příslušnými stanovišti letových provozních služeb;
- b) příslušnými odbočkami záchranných koordinačních středisek;
- c) vhodnými zaměřovači a stanicemi určujícími polohu;
- d) kde je to vhodné, pobřežními radiovými stanicemi umožňujícími uvědomování a komunikaci s hladinovými plavidly v dané oblasti;
- e) velitelskými stanovišti pátracích a záchranných jednotek v dané oblasti;
- f) všemi námořními záchrannými koordinačními středisky v dané oblasti a leteckými, námořními a společnými záchrannými koordinačními středisky v sousedních oblastech;
- g) určenou meteorologickou služebnou nebo meteorologickou výstražnou službou;
- h) pátracími a záchrannými jednotkami;
- i) kontaktními místy pátrání a záchrany;
- j) střediskem Cospas-Sarsat poskytujícím služby pro danou oblast pátrání a záchrany.

Poznámka: Seznam námořních záchranných koordinačních středisek je obsažen v příslušných dokumentech Mezinárodní námořní organizace.

2.4.2 Každá odbočka záchranného koordinačního střediska musí mít rychlé a spolehlivé obousměrné spojení s:

- a) sousedními odbočkami záchranného koordinačního střediska;
- b) meteorologickou služebnou nebo meteorologickou výstražnou službou;
- c) pátracími a záchrannými jednotkami; a
- d) kontaktními místy pátrání a záchrany.

2.5 Pátrací a záchranné jednotky

2.5.1 Smluvní státy musí vyčlenit ze svých veřejných a soukromých složek pátrací a záchranné jednotky vhodně umístěné a vybavené pro pátrací a záchranné akce. Záchranné koordinační středisko využívá záchranných jednotek pátrání a záchrany ve své oblasti na základě dohody o pátrání uzavřené mezi MD, MO, MV České republiky.

Poznámka: Požadavky na minimální počet a vybavenost jednotek pro výkon pátracích a záchranných akcí v dané pátrací a záchranné oblasti jsou stanoveny koordinačními dohodami a specifikovány v příslušném Plánu pátrání a v Příručce pro pátrání a záchranu.

2.5.2 Smluvní státy musí určit jako součást svého plánu pátrání a záchrany také ty veřejné a soukromé složky, které mohou být využity pro akce pátrání a záchrany ačkoliv nebyly určeny jako pátrací a záchranné jednotky.

2.6 Vybavení pro pátrání a záchranu

2.6.1 Pátrací a záchranné jednotky musí být vybaveny zařízením pro rychlé vypátrání a pro poskytnutí odpovídající pomoci na místě letecké nehody.

2.6.2 Každá pátrací a záchranná jednotka musí být schopna udržovat rychlé a spolehlivé obousměrné spojení s ostatními složkami pátrání a záchrany, jež se účastní stejné akce pátrání a záchrany.

2.6.3 Každé pátrací a záchranné letadlo musí být vybaveno tak, aby mohlo vysílat a přijímat na tísňových kmitočtech, kmitočtech pro spojení na místě letecké nehody a dalších předem určených kmitočtech.

2.6.4 Každé pátrací a záchranné letadlo musí být vybaveno zařízením schopným zaměřit tísňové kmitočty.

Poznámka 1: Požadavky na vybavení letadla nouzovým majákem určením polohy jsou stanoveny předpisem L 6, Části I, II a III. a JAR OPS 1 a 3.

Poznámka 2: Specifikace nouzových majáků určením polohy (ELT) je stanovena předpisem L 10, Část III.

2.6.5 Každé pátrací a záchranné letadlo používané při pátracích a záchranných akcích na moři musí být schopno radiového spojení s plavidly.

Poznámka: Mnohá plavidla jsou schopna navázat radiové spojení na kmitočtech 2182 kHz, 4125 kHz a 121,5 MHz, avšak tyto kmitočty, zvláště potom 121,5 MHz, nemusí být plavidly pravidelně monitorovány.

2.6.6 Každé pátrací a záchranné letadlo používané při pátracích a záchranných akcích nad oblastmi moří musí nést na palubě výtisk International Code of Signals, kvůli možným jazykovým potížím, které by se mohly objevit při komunikaci s loděmi.

Poznámka: International Code of Signals je publikován v angličtině, francouzštině a španělštině Mezinárodní námořní organizací (International Maritime Organization) jako dokumenty IMO 994E, 995F a 996S.

2.6.7 **Doporučení.** – *Dokud není známo, že není třeba shozu záchranného vybavení z letadla přeživajícím osobám, mělo by alespoň jedno letadlo, účastníci se pátrací a záchranné akce, nést toto vybavení, které je schopné shozu.*

2.6.8 **Doporučení.** – *Státy by měly umístit na vhodných letištích záchranné vybavení, jež je vhodně zabalené pro shoz z letadel.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 3 – SPOLUPRÁCE

3.1 Spolupráce mezi státy

3.1.1 Smluvní státy musí koordinovat svou organizaci pátrání a záchrany se sousedními státy.

3.1.2 **Doporučení.** – *Smluvní státy by měly, kdykoli je to nezbytné, koordinovat své akce pátrání a záchrany se sousedními státy, zvláště když se tyto akce blíží k přilehlým oblastem pátrání a záchrany.*

3.1.2.1 **Doporučení.** – *Smluvní státy by měly, je-li to proveditelné, vytvořit společné plány pátrání a záchrany a postupy, které umožní koordinaci jejich pátracích a záchranných akcí se sousedními státy.*

3.1.3 Smluvní stát musí na základě podmínek jím vydaných povolit okamžitý vstup na své území pátracím a záchranným jednotkám jiného státu za účelem pátrání po místech nehody a záchrany osob, které nehodu přežily.

3.1.4 Úřady smluvních států, jež si přejí, aby jejich pátrací a záchranné jednotky vstoupily na území jiného smluvního státu za účelem pátrání a záchrany, musí předat žádost, která obsahuje všechny podrobnosti zamýšlené akce a potřeb pro tuto akci záchrannému koordináčnímu středisku daného státu nebo jinému státem určenému orgánu.

3.1.4.1 Úřady smluvních států musí:

- okamžitě potvrdit příjem takové žádosti, a
- co nejdříve stanovit případné podmínky, za kterých smí být zamýšlená akce provedena.

3.1.5 **Doporučení.** – *Z důvodu posílení spolupráce a koordinace při pátrání a záchraně by smluvní státy měly mít zakotveno ve svých dohodách se sousedními státy zásady o spolupráci a koordinaci pátrání a záchrany za podmínek vzájemného vstupu pátracích a záchranných jednotek druhého státu na své území. Tyto dohody by měly umožnit snadný a rychlý vstup takových jednotek s co možná nejmenšími formalitami.*

3.1.6 **Doporučení.** – *Každý smluvní stát by měl pověřit své záchranné koordináční středisko, aby:*

- a) požádalo v případě potřeby jiné záchranné koordináční středisko o pomoc, včetně letadel, plavidel, osob nebo vybavení;
- b) vydalo nezbytné povolení pro vstup těchto letadel, plavidel, osob nebo vybavení na své území; a
- c) uzavřelo nezbytné dohody s příslušnými orgány celní a pasové kontroly a jinými úřady s cílem urychlit tento vstup.

3.1.7 **Doporučení.** – *Každý smluvní stát by měl pověřit svá záchranná koordináční střediska, aby v případě žádosti o pomoc od záchranných koordináčních středisek jiných států poskytl pomoc včetně pomoci letadly, plavidly, osobami nebo vybavením.*

3.1.8 **Doporučení.** – *Smluvní státy by měly, za účelem podpory účinnosti při pátrání a záchraně, zajistit společná cvičení, zahrnující jejich pátrací a záchranné jednotky, s ostatními smluvními státy a provozovateli.*

3.1.9 **Doporučení.** – *Smluvní státy by měly zajistit periodické návštěvy personálu svých záchranných koordináčních středisek a poboček záchranných koordináčních středisek ve střediscích sousedních států.*

3.2 Spolupráce s ostatními službami

3.2.1 Smluvní státy musí zajistit, aby všechna letadla, plavidla a místní služby a zařízení, jež nejsou součástí organizace pátrání a záchrany, plně spolupracovaly při pátrání a záchraně a nabídly tak jakoukoli možnou pomoc postiženým osobám při leteckých nehodách.

3.2.2 **Doporučení.** – *Smluvní státy by měly zajistit co nejužší možnou spolupráci mezi příslušnými leteckými a námořními úřady, aby byly poskytovány co nejúčinnější služby pátrání a záchrany.*

3.2.3 Smluvní státy musí zajistit, aby jejich služby pátrání a záchrany spolupracovaly s orgány odpovědnými při vyšetřování letecké nehody s Ústavem pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod nebo orgánem, který Ústav pověří odborným zjišťováním příčiny a se složkami, které se podílejí na péči osobám postižených leteckou nehodou.

3.2.4 **Doporučení.** – *Pro usnadnění odborného zjišťování příčin leteckých nehod určí Ústav do záchranné jednotky kvalifikovanou osobu pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod, je-li to proveditelné.*

3.2.5 Státy musí určit kontaktní místo pátrání a záchrany pro příjem tísňových dat z Cospas-Sarsat.

3.3 Rozšiřování informací

3.3.1 Každý smluvní stát musí publikovat a rozšiřovat všechny informace nezbytné pro vstup pátracích a záchranných jednotek jiných států na své území nebo tyto informace zahrnout do dohod pro službu pátrání a záchrany.

3.3.2 **Doporučení.** – Smluvní státy by měly dát k dispozici cestou záchranných koordinačních středisek nebo jiných orgánů informace o svých plánech pátrání a záchrany vždy, kdy by takové informace mohly být prospěšné pro výkon služeb pátrání a záchrany.

3.3.3 **Doporučení.** – Smluvní státy by měly v případě potřeby podávat informace nejširší veřejnosti a úřadům odpovědným při stavech nouze o podniknutých akcích, v případech, že by nouze letadla mohla mít vliv na veřejnost nebo si vyžádala vyhlášení všeobecného stavu nouze.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 4 – PŘEDBĚŽNÁ OPATŘENÍ

4.1 Předběžné informace

4.1.1 Každé záchranné koordinační středisko musí mít vždy snadno dostupné aktuální informace o jeho oblasti pátrání a záchrany, které se týkají:

- a) jednotek pátrání a záchrany, odboček záchranných koordinačních středisek a pohotovostních stanovišť;
- b) stanovišť letových provozních služeb;
- c) prostředků pro komunikaci, které mohou být použity při pátracích a záchranných akcích;
- d) adres a telefonních čísel všech provozovatelů, provádějících provoz v dané oblasti nebo jejich určených zástupců; a
- e) jakýchkoli dalších veřejných a soukromých organizací, včetně zdravotnických a dopravních zařízení, které mohou být prospěšné pro pátrání a záchrany.

4.1.2 Záchranné koordinační středisko musí mít snadno dostupné všechny informace důležité pro pátrání a záchrany, včetně informací, které se týkají:

- a) všech radiových stanic, které mohou být použity při podpoře pátracích a záchranných akcí, jejich umístění, volacích znaků, provozních hodin a kmitočtů;
- b) služeb udržujících radiový poslech, jejich umístění a provozních hodin a záložních kmitočtů;
- c) míst, kde je skladováno nouzové vybavení a vybavení pro přežití použitelné pro shoz; a
- d) předmětů, které by mohly být omylem, zvláště ze vzduchu, považovány za nenalezené nebo neohlášené vraky.

4.1.3 Záměrně nepoužito

4.1.4 Záměrně nepoužito

Poznámka: Amver je spolupracující mezinárodní systém hlášení z lodí s celosvětovou působností, který mohou pro své dotazy využívat všechna záchranná koordinační střediska. Mnoho smluvních států také provozuje systémy regionálních hlášení z lodí.

4.2 Plány činnosti

4.2.1 Každé záchranné koordinační středisko musí připravit podrobné plány činnosti pro

pátrací a záchranné práce ve své oblasti pátrání a záchrany.

4.2.2 **Doporučení.** – *Pátrací a záchranné plány činnosti by měly být vytvořeny společně se zástupci provozovatelů a dalších veřejných nebo soukromých služeb, které mohou pomáhat nebo být přínosem při poskytování služeb pátrání a záchrany, vezme-li se v úvahu, že počet přeživších osob by mohl být velký.*

4.2.3 Plány činnosti musí obsahovat postupy pro poskytování služeb a doplňování pohonných hmot v možném rozsahu pro letadla, plavidla a vozidla zapojená do pátracích a záchranných akcí, včetně těch, která poskytnou jiné státy.

4.2.4 Pátrací a záchranné plány činnosti musí obsahovat podrobnosti, které se týkají činností vykonávaných osobami zúčastněnými při pátrání a záchranně, včetně:

- a) způsobů, kterými budou prováděny pátrací a záchranné akce v příslušné oblasti pátrání a záchrany;
- b) použití dostupných komunikačních systémů a zařízení;
- c) činností prováděných společně s jinými koordinačními středisky;
- d) způsobů uvedení do pohotovosti letadel na trati a lodí na moři;
- e) povinností a práv osob určených k provádění pátrání a záchrany,
- f) možnosti změny rozmístění vybavení, které může být vyvoláno určitými meteorologickými nebo jinými podmínkami;
- g) způsobů získání nezbytných informací závažných pro pátrací a záchranné akce, jako jsou zprávy o počasí, předpovědi počasí, příslušné NOTAMy atd.;
- h) pokynů pro získání pomoci ostatních záchranných koordinačních středisek v případě potřeby, včetně letadel, plavidel, osob nebo vybavení, podle potřeby;
- i) postupů pro poskytnutí pomoci letadlu v tísni, které je nuceno přistát na vodě a bylo nalezeno plavidlo;
- j) postupů pro poskytování pomoci při pátrání a záchranně nebo jinému letadlu směřujícímu k letadlu v tísni; a
- k) činností, které mají být ve spolupráci s příslušnými stanovišti letových provozních služeb a dalšími úřady podniknuty při pomoci

letadlu, o kterém je známo nebo se předpokládá, že je předmětem protiprávního činu.

4.2.5 **Doporučení.** – *Pátrací a záchranné plány činností by měly být začleněny do záchranných plánů letišť za účelem poskytování záchranných služeb v jejich blízkosti, včetně vodních ploch pro případ letišť umístěných na pobřeží.*

4.3 Pátrací a záchranné jednotky

4.3.1 Každá pátrací a záchranná jednotka musí:

- a) být seznámena se všemi částmi činností pátrání, jak je popsáno v ust. 4.2. Jejich znalost je nezbytná pro účinné vykonávání povinností; a
- b) průběžně informovat záchranné koordinační středisko o své připravenosti.

4.3.2 Smluvní státy musí:

- a) udržovat v pohotovosti požadovaný počet zařízení pro pátrání a záchranu a

- b) udržovat přiměřené zásoby potravinových dávek, zdravotnického vybavení, signalizačních prostředků a jiného vybavení pro přežití a záchranu.

4.4 Výcvik a cvičení

Smluvní státy musí zajistit pro dosažení a udržení co nejvyšší účinnosti pátrání a záchranu výcvik svého personálu pro pátrání a záchranu a organizovat vhodná cvičení pátrání a záchranu.

4.5 Vrak

Doporučení. – *Každý smluvní stát by měl zabezpečit v oblastech pátrání a záchranu, v nichž má zodpovědnost, aby vrak, jakožto následek letecké nehody na jeho území nebo v případě letecké nehody na moři nebo na území neurčené suverenity, byl zajištěn, odstraněn nebo označen po ukončení vyšetřování nehody, jestliže by přítomnost vraku mohla znamenat nebezpečí nebo zmatek pro následné akce pátrání a záchranu.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

HLAVA 5 – POSTUPY PŘI PÁTRÁNÍ A ZÁCHRANĚ

5.1 Informace týkající se stavů nouze

5.1.1 Jestliže je důvodná domněnka, že letadlo je v nouzi, potom jakýkoliv úřad nebo jakýkoli článek v organizaci pátrání a záchrany musí okamžitě předat všechny dostupné informace příslušnému záchrannému koordinačnímu středisku.

5.1.2 Záchranná koordinační střediska musí okamžitě po přijetí informace o letadle v nouzi takovou informaci vyhodnotit a posoudit rozsah potřebné akce.

5.1.3 Jestliže informace týkající se letadla v nouzi je přijata z jiných zdrojů než ze stanovišť letových provozních služeb, záchranné koordinační středisko musí určit, o jaké údobí nouze se jedná a musí postupovat podle odpovídajícího stupně údobí nouze.

5.2 Postupy pro záchranná koordinační střediska v údobích nouze**5.2.1 Údobí nejistoty**

Záchranné koordinační středisko musí ihned po vzniku údobí nejistoty spolupracovat v co největší míře se stanovišti letových provozních služeb a dalšími k tomu určenými orgány a službami tak, aby přicházející zprávy mohly být urychleně vyhodnocovány.

5.2.2 Údobí pohotovosti

Záchranné koordinační středisko musí ihned po vzniku údobí pohotovosti okamžitě uvést do pohotovosti pátrací a záchranné jednotky a začít všechny nezbytné akce.

5.2.3 Údobí tísňe

Záchranné koordinační středisko musí ihned po vzniku údobí tísňe:

- okamžitě aktivovat pátrací a záchranné jednotky v souladu s příslušným plánem činnosti pátrání;
- určit polohu letadla, odhadnout stupeň přesnosti této polohy a na základě těchto informací a okolností vymezit oblast pátrání;
- vyrozumět provozovatele, kde je možné, a průběžně ho informovat o průběhu pátrání;
- vyrozumět další záchranná koordinační střediska, jejichž pomoc bude pravděpodobně potřebná nebo jichž by se mohly operace týkat;
- vyrozumět příslušné stanoviště ATS, jestliže informace o nouzi byla přijata z jiného zdroje;

f) požádat v počáteční fázi taková letadla, plavidla, pobřežní stanice a jiné služby, které nejsou upřesněny a obsaženy v příslušném plánu pátrání a jsou schopny být nápomocny:

- udržovat poslech letadla vysílajícího v tísni, nouzové radiostanice nebo nouzového majáku určené polohy;

Poznámka: Kmitočty pro nouzové majáky určené polohy (ELT) jsou 121,5 MHz a 406 MHz a jejich přesný popis je dán předpisem L 10, Část III.

- pomoci letadlu v tísni v rámci daných možností; a
- informovat záchranné koordinační středisko o vývoji situace;

g) na základě získaných zpráv sestavit podrobný plán akce pro provedení požadované pátrací a/nebo záchranné operace a předat tento plán jako pokyn odpovědným orgánům, které bezprostředně řídí její průběh;

h) je-li nezbytné, s ohledem na vývoj situace, změnit podrobný plán akce;

i) vyrozumět příslušný Úřad a Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod; a

j) vyrozumět stát zápisu letadla do rejstříku.

Pořadí těchto postupů musí být dodrženo, pokud okolnosti nevyžadují jiný postup.

5.2.4 Zahájení pátracích a záchranných akcí, jde-li o letadla, jejichž poloha není známa

Jestliže bylo vyhlášeno údobí nouze pro letadlo, jehož poloha není známa a které se může nacházet v jedné, dvou nebo více oblastech pátrání a záchrany, musí být zachován následující postup:

a) je-li záchranné koordinační středisko vyrozuměno o údobí nouze a nemá zpráv o tom, zda jiná střediska zahájila příslušné akce, musí zahájit akci podle ustanovení 5.2 tohoto předpisu a dohodnout se sousedními záchrannými koordinačními středisky, které záchranné koordinační středisko převezme odpovědnost;

b) jestliže nebylo rozhodnuto jinak společnou dohodou mezi záchrannými koordinačními středisky, jichž se to týká, musí být střediskem, které koordinuje pátrací a záchrannou akci, středisko odpovědné za:

- oblast, ve které letadlo naposledy hlásilo svou polohu; nebo

- oblast, do níž letadlo směřovalo, jestliže jeho poslední hlášená poloha byla na linii oddělující dvě oblasti pátrání a záchrany; nebo
- oblast, do níž letadlo směřovalo, jestliže nebylo vybaveno pro oboustranné radiové spojení nebo jestliže nebylo jeho povinností udržovat radiové spojení;
- oblast, v níž systém Cospas-Sarsat identifikoval místo ve stavu tísně, které tak bylo určeno; a

c) záchranné koordinační středisko celkově zodpovědné za koordinaci musí informovat po vyhlášení údobí tísně všechna záchranná koordinační střediska, kterých by se mohla akce pátrání a záchrany týkat a o všech okolnostech vývoje nouze. Právě tak všechna záchranná koordinační střediska, která obdrží informace týkající se nouze, musí informovat záchranné koordinační středisko, které má celkovou zodpovědnost za provedení pátrání a záchrany.

5.2.5 Předání informace letadlu, pro které bylo údobí nouze vyhlášeno

Kdykoli je to možné, musí záchranné koordinační středisko odpovědné za pátrací a záchrannou akci předat stanovišti letových provozních služeb, v jejich letové informační oblasti se letadlo nalézá, informace o zahájené pátrací a záchranné akci, aby tyto informace mohly být předány danému letadlu.

5.3 Postupy v případech, kdy se odpovědnost za operace týká dvou nebo více smluvních států

V případech, kdy provádění pátracích a záchranných akcí v celé oblasti pátrání a záchrany spadá do odpovědnosti více než jednoho smluvního státu, musí každý zúčastněný stát postupovat v souladu s příslušným plánem pátrání, jestliže tak záchranné koordinační středisko dané oblasti vyžaduje

5.4 Postupy pro odpovědné úřady v terénu

Orgány bezprostředně řídící operace nebo její některé části v terénu jsou povinny:

- a) předat pokyny jednotkám v jejich podřízenosti a informovat záchranné koordinační středisko o těchto pokynech; a
- b) průběžně informovat záchranné koordinační středisko o průběhu akce.

5.5 Postupy pro záchranná koordinační střediska – ukončení a přerušení činnosti (operací)

5.5.1 Pátrací a záchranné operace, je-li to proveditelné, musí pokračovat až do doby, kdy jsou všechny postižené osoby v bezpečí nebo kdy skončily veškeré naděje na jejich záchranu.

5.5.2 Příslušné záchranné koordinační středisko obvykle nese odpovědnost za rozhodnutí o přerušení pátrací a záchranné operace.

Poznámka: Smluvní státy mohou požadovat informace od dalších státních úřadů při procesu rozhodování, které povede k ukončení operací SAR.

5.5.3 Jestliže pátrací a záchranná operace byla úspěšná nebo jestliže záchranné koordinační středisko uzná nebo je informováno, že už nouze nadále netrvá, musí být údobí nouze zrušeno. Musí být ukončena pátrací a záchranná operace a všechny orgány, prostředky a služby, které byly aktivovány nebo jim byl stav nouze ohlášen, musí být neprodleně informovány.

5.5.4 Jestliže se pátrací a záchranná operace stane neproveditelnou a záchranné koordinační středisko ještě považuje za možné, že postižené osoby jsou naživu, potom dočasně přeruší činnost a musí urychleně informovat všechny orgány, prostředky nebo služby, které byly aktivovány nebo jim byl stav nouze ohlášen. Následně přicházející závažné informace musí být vyhodnocovány a je-li to oprávněné a proveditelné, musí být pátrací a záchranné akce obnoveny.

5.6 Postupy na místě nehody

5.6.1 V případě, že se pátracích a záchranných akcí na místě nehody účastní mnoho různých záchranných prostředků, musí záchranné koordinační středisko nebo odbočka záchranného koordinačního střediska určit jednu nebo více jednotek na místě nehody, které budou koordinovat všechny akce, aby pomohly zajistit bezpečnost a účinnost vzdušných a pozemních operací při zohlednění potenciálu záchranných prostředků a provozních požadavků.

5.6.2 Jakmile velitel letadla pozoruje, že je buď jiné letadlo nebo plavidlo v tísni, potom musí, je-li to proveditelné a až do doby, kdy uzná, že to není možné nebo nezbytné:

- a) sledovat letadlo v tísni až do doby, kdy je přinucen opustit místo nehody nebo mu bylo oznámeno záchranným koordinačním střediskem, že sledování není dále nutné;
- b) určit polohu letadla v tísni;
- c) je-li to vhodné, ohlásit záchrannému koordinačnímu středisku nebo stanovišti letových provozních služeb co možná nejvíce níže uvedených informací:
 - typ, poznávací značku a stav letadla v tísni;
 - jeho polohu vyjádřenou zeměpisnými nebo gridovými souřadnicemi nebo udáním vzdálenosti a azimutu od význačného orientačního bodu nebo radionavigačního zařízení;
 - čas pozorování v hodinách a minutách světového koordinovaného času (UTC);
 - počet pozorovaných osob;

- jestli byly pozorovány osoby, které opouštěly letadlo v tísni;
 - meteorologické podmínky v místě nehody;
 - zjevný stav přeživajících osob;
 - nejlepší zřejmá pozemní přístupová cesta k místu nehody; a
- d) postupovat podle pokynů záchranného koordinačního střediska nebo stanoviště letových provozních služeb.

5.6.2.1 Jestliže první letadlo, které přiletí k místu nehody, není pátracím a záchranným letadlem, musí se ujmout vedení všech činností na místě nehody a dalších postupně přilétávajících letadel do doby, než k místu nehody přiletí první pátrací a záchranné letadlo. V případě, že takové letadlo nemůže navázat spojení s příslušným záchranným koordinačním střediskem nebo stanovištěm letových provozních služeb, musí po domluvě předat tyto informace některému letadlu, které je schopné navázat a udržovat spojení až do příletu prvního pátracího a záchranného letadla.

5.6.3 Jestliže je nutné, aby letadlo předalo informace přeživajícím osobám nebo pozemním záchranným jednotkám a neexistuje obousměrné spojení, musí letadlo, pokud je to proveditelné, shodit spojovací zařízení, které by umožnilo navázat přímý kontakt nebo musí předat informaci sholením písemné zprávy.

5.6.4 Zpozoruje-li letadlo signál ze země, musí odpovědět, zda mu rozumělo nebo ne, a to způsoby uvedenými v ustanovení 5.6.3 nebo, není-li tak možné, musí vyslat příslušný vizuální signál.

5.6.5 Je-li třeba, aby některé letadlo vedlo jiné letadlo k místu, kde se nachází letadlo nebo plavidlo v tísni, musí tak učinit vysíláním přesných pokynů jakýmkoli způsobem, který má k dispozici. Nelze-li navázat radiové spojení, letadlo musí vyslat příslušný vizuální signál.

Poznámka: Vizuální signály vzduch - země a země - vzduch jsou publikovány v Doc 9731, Část III.

5.7 Postupy pro velitele letadla, který zachytí tísňové vysílání

Kdykoliv velitel letadla zachytí tísňové vysílání, potom musí pilot, je-li to možné:

- a) potvrdit tísňové vysílání;
- b) zaznamenat polohu letadla v tísni, je-li udána;
- c) zaměřit vysílání letadla, pokud je to možné;
- d) uvědomit příslušné záchranné koordinační středisko nebo stanoviště letových provozních služeb o tísňovém vysílání a uvést všechny získané údaje; a
- e) zatímco očekává pokyny, pokračovat podle svého uvážení k místu uvedenému ve vysílání.

5.8 Pátrací a záchranné signály

5.8.1 Použije-li se vizuálních signálů vzduch - země a země - vzduch podle Dodatku tohoto předpisu, mají dále uvedený význam. Musí být použity jen k uvedeným účelům a nesmí se používat žádných jiných signálů, s nimiž by mohly být zaměněny.

5.8.2 Zpozoruje-li li letadlo kterýkoliv ze signálů z Dodatku tohoto předpisu, musí postupovat podle jejich významu uvedeného v Dodatku tohoto předpisu.

5.9 Vedení záznamů

5.9.1 **Doporučení.** – *Každé záchranné koordinační středisko musí zaznamenávat svou činnost vždy při vyhlášení pátracích a záchranných činností ve své oblasti.*

5.9.2 **Doporučení.** – *Každé záchranné koordinační středisko musí vyhodnocovat aktuální pátrací a záchranné činnosti ve své oblasti. Tato vyhodnocení by měla obsahovat poznámky vztahující se k postupům, které byly uplatněny při nouzi a dále se vztahující k záchrannému spojovacímu vybavení a zařízení. Tyto poznámky by měly být doporučeními pro zlepšení těchto postupů. Tato vyhodnocení, která by byla využitelná pro jiné státy, by měla být předložena ICAO, které je podle okolností předá členským státům.*

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 1 – PÁTRACÍ A ZÁCHRANNÉ SIGNÁLY

(Poznámka: viz Hlava 5, ust. 5.8)

1. Signály plavidlem

1.1 Následující manévry vykonávané letadlem postupně za sebou znamenají, že letadlo chce vést plavidlo směrem k letadlu nebo plavidlu, které je v tísní:

- kroužení nad plavidlem nejméně jednou,
- překřížení předpokládaného směru plavby plavidla v nízké výšce před přídí a zároveň:
 - mávat křídly; nebo
 - zvyšovat a snižovat výkon motorů; nebo
 - měnit úhel nastavení vrtule.

Poznámka: Vzhledem k vysoké hladině hluku na palubě plavidla mohou být zvukové signály uvedené v 2) a 3) méně účinné než vizuální signál uvedený v 1) a pokládají se za alternativní prostředky pro upoutání pozornosti.

- nalétávání směru, kterým má být plavidlo vedeno.

Opakování těchto manévru má stejný význam.

1.2 Následující manévr letadla znamená, že pomoc plavidla, kterému je signál určen, není již požadována:

- křížovat stopu plavidla v nízké výšce blízko jeho zádi a:
 - mávat křídly; nebo
 - zvyšovat a snižovat výkon motorů; nebo
 - měnit úhel nastavení vrtule.

Poznámka: Jako odpověď na signály uvedené v odst. 1.1 může plavidlo vyslat:

- pro potvrzení přijetí signálů se používá:
 - vztyčení návěstní vlajky – svislé červené a bílé pruhy v řadě/ (znamená „rozuměno“)
 - záblesků signální lampou vysílaných v sérii v Morseově abecedě a znamenající písmeno „T“;
 - následování letadla za současných změn směru plavby./změnou kurzu za účelem sledování letadla/
- pro sdělení, že není schopno vyhovět:
 - vztyčení mezinárodní vlajky „N“ (modrobílá kostkovaná)

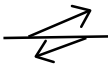
- signalizování řady písmen „N“ v Morseově abecedě – viz. Poznámka za ust. 1.1b).

2. Vizuální signální kód země – vzduch

2.1 Vizuální signální kód země - vzduch, používaný osobami, které přežily leteckou nehodu:

Číslo	Zpráva	Návěstí
1	Žádáme o pomoc	V
2	Žádáme lékařskou pomoc	X
3	Ne nebo Negativ	N
4	Ano nebo Potvrzují	Y
5	Pokračuji tímto směrem	↑

2.2 Vizuální signální kód země - vzduch, používaný záchrannou jednotkou:

Číslo	Zpráva	Návěstí
1	Akce skončena	LLL
2	Nalezli jsme všechny osoby	LL
3	Nalezli jsme jen některé osoby	++
4	Nejsme schopni pokračovat - vracíme se na základnu	XX
5	Rozdělili jsme se na dvě skupiny, každá pokračuje naznačeným směrem.	
6	Obdrželi jsme informaci, že letadlo je v tomto směru	→ →
7	Nic nebylo nalezeno, pokračujeme v pátrání	NN

2.3 Symboly musí být nejméně 2,5 m dlouhé a musí být upraveny tak, aby vzbudily pozornost.

Poznámka 1: Symboly mohou být zhotoveny z útržků látek, padákového materiálu, kusů dřeva, kamenů, nebo podobného materiálu, vyšlapány v zemi nebo rozlitym oleje, atd.

Poznámka 2: Pozornost na tato znamení může být dosažena jinými prostředky, jako rádiem, zapálením ohně, odraženým světlem, atd.

b) za tmy – dvojnásobným zapnutím a zhasnutím přístávacích světel a jestliže jimi letadlo není vybaveno, dvojnásobným zapnutím a zhasnutím polohových světel.

3. Signály vzduch – země

3.1 Následující signály dané letadlem znamenají, že signálům ze země bylo rozuměno:

3.2 Jestliže se tyto signály neobjeví, znamená to, že nebylo pozemním signálům rozuměno.

a) ve dne – mávání křídly letadla,

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 2 – COSPAS/SARSAT

1. Ve smyslu ICAO Circular 185-AN/121 Satellite - Aided Search and Rescue - The COSPAS/SARSAT System z roku 1986, vyplývají pro ČR jako členský stát ICAO povinnosti, které z hlediska pověření k provádění činnosti v čs. civilním letectví plní organizace ŘLP ČR.

1.1 Území ČR spadá na základě výše uvedeného oběžníku pod vyhodnocovací středisko Moskva-Rusko.

1.2 Středisko vyhodnocuje signály na frekvencích 121,5 MHz a na nově zavedené frekvenci 406 MHz.

1.3 Družici zachycený signál se předává na stanovené adresy středisek jednotlivých států, a to v určené formě. Předání je provedeno dálnopisem po síti AFTN, TELEX nebo telefonicky.

1.4 V případě, že záchranné koordinační středisko obdrží zprávu COSPAS/SARSAT, vyhodnotí dle souřadnic polohu, která byla zachycena. Dotazem na pracovišti příslušné oblasti, ověří s ohledem na známou leteckou činnost možné návaznosti.

1.5 Nezávisle na tom zajišťuje záchranné koordinační středisko dále jakékoliv informace jak od příslušných vojenských složek řízení letového provozu, tak od operačního střediska Policie ČR (OS Policie ČR) na základě dohody o pátrání a záchraně (Dohoda o vzájemné spolupráci při pátrání po letadlech a poskytování pomoci při záchranných akcích, v případě leteckých nehod mezi MD, MO a MV).

1.6 Pokud je to nutné, získávají se informace i od leteckých provozovatelů, jejichž letadla se v daném prostoru nacházela, mohla nacházet nebo daný prostor přelétávala.

1.7 Provoz záchranných majáků (ELBA) je možno ovlivnit dvěma způsoby. Lidským činitelem (neodborná manipulace, obsluha, tvrdá přistání, nezvyklé polohy za letu) nebo vnějšími vlivy (turbulece, bouřky, poryvy, atd.) Do tohoto spadají i poplachu neznámého původu.

1.8 Po celkovém prošetření musí záchranné koordinační středisko předat příslušnému vyhodnocovacímu středisku COSPAS/SARSAT pozitivní nebo negativní zprávu.

2. Vzor dálnopisných zpráv vysílaných z vyhodnocovacího střediska COSPAS/SARSAT a jejich dekódování:

Informace zachycená na frekvenci 121,5 MHz z majáku ELBA:

- 1) COSPAS/SARSAT ALERT C01
- 2) MSG NO 00321 REF NO 00000
- 3) DETECTION TIME 07 MAY 86 2016 UTC
- 4) DETECTION FREQUENCY 121,5 MHz
- 5) COUNTRY UNKNOWN
- 6) USER CLASS UNKNOWN/IDENTIFICATION UNKNOWN
- 7) EMERGENCY CODE NIL
- 8) LOCATION
A LAT 45 32.8N/LONG 028 55,3W PROB 51
B LAT 43 21.7N/LONG 073 46,8W PROB 49
- 9) NEXT PASS A 2045 UTC
 B 2203 UTC
- 10) REMARKS: TECHNICAL QUALITY GOOD

Informace zachycená na frekvenci 406 MHz:

- 1) COSPAS/SARSAT ALERT S02
- 2) MESSAGE 00456 REF NO 0435
- 3) DETECTION TIME 11 MAY 86 2231 UTC
- 4) DETECTION FREQUENCY 406,025 MHz
- 5) COUNTRY FRANCE
- 6) USER CLASS AVIATION/IDENTIFICATION F-ABCD
- 7) EMERGENCY CODE MEDICAL HELP
- 8) LOCATION
A LAT 43 55.2N/LONG 001 48,7E PROB 96
B LAT 38 03.2N/LONG 085 21,3E PROB 07
- 9) NEXT PASS UNKNOWN
 B 0018 UTC
- 10) REMARKS:
A HOMING SIGNAL 121,5 MHz ACTIVATION MANUAL
B BEACON CODED POSITION 43 48 N 001 43 E
C NIL
D CESSNA 172 RED WITH WHITE TRIM

DEKÓDOVÁNÍ:

- 1) Označení zpráv ze systému COSPAS/SARSAT. Zpráva, zachycená družicí COSPAS, je označena kódem "C", SARSAT kódem "S". Následující číslo označuje družici, ze které byl signál přijat.
- 2) Pořadové číslo zprávy.
- 3) Den, měsíc, rok a čas UTC zachycení signálu. Měsíc je vyjádřen prvními třemi písmeny

anglického názvu. Čas odpovídá přeletu družice nad nebo na úrovni stanice ELBA.

z navigačních systémů, atd. Doba vysílání signálu je 0,5 sec.

- 4) Kmitočet je zaokrouhlen na nejbližší kHz.
- 5) Země. Pouze při vysílání majáku na kmitočtu 406 MHz.
- 6) Třída uživatele. Pouze při vysílání na kmitočtu 406 MHz (např. AVIATION, MARITIME, SURVIVAL, PERSONAL). Identifikace je určována třídou uživatele (např. Imatrikulace letadla).
- 7) Kód tísně (např. udání druhu pomoci). Pouze při vysílání majáku na kmitočtu 406 MHz.
- 8) Souřadnice udané severní šířkou a východní délkou, pro dvě možné polohy, jak byly vyhodnoceny přijímacím střediskem LUT. Číslo za PROB vyjadřuje pravděpodobnou přesnost vyčíslených poloh.
- 9) Čas příštího průletu v UTC, pokud je LUT znám.
- 10) Další informace: Pro vysílání na kmitočtu 121,5 MHz může být uvedena technická kvalita vysílání. Vysílání majáku na kmitočtu 406 MHz umožňuje předávání dalších informací.

Poznámka: Majáky (vysílače) pracující na kmitočtu 406 MHz jsou technicky komplexnější než maják na kmitočtu 121,5 MHz. Vysílané zprávy jsou v digitální formě vysílány každých 50 sec. Vysílaný signál umožňuje družici identifikovat i maják a registrovat kódy pro opravu chyb, kódy tísně, jakož i další informace, jako kurz, rychlost, informace

3. Zkratky, se kterými se můžeme ve zprávě setkat:

ELBA	-	Emergency Location Beacons-aircraft
EPIRB	-	Emergency Position Indicating Radio Beacons
ELT	-	Emergency Locator Transmitters
CSSC	-	COSPAS/SARSAT Steering Committee
FIC	-	Flight Information Center
ITU	-	International Telecommunications Union
LUT	-	Local User Terminal
MCC	-	Mission Control Center
FMCC	-	France Mission Control Center
SRR	-	Search and Rescue Region.

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO

DODATEK 3 – SOUVISEJÍCÍ PŘEDPISY

Související předpisy:		L 13	Předpis o odborném šetření příčin leteckých nehod
L 4444	Postupy pro letové služby		
L 11	Předpis o letových provozních službách		Dohoda mezi MD a MO o vzájemné spolupráci při zajištění služby pátrání a záchrany (SAR).
L 6	Provoz letadel (I., II. a III. část)		

ZÁMĚRNĚ NEPOUŽITO