

«УТВЕРЖДАЮ»

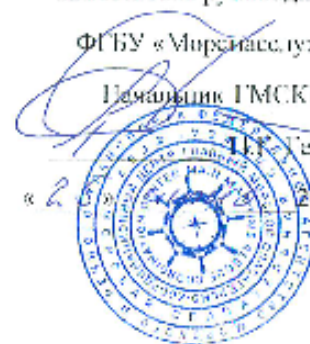
Заместитель руководителя

ФГБУ «Миротрансслужба»

Помощник ГМСКЦ

И.И. Герасун

« 2 » 2021 г.



**Бассейновый план  
поиска и спасания людей, терпящих  
бедствие на море,  
в поисково-спасательном районе  
МСКЦ Диксон**

г.г. Диксон  
2021 г.

## СОДЕРЖАНИЕ

<a href="#">Принятые сокращения</a> .....	3 - 4
<a href="#">Общие положения</a> .....	4 - 6
1. Организация управления при координации действий участников взаимодействия поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море .....	6 - 8
2. Система донесений, оповещений, связи и взаимного обмена информацией ....	8 -11
3. Первоочередные действия при получении сигнала бедствия .....	11-12
4. Порядок взаимодействия МСКЦ Диксон с капитаном морского порта при проведении поисково-спасательной операции в акватории морского порта	12
5. Порядок организации медицинских консультаций, организации предоставления медицинской помощи, эвакуации и госпитализации людей	13-14
6. Состав сил, средств и ресурсов участников взаимодействия	14-15
7. Организация материально-технического обеспечения поисково-спасательной операций .....	15-16
8. Организация взаимодействия с иностранными государствами, участвующими в поисково-спасательной операции по спасанию людей, терпящих бедствие на море .....	17-19
9. Перечень и особенности основных юридических аспектов в вопросах привлечения сил и средств различных форм собственности к решению задач поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море .....	19-21
<b>ПРИЛОЖЕНИЯ</b>	
1. Координаты границ поисково-спасательного района МСКЦ Диксон ( <a href="#">Приложение № 1</a> ) .....	21-22
2. Схема поисково-спасательного района МСКЦ Диксон	23
3. Методические рекомендации по порядку регистрации обнаруженных в ходе поиска предметов, их фотографирования и классификации ( <a href="#">Приложение № 2</a> ) ....	24
4. Схема взаимодействия и связи при оказании медицинской помощи ( <a href="#">Приложение № 3</a> )	25
5. Схема связи МСКЦ Диксон ( <a href="#">Приложение № 4</a> )	26
6. Частоты для оповещения о бедствии и организации связи при проведении ПСО ( <a href="#">Приложение № 5</a> )	27-28
7. Список участников взаимодействия ( <a href="#">Приложение № 6</a> )	29-30
8. Список ледоколов, оказывающих услуги по ледокольной проводке судов в акватории СМП ( <a href="#">Приложение № 7</a> )	31-32
9. Аварийные стадии ( <a href="#">Приложение № 8</a> )	33
10. Алгоритм действий капитана-координатора при объявлении аварийных стадий ( <a href="#">Приложение №9</a> )	34
11. Географические, навигационно-гидрографические, гидрометеорологические и другие особенности ПСР Диксон ( <a href="#">Приложение №10</a> )	35-40
12. Стандартная форма сообщения об операции поиска и спасания (SITREP) ( <a href="#">Приложение 11</a> )	40
13. Сигналы бедствия ( <a href="#">Приложение 12</a> )	41-43
14. Лист согласования	44-45
15. Лист учета корректуры	46

## ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

АМП – администрация морского порта.  
АО – аварийный объект.  
АСГ – аварийно-спасательная готовность.  
АСС – аварийно-спасательные силы  
БС – буксирное судно.  
ВДС – водолазное судно.  
ВРД (ВК) – водолазный катер.  
ГИМС – государственная инспекция по маломерным судам  
ГМСКЦ – Главный морской спасательно-координационный центр ФГБУ «Морспасслужба»  
ГМССБ – глобальная морская система связи при бедствии  
ГОКУ «УГОЧС и ПБ Красноярского края» - Управление по гражданской обороне  
ГП – государственное предприятие  
ГТК – Государственный таможенный комитет.  
ГУ МЧС России – Главное управление МЧС России по Красноярскому краю.  
ЕДСС – единая диспетчерская служба спасения.  
ЗАО – закрытое акционерное общество.  
КВ – короткие волны.  
КСФ – Краснознаменный Северный флот.  
КЧС и ОПБ – комиссия по чрезвычайным ситуациям и обеспечению пожарной безопасности Правительства Красноярского края.  
ЛА – летательный аппарат.  
ЛАРН – ликвидация аварийных разливов нефти.  
ЛК – ледокол.  
МА – морская авиация.  
МБ – морской буксир.  
МИД РФ – Министерство иностранных дел Российской Федерации.  
МО РФ – Министерство обороны Российской Федерации.  
МСКЦ – морской спасательно-координационный центр.  
МСПЦ – морской спасательный подцентр.  
ОД – оперативный дежурный.  
ПВ – промежуточные волны.  
ПЖК – пожарный катер.  
ПСКР (ПСКА) – пограничный сторожевой корабль (катер).  
ПСО – поисково-спасательная операция.  
ПСР – поисково-спасательный район.  
ПСС – поисково-спасательная служба.  
ПУ ФСБ – Пограничное управление Федеральной службы безопасности РФ  
РЦЕС ОрВД – Региональный центр единой системы организации воздушного движения.  
СБ – спасательный буксир.  
СС – спасательное судно.  
СУДС – служба управления движением судов.  
ТЦМК – территориальный центр медицины катастроф.  
УКВ – ультракороткие волны.  
УПАСР – управление поисковых и аварийно-спасательных работ.

ФГУП - Федеральное государственное унитарное предприятие.

ФСБ – Федеральная служба безопасности.

ЦИВ – цифровой избирательный вызов.

ЦСМС – Центр системы мониторинга Росрыболовства и связи чрезвычайных ситуаций и противопожарной безопасности Красноярского края.

## ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Морской спасательно-координационный центр Диксон (МСКЦ Диксон) предназначен для организации эффективного поиска и спасания, координации проведения операций по поиску и спасанию в пределах закрепленного за ним поисково-спасательного района.

2. Основными задачами МСКЦ являются:

- организация выполнения положений Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г.;

- осуществление организации и координации действий спасательных служб и организаций, как федеральных органов власти, так и других форм собственности, привлечение иностранных государств, при поиске и спасании людей на море.

3. МСКЦ Диксон осуществляет свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, международными договорами, участником которых является Россия, приказами и нормативными актами Федерального агентства морского и речного транспорта Министерства транспорта Российской Федерации и других взаимодействующих министерств и ведомств России, связанных с вопросами поиска и спасания людей на море.

4. Бассейновый план поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море в поисково-спасательном районе МСКЦ Диксон, разработан на основании следующих нормативно-правовых актов и руководящих документов:

- Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 г.;

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74);

- Международная конвенция по спасанию 1989 года;

- Женевская конвенция об открытом море 1958 года;

- Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR);

- Федеральный Закон РФ № 57-ФЗ от 5 апреля 2011 года «О ратификации договора между РФ и США и Канады о разграничении морских пространств и сотрудничестве в морях Арктики и Северном Ледовитом океане»;

- Соглашение между Правительством СССР и Правительством США по поиску и спасанию на море от 31 мая 1988 года;

- Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике от 12 мая 2011 г.;

- Резолюции и циркуляры ИМО;

- Постановления Правительства Российской Федерации от 25.11.2020 г. № 1928 «Об утверждении Правил осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море»;

- Постановление Правительства РФ от 4 сентября 2000 г. № 654 «Положение о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывания их на территории Российской Федерации, в целях поиска и спасания людей»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010, № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»

- Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации», введено в действие постановлением Правительства от 30 июля 2004 г № 395;

- Типовое положение о морском спасательно-координационном центре, утвержденное приказом Министра транспорта Российской Федерации от 20.08.1999 г. № 57;
- Соглашение об информационном взаимодействии в рамках единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций между Федеральным агентством морского и речного транспорта и Федеральным агентством воздушного транспорта от 28 июня 2017 г. № С-102-14;
- Положение о капитане морского порта. Приказ Министерства транспорта от 17.02.2014 № 39

5. План направлен на выполнение Россией Международной Конвенции по поиску и спасанию на море 1979 г., Соглашения о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике от 12 мая 2011 г., других международных договоров и актов, заключенных РФ в области поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море.

6. Основная задача Плана – обеспечение и координация совместных согласованных усилий поисково-спасательных служб и формирований различных форм собственности и ведомственной принадлежности, федеральных органов исполнительной власти, а также поисково-спасательных сил сопредельного государства по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море.

План содержит следующую информацию:

- наименование поисково-спасательного района Российской Федерации;
- порядок организации управления и координации действий участников взаимодействия при проведении поисковых и спасательных операций;
- порядок взаимодействия морского спасательного центра Диксон с капитаном морского порта при проведении поисково-спасательных операций в акватории морского порта;
- актуальные сведения о составе сил, средств и ресурсов участников взаимодействия и уровне их готовности;
- систему (схему) донесений, оповещений, связи и обмена информацией между участниками взаимодействия;
- первоначальные действия дежурной службы при получении сигнала или сообщения о бедствии;
- порядок организации медицинских консультаций, организации предоставления медицинской помощи, эвакуации и госпитализации людей;
- перечень участников взаимодействия и процедуры взаимодействия с поисково-спасательными службами иностранных государств при проведении поисковых и спасательных операций на море;
- обязанности и ответственность участников взаимодействия за поддержание необходимой аварийно-спасательной готовности поисково-спасательных сил и средств участников взаимодействия.
- организация материально-технического обеспечения поисково-спасательной операции
- пункты и порядок пополнения топливом судов-спасателей, ЛА и транспортных средств при проведении ПСО и ЛАРН, включая суда, ЛА и транспортные средства, которые могут быть предоставлены иностранными государствами;
- перечень и особенности основных юридических аспектов в вопросах привлечения сил и средств различных форм собственности к решению задач поиска и спасания людей, терпящих бедствия на море;
- границу морского поисково-спасательного района (ПСР) МСКЦ Диксон, в котором он несет ответственность за организацию и координацию поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море;
- лист корректуры бассейнового плана поиска и спасания.

План согласовывается участниками взаимодействия, чьи силы, средства и ресурсы используются при проведении поисковых и спасательных операций в поисково-спасательном районе МСКЦ Диксон.

План поиска и спасания после согласования утверждается начальником ГМСКЦ сроком на 5 лет и размещается на официальном сайте этого учреждения.

План подлежит корректуре. В лист корректуры Плана на основании представления участников взаимодействия начальником МСКЦ Диксон, или лицом его замещающим, вносится информация об изменении контактных данных, состава сил, средств и ресурсов участников взаимодействия и уровня их готовности в течение срока действия бассейнового плана поиска и спасания.

Участники взаимодействия по ПСО в ПСР МСКЦ Диксон обязаны незамедлительно сообщать ОД МСКЦ Диксон обо всех изменениях состава и дислокации дежурных сил ПСО, каналов связи, контактных данных.

7. Организацию и координацию действий участников взаимодействия при поиске и спасания людей осуществляет МСКЦ Диксон на основании вышеперечисленных международных и российских документов и других нормативных актов.

## **1. ОРГАНИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ ПРИ КООРДИНАЦИИ ДЕЙСТВИЙ УЧАСТНИКОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ ПОИСКА И СПАСАНИЯ ЛЮДЕЙ, ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЯ НА МОРЕ.**

1.1. Координацию действий по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море в закрепленном поисково-спасательном районе, осуществляет МСКЦ Диксон, являющийся структурным подразделением ФГБУ «АМП Западной Арктики».

1.2. МСКЦ Диксон подчиняется непосредственно руководителю ФГБУ «АМП Западной Арктики», а в вопросах организации поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, - ГМСКЦ.

1.3. Поисково-спасательный район МСКЦ Диксон ограничен береговой чертой и линиями, проходящими через точки с географическими координатами, приведенными в (Приложение 1) к настоящему Плану.

1.4. Для выполнения поставленных задач в закрепленном районе МСКЦ Диксон:

- разрабатывает «Бассейновый план поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море»;

- организует и проводит поиск и спасание людей в закрепленном поисково-спасательном районе силами участников взаимодействия, судов, находящихся в районе аварии, при необходимости, привлекает МСКЦ Мурманск (МСПЦ Архангельск), МСПЦ Петропавловск-Камчатский, МСПЦ Тикси, МСПЦ Певек и МСКЦ иностранных государств;

- координирует работу в районах, закрепленных за МСПЦ Тикси, МСПЦ Певек при проведении поисково-спасательных операций. В вопросах организации поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, МСПЦ Певек и МСПЦ Тикси подчиняются ГМСКЦ и МСКЦ Диксон. ПСР МСПЦ Певек и МСПЦ Тикси входят в зону ответственности МСКЦ Диксон;

- привлекает к поисково-спасательным операциям силы и средства участников взаимодействия. Привлечение должностных лиц ПУ ФСБ России по ЗАР к обязанностям координатора поиска и спасания на месте действия, предварительно согласовывается с руководством ПУ (по линии оперативной дежурной службы).

- осуществляет координацию поисково-спасательных операций в закрепленном ПСР;

- назначает координатора поиска и спасания на месте действия

- в зависимости от развития ситуации объявляет аварийную стадию (Приложение 8);

- привлекает иностранные спасательные суда и авиацию для участия в совместном поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море в поисково-спасательном районе РФ;
- имеет право обращаться к иностранным МСКЦ с просьбой об оказании помощи российским гражданам, оказавшимся в бедственном положении на море за пределами поисково-спасательного района МСКЦ Диксон;
- в установленном порядке выдает разрешения:
  - а) иностранным МСКЦ для поисково-спасательных единиц на пересечение государственной границы Российской Федерации;
- организует в районе ответственности реализацию мероприятий, вытекающих из обязательств Российской Федерации по выполнению положений «Международной конвенции по поиску и спасанию САР-79» и других международных договоров, затрагивающих вопросы поиска и спасания людей на море;
- организует сотрудничество и проводит регулярные встречи представителей поисково-спасательных служб Российской Федерации и иностранных государств, в соответствии с международными договорами, а также принимает участие в подобных встречах, проводимых иностранными государствами;
- обеспечивает круглосуточное оперативное дежурство и осуществляет связь МСКЦ и ГМСКЦ с взаимодействующими организациями;
- обо всех полученных сигналах бедствия, аварийных сообщениях и случаях разлива нефти, нефтепродуктов и других вредных химических веществ в море немедленно информирует ГМСКЦ и участников взаимодействия в соответствии со «Схемой оповещения».

1.5. Непосредственными участниками взаимодействия при проведении поисково-спасательных операций могут являться:

- ФГБУ "Морспасслужба" (дежурные силы и средства, морспецподразделение):  
Северный филиал ФГБУ «Морспасслужба» (г. Мурманск);
- ФГУП «Атомфлот»  
штаб морских операций в акватории Северного морского пути (СМП);  
ледоколы в районе аварии;
- ПУ ФСБ России:  
пограничное управление ФСБ РФ по западному арктическому району;  
отряд пограничных сторожевых кораблей; корабли, суда в пунктах базирования, корабли, суда, находящиеся в районе аварии и корабли, суда, выделенные для участия в поисково-спасательной операции, радиотехнические посты пограничного управления.
- ФГКУ «Администрация Северного морского пути» (г. Москва);
- ЦУКС ГУ МЧС России по Красноярскому краю;
- ФГУП «Росморпорт»:  
служба управления движением судов,  
Береговая станция ГМССБ района А2 Архангельского филиала,  
Береговая станция ГМССБ района А2 п. Сабетта  
ледоколы в районе аварии;
- ТЦМК (территориальные центры медицины катастроф) по месту бедствия в районе ответственности МСКЦ.
- ОАО «Мурманское морское пароходство»  
суда в районе аварии, а также суда, выделенные для участия в поисково-спасательной операции.
- ФКУ «Сибирский АПСЦ», (СПДГ Красноярский РПСБ), г. Новосибирск
- ФКУ «Уральский АПСЦ», г. Екатеринбург
- ФКУ «Дальневосточный АПСЦ», г. Хабаровск

1.6. При проведении поисково-спасательных операций с участием государственных авиационных спасательных единиц, общее руководство всеми воздушными судами, участвующими в операции, осуществляется АКЦПС Екатеринбурга (в пределах Уральской зоны АКПС), в зонах МСПЦ Тикси и МСПЦ Певек - АКЦПС Хабаровска.

1.7. Общая схема связи и управления при координации поиска и спасания людей, терпящих бедствие, приведена в Приложении № 3.

1.8. Перечень организаций, осуществляющих взаимодействие по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, с адресами и телефонами приведен в Приложение 5.

1.9. Суда и плавсредства всех участников взаимодействия привлекаются к поиску и спасанию людей в пределах, установленных для них Регистром РФ или другой соответствующей организацией, ограничивающей район плавания и норм мореходности.

Воздушные суда – в пределах ограничений, установленных для них и их экипажей.

1.10. Помощь людям, терпящим бедствие на море, должна оказываться по возможности в кратчайший срок с использованием для этой цели всех имеющихся у участников взаимодействия сил и средств.

В первую очередь должны привлекаться наиболее эффективные из них, находящиеся в готовности к выходу (вылету) в минимальные сроки.

1.11. Оформление выхода из порта для поиска и спасания осуществляется при возвращении судна с моря одновременно с оформлением прихода.

Порядок оформления выхода судов ВМФ и ФСБ РФ определяется ведомственными документами.

1.12. Оказание помощи людям, терпящим бедствие в море, в том числе медицинские консультации по радио и другим видам связи, участниками взаимодействия осуществляются безвозмездно.

1.13. Оповещение по сигналу бедствия, взаимодействие при организации и проведении поисково-спасательной операции, обмен информацией в повседневных условиях МСКЦ Диксон осуществляет через оперативную и диспетчерскую службы участников взаимодействия.

1.14. Поддержание в исправном состоянии средств связи, немедленное оповещение МСКЦ Диксон об изменении радиопозывных, номеров телефонов, телексов, факсов, E-mail является важнейшей обязанностью каждого участника взаимодействия.

## **2. СИСТЕМА ДОНЕСЕНИЙ, ОПОВЕЩЕНИЙ, СВЯЗИ И ОБМЕНА ИНФОРМАЦИЕЙ.**

2.1. Схема связи и управления при координации поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море приведена в Приложении № 3.

Схема взаимодействия и связи при оказании медицинской помощи спасенным приведена в Приложении №4.

Частоты для оповещения о бедствии и организации связи при проведении поисково-спасательных операций приведены в Приложении №5.

Основными каналами получения сигнала бедствия МСКЦ Диксон и связи с аварийным объектом и спасательными силами и средствами являются:

- 156,8 МГц – 16 канал УКВ;
- 156,525 МГц – 70 канал УКВ в режиме ЦИВ зона А1 ГМССБ;
- 121,5/123,1 МГц для связи с воздушными судами;
- 2187,5 кГц в режиме ЦИВ зона А2 ГМССБ;
- 2182 кГц радиотелефонная радиостанция;
- АРБ – 406 через МКВЦ КОСПАС-САРСАТ;

Для связи с участниками взаимодействия и соседними МСКЦ, МСПЦ основными каналами связи являются:



№№ п.п.	Взаимодействующие организации	Каналы связи оперативной и дежурно-диспетчерской службы
1	<b>МСКЦ Диксон</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- ИНМАРСАТ-BGAN tel. 870772536162</li> <li>- E-mail: <a href="mailto:mrcc.dikson@morspas.ru">mrcc.dikson@morspas.ru</a></li> <li>- телефон : 8(39152) 2-41-00</li> <li>- моб.телефон +7906-903-06-57</li> <li>- телефон Иридиум:+7954-112-28-30</li> <li>- факс : 8(39152) 2-42-00</li> <li>- телекс : 788 790 SPAS</li> <li>- Позывной УКВ – «МСКЦ-ДИКСОН»</li> <li>- Позывной ПВ/КВ – «ДИКСОН-РАДИО»</li> </ul>
2	<b>МСПЦ Певек</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- телефон: +7 (42737) 421 - 13</li> <li>- тел/факс: +7 (42737) 421 – 14</li> <li>- моб.: +7.918-416-41-75</li> <li style="padding-left: 20px;">+7.924-785-83-90</li> <li>- ИНМАРСАТ-BGAN tel: 870772397870</li> <li>- Телекс: 354471 SPAS</li> <li>- E-mail: <a href="mailto:msscpevek@pma.ru">msscpevek@pma.ru</a></li> </ul> <p>Позывной УКВ – МСПЦ ПЕВЕК Позывной ПВ/КВ – «ПЕВЕК-РАДИО-3»</p>
3	<b>МСПЦ Тикси</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- телефон : +7 (41167) 530-65</li> <li style="padding-left: 20px;">+7 (41167) 523-90</li> <li>- тел/факс: +7 (41167) 2-84-24</li> <li>- ИНМАРСАТ-BGAN Tel : 870772397397</li> <li>- ИНМАРСАТ- М : 427 351 446</li> <li>- ИРИДИУМ :+79541021941</li> <li>- E-mail : <a href="mailto:msspetiksi@pma.ru">msspetiksi@pma.ru</a></li> </ul> <p>Позывной УКВ – «МСПЦ ТИКСИ» Позывной ПВ/КВ – «ТИКСИ-РАДИО-7»</p>
4	<b>МСКЦ Мурманск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- терминал «ИНМАРСАТ-мини-М»,</li> <li>- телефон Иридиум +7954-106-30-65</li> <li>тел 762137155, факс 762137157.</li> <li>- E-mail <a href="mailto:mrcc.murmansk@morspas.ru">mrcc.murmansk@morspas.ru</a></li> <li>- тел. 8(8152) 42-83-07 ,8(8152)422182</li> <li>- факс 8(8152) 42-32-56</li> <li>- позывной УКВ, ПВ/КВ – «Мурманск Радио СКЦ»</li> </ul>
5	<b>МСПЦ Архангельск</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- телефон : +7 (8182) 20-03-58</li> <li style="padding-left: 20px;">+7 (8182) 20-89-21</li> <li style="padding-left: 20px;">+7 (8182) 20-88-82</li> <li>- тел/факс: +7 (8182) 20-03-59</li> <li>- ИНМАРСАТ- С : 492509110</li> <li>- E-mail: Начальник - <a href="mailto:bsa@arh.mapm.ru">bsa@arh.mapm.ru</a></li> <li>Капитан-координатор - <a href="mailto:rcc@arh.mapm.ru">rcc@arh.mapm.ru</a></li> <li>Позывной УКВ – «АРХАНГЕЛЬСК-РАДИО -1»»</li> <li>Позывной ПВ/КВ – «АРХАНГЕЛЬСК-РАДИО-2»</li> </ul>
6	<b>Морской порт Дудинка Портнадзор</b>	[REDACTED]
7	<b>Капитан морского порта Диксон</b>	[REDACTED]

№№ п.п.	Взаимодействующие организации	Каналы связи оперативной и дежурно-диспетчерской службы
	<b>Портнадзор</b>	
8	<b>Морской порт Сабетта</b>	
9	<b>ДС СФ "Морспасслужба" (Мурманск)</b>	Тел. (8152) 48-06-29 факс 42-32-28 9-921-286-18-26
10	<b>ТЦМК Красноярск</b>	
11	<b>ЦУКС Главного управления МЧС России по Красноярскому краю</b>	
12	<b>Главный авиационный координационный центр поиска и спасения г. Москва</b>	
13	<b>ФКУ Уральский АПСЦ г. Екатеринбург</b>	
14	<b>ФКУ Сибирский АПСЦ г. Новосибирск</b>	
15	<b>ФКУ Дальневосточный АПСЦ г. Хабаровск</b>	
16	<b>ГУ МЧС России по ЯНАО</b>	

2.2. При получении сигнала бедствия дежурный капитан-координатор МСКЦ в соответствии с инструкцией:

- производит подтверждение приема сигнала и, при необходимости, его ретранслирует, устанавливает связь с аварийным объектом;

- оповещает участников взаимодействия о факте, месте и обстоятельствах аварийного инцидента по телефону, а затем направляет сообщение об операции по поиску и спасанию (SITREP – situation report) по электронной почте или факсом. Одновременно с оповещением, капитан-координатор запрашивает необходимую помощь от участников взаимодействия.

2.3. При получении информации от МСКЦ Диксон дежурно-диспетчерские (оперативные) службы участников взаимодействия обязаны:

- немедленно оповестить должностные лица, в компетенции которых принятие решения на задействование аварийно-спасательных сил и средств;

- о принятом решении по применению аварийно-спасательных сил и средств известить МСКЦ по телефону с последующей передачей информации по факсу, электронной почте.

Все обращения МСКЦ Диксон к любому из участников взаимодействия должны рассматриваться в кратчайший срок с принятием исчерпывающих мер по выделению и направлению сил и средств, предусмотренных Бассейновым планом для участия в поисково-спасательной операции.

О выделенных силах и средствах для участия в поисково-спасательной операции, участники взаимодействия в адрес МСКЦ направляют сообщение с указанием: названия и проекта судна, скорость на переходе, время выхода, данные для установления с ним связи. (кроме того, АКЦПС – тип ПСВС, позывной)

2.3.1. Координатор (командир) на месте действия (OSC) использует донесения SITREP о ходе и условиях выполнения операции, и адресует их координатору поисково-спасательной операции (SMC), если не указано иначе.

Поисковые средства, если не указано иначе, используют SITREP для информирования координатора (командира) на месте действия.

Координатор поисково-спасательной операции (SMC) использует SITREP для информирования вышестоящего руководства, других МСКЦ, а также любых других заинтересованных организаций.

2.3.2. Правила использования сообщений об операции по поиску и спасанию:

Первоначальный SITREP должен быть передан, как только станет очевидной необходимость осуществления поиска и спасания.

- первое оповещение SITREP об аварийной ситуации (происшествии) передается в сокращенной форме.

- важнейшую срочную информацию включают в SITREP сокращенной формы в случаях, когда требуется помощь;

- отправка SITREP не должна задерживаться из-за желания уточнить все подробности;

- более подробную или обновленную информацию во время операции по поиску и спасанию посылают в SITREP по полной форме;

- последующие SITREP должны отправляться сразу же с получением обновленной информации, касающейся данного происшествия;

- уже переданная информация не должна повторяться;

- во время продолжительных операций, в целях контроля получателями донесений того, что ни одно из донесений не упущено, следует посылать с интервалом около 3-х часов донесение: «Ситуация без изменений»;

- для подтверждения завершения происшествия (операции) должен быть передан заключительный SITREP;

- в каждом происшествии все SITREP должны иметь свой порядковый номер.

Стандартная форма SITREP приведена в Приложение № 13.

### **3. ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ПРИ ПОЛУЧЕНИИ СИГНАЛА БЕДСТВИЯ**

3.1. Любой из участников взаимодействия, получивший сигнал бедствия немедленно оповещает об этом дежурного капитана-координатора МСКЦ Диксон.

3.2. Алгоритм действий дежурного капитана-координатора приведен в Приложении № 10;

3.3. При получении сигнала бедствия, либо сообщения от любого источника о терпящих бедствие людях или судне, дежурный капитан-координатор обеспечивает оперативное проведение поисково-спасательной операции, для чего:

- подтверждает приём вызова бедствия, полученного с помощью аппаратуры ГМССБ, подтверждает приём вызова бедствия и устанавливает связь с аварийным судном в телефонном режиме;

- при необходимости ретранслирует вызов бедствия, в том числе с использованием аппаратуры ЦИВ;

- оповещает должностных лиц согласно инструкции;

- оповещает всех участников взаимодействия, ОД ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба», согласно «Схемы оповещения»;

- координирует поисково-спасательную операцию до прибытия начальника МСКЦ, заместителя начальника МСКЦ;

- осуществляет оперативное направление в район бедствия дежурных морских и авиационных спасательных единиц;
- назначает координатора на месте действия и поддерживает с ним постоянную радиосвязь;
- устанавливает надежную связь с оперативно-диспетчерской службой участников взаимодействия, силы и средства которых непосредственно задействованы в поисково-спасательной операции;
- производит документирование событий.

3.4. В дальнейшем дежурный капитан-координатор МСКЦ Диксон действует в соответствии со своей инструкцией.

3.5. Все обращения МСКЦ Диксон к любому из участников взаимодействия должны рассматриваться в кратчайший срок, и приниматься исчерпывающие меры по выделению и направлению сил и средств, предусмотренных Бассейновым планом, для участия в поисково-спасательной операции.

3.6. Действия лиц дежурно-диспетчерской службы, при получении оповещения о сигнале бедствия, должны быть изложены в должностных инструкциях, которыми они руководствуются при несении дежурства.

#### **4. ПОРЯДОК ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С КАПИТАНОМ МОРСКОГО ПОРТА ПРИ ПРОВЕДЕНИИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ В АКВАТОРИИ МОРСКОГО ПОРТА**

4.1. Организацию и координацию проведения поисково-спасательных операций людей, судов в границах акватории морского порта, ликвидацию пожаров на судах, находящихся в морском порту, осуществляет Служба капитана морского порта на основании п. №7 «Положения о капитане морского порта» и в соответствии со схемой оповещения.

4.2. При получении сигнала бедствия, либо сообщения от любого источника о терпящих бедствие людях или судне в акватории морского порта, дежурный капитан-координатор МСКЦ Диксон оперативно доводит сигнал бедствия до капитана морского порта, информирует ГМСКЦ и участников взаимодействия согласно схеме оповещения.

4.3. Капитан морского порта привлекает находящиеся в порту суда к участию в спасении людей и судов, терпящих бедствие в пределах акватории порта в соответствии с п. №23 «Положения о капитане морского порта».

4.4. Капитан морского порта может привлекать силы и средства участников взаимодействия для оказания помощи при проведении поисково-спасательных операций в акватории морского порта.

При поиске и спасении экипажа, пассажиров, судна в акватории морского порта капитан морского порта является координатором на месте действия (OSC). Капитан морского порта систематически докладывает капитану-координатору МСКЦ Диксон о своих решениях, действиях и результатах до окончания проведения поисково-спасательной операции.

#### **5. ПОРЯДОК ОРГАНИЗАЦИИ МЕДИЦИНСКИХ КОНСУЛЬТАЦИЙ, ОРГАНИЗАЦИИ ПРЕДОСТАВЛЕНИЯ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ, ЭВАКУАЦИИ И ГОСПИТАЛИЗАЦИИ ЛЮДЕЙ.**

5.1. Медицинское обеспечение поисково-спасательных работ является составной частью проведения поисково-спасательной операции. Основные задачи организации медицинской помощи:

- оказание помощи пострадавшим;
- медицинские консультации по радио;
- эвакуация;
- госпитализация.

5.2 Медицинская помощь пострадавшим организуется в целях предотвращения гибели найденных и спасенных людей, потерпевших бедствие на море. Первую медицинскую помощь пострадавшим оказывают на борту спасательных средств или других судов, которые произвели подъем спасенных людей на борт. Оказание медицинской помощи членам экипажа и пассажирам морских и воздушных судов, в районе бедствия, осуществляется медицинским персоналом штатных и нештатных групп спасателей, входящих в состав экипажей дежурных поисково-спасательных сил, медицинским персоналом судов и команд неотложной медицинской помощи.

Информация обо всем комплексе первой медицинской помощи пострадавшему (время, когда были наложены шины, жгуты или повязки; дозы и число принятых лекарств и т.п.) должна документироваться. Если нет возможности направить сопровождающего с пострадавшим в лечебное учреждение, то указанная информация должна быть в письменном виде, помещена в водонепроницаемый пакет и надежно прикреплена к пострадавшему

5.3. Схема взаимодействия и связи при оказании медицинской помощи спасенным приведена в Приложение № 3;

5.4. Медицинскую консультацию по радио можно получить в Красноярском территориальном центре медицины катастроф (ГОКУЗ «КТЦМК») и в Ямало-Ненецком территориальном центре медицины катастроф (ГБУЗ «Салехардская окружная клиническая больница»): с понедельника по пятницу с 08 час. 30 мин. до 16 час. 30 мин. местного времени – дежурно-диспетчерский отдел, остальное время через дежурного врача.

5.5. Медицинские консультации по радио осуществляются через МСКЦ Диксон, либо, если это возможно, по телефонной связи через Координационно-консультативный отдел МТЦМК непосредственно с консультирующим врачом специалистом.

При этом необходимо отметить, что непосредственная связь судна с врачом в оперативности и достоверности информации, является предпочтительной.

Связь судна, на борту которого находится больной, с консультирующим врачом, можно организовать на УКВ через МСКЦ.

После проведения медицинской консультации МСКЦ получает информацию у оперативного дежурного МТЦМК необходима ли эвакуация.

5.6. Оказание первой медицинской помощи больным или пострадавшим (при наличии медицинского работника) оказывают на борту воздушного или морского судна, которые произвели подъем спасенных или проводят эвакуацию.

5.7. Эвакуация больного может быть сопряжена с чрезвычайной опасностью для жизни его самого и членов экипажа спасательной единицы: это зависит от условий среды и связано с опасностью транспортировки пациента с одного судна на другое или на вертолет.

Прежде чем принимать решение об эвакуации координатор обязан посоветоваться с медицинским персоналом, понимающим степень риска, связанного с эвакуацией.

Окончательное решение относительно безопасности проведения эвакуации принимает капитан или командир спасательного средства, которому поручена эвакуация.

Связанный с эвакуацией риск следует оценивать исходя из риска, который она представляет для жизни пациента и для средства поиска и спасания.

При этом необходимо учитывать следующие факторы:

- возможности для оказания первой медицинской помощи больным или пострадавшим (при наличии медицинского работника), которыми располагает средство поиска и спасания;
- метеорологические условия, состояние моря и другие внешние условия;
- договоренности, имеющиеся между морскими судами и больницами;

- возможные последствия для состояния больного или пострадавшего в случае отсрочки или отказа в осуществлении эвакуации.

5.8. Госпитализация спасенных, больных или пострадавших осуществляется в лечебные учреждения пгт Диксон и Красноярского края а так же лечебные учреждения Ямало-Ненецкого автономного округа в непосредственной близости от района проведения поисково-спасательной операции, аэродромов, посадочных площадок, трассовых пунктов медицины катастроф портов, причалов или других возможных мест посадки летательных аппаратов и швартовки судов, куда могут быть доставлены спасенные этими спасательными единицами.

5.9 Капитан-координатор, получив информацию от координатора на месте действия, о спасенных, больных или пострадавших и необходимой им помощи, координирует действия по эвакуации с уточнением маршрута их движения и необходимое время для доставки спасенных каждой спасательной единицей и информирует об этом ОДС ЦУКС ГУ МЧС России по Красноярскому краю

При эвакуации пострадавшего или больного с морского судна экипажем спасательного воздушного судна место эвакуации определяет не капитан-координатор МСКЦ, а медицинский работник совместно с командиром экипажа воздушного судна исходя из местоположения профильного лечебного учреждения (согласно диагноза) и метеоусловий на ближайшей посадочной площадке к этому медицинскому учреждению.

5.10. Организация приема спасенных на берегу, пограничного контроля и таможенного оформления, размещения их, обеспечение правопорядка, выделения необходимого транспорта, теплых вещей, одежды, питания, оказание медицинской помощи возложена, КГКУ «Центр обеспечения реализации полномочий в областях ГО и ЧС Красноярского края» и «ЦУКС ГУ МЧС России по Красноярскому краю».

## **6. СОСТАВ СИЛ, СРЕДСТВ И РЕСУРСОВ УЧАСТНИКОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ.**

Состав сил, средств и ресурсов участников взаимодействия в портах в ПСР МСКЦ Диксон:

**порт Диксон** – собственных морских сил АСГ в наличии нет, в случае ПСО привлекаются проходящие суда, ледоколы ФГУП «Атомфлот» и ФГУП «Росморпорт» в радиусе действия;

### **порт Сабетта**

ледокольный буксир «Юрибей» (ФГУП «Атомфлот») в период навигации в постоянной готовности;

буксир «Надым» (ФГУП «Атомфлот») в период навигации в постоянной готовности;

буксир «Пур» (ФГУП «Атомфлот») в период навигации в постоянной готовности;

буксир «Тамбей» (ФГУП «Атомфлот») в период навигации в постоянной готовности;

ледокол «Обь» (ФГУП «Атомфлот») в период навигации в постоянной готовности;

### **порт Дудинка**

буксир «Портовый – 1» (ФГБУ «Морспасслужба») в период навигации в постоянной готовности;

буксир «Дудинец» (ФГБУ «Морспасслужба») в период навигации в постоянной готовности;

катер «Пегас» (Управление по делам ГО и ЧС Администрации Таймырского Долгано-Ненецкого муниципального района) в период навигации в постоянной готовности;

катер «Нордсилверпро-950» (Транспортная полиция) в период навигации в постоянной готовности;

катер «Альянс» (Транспортная полиция) в период навигации в постоянной готовности;

Обмен информацией между МСКЦ Диксон и АПЦС о дежурных воздушных поисково-спасательных силах в регионе осуществляется по телефону или по электронной почте на еженедельной основе. Также используется информационная система "Поиск-Море", где есть информация о воздушных силах АСГ.

Участниками взаимодействия являются:

- ФГБУ «Администрация морских портов Западной Арктики» (филиалы –порт Дудинка, порт Сабетта, порт Диксон);
- ФГКУ «Администрация Северного морского пути» (г. Москва);
- ФГУП «Атомфлот»;
- Администрация пгт. Диксон;
- Пограничное управление ФСБ РФ по Западному арктическому району;
- ЦУКС ГУ МЧС по Красноярскому краю;
- Северный филиал ФГБУ «Морспасслужба», г. Мурманск;
- МСКЦ Мурманск;
- МСПЦ Архангельск;
- МСПЦ Петропавловск-Камчатский;
- МСПЦ Тикси; (в межнавигационный период дежурство в ПСР МСПЦ Певек и Тикси осуществляет МСКЦ Диксон)
- МСПЦ Певек; (в межнавигационный период дежурство в ПСР МСПЦ Певек и Тикси осуществляет МСКЦ Диксон)
- МТЦ Медицины катастроф г. Красноярск;
- Федеральное бюджетное учреждение «Служба единой системы авиационно-космического поиска и спасания» (ФБУ «Служба ЕС АКПС»).
- Федеральное казенное учреждение «Дальневосточный авиационный поисково-спасательный центр» (ФКУ «Дальневосточный АПСЦ»);
- Федеральное казенное учреждение «Уральский авиационный поисково-спасательный центр» (ФКУ «Уральский АПСЦ»);
- Федеральное казенное учреждение «Сибирский авиационный поисково-спасательный центр» (ФКУ «Сибирский АПСЦ»);

## **7. ОРГАНИЗАЦИЯ МАТЕРИАЛЬНО-ТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ**

7.1. В ходе проведения поисково-спасательной операции непрерывно расходуются материальные (материально-технические) средства.

К материальным средствам относят:

- горючее;
- жидкий и медицинский кислород;
- продовольствие;
- вещевое имущество;
- техническое имущество;
- шкиперское имущество;
- аварийно-спасательное имущество;
- химическое имущество;
- медицинское имущество;
- электроэнергия;
- сжатый воздух;
- газы и газовые смеси;
- пар, питьевая, питательная, дистиллированная и высокой степени чистоты вода;
- средства связи и обеспечения кораблевождения;
- радиоэлектронные средства;

- ремонтные материалы по линии всех служб, необходимые для удовлетворения потребностей всех судов, кораблей и летательных аппаратов при выполнении ими поисково-спасательных действий.

7.2. Материально-техническое обеспечение заключается в непрерывном удовлетворении потребностей судов, кораблей и летательных аппаратов в материальных средствах.

7.3. Основными задачами материально технического обеспечения сил, участвующих в поисково-спасательных операциях являются:

- создание, накопление, размещение и хранение запасов материальных средств, своевременное восполнение их расхода и потерь;
- полное снабжение в установленные сроки сил поисково-спасательной операции всеми видами материальных средств, в пунктах базирования и в море в различных условиях обстановки.

7.4. Своевременное и полное материальное обеспечение сил, участвующих в поисково-спасательных операциях достигается:

- а) заблаговременным созданием необходимых запасов материальных средств и правильным их размещением;
- б) бесперебойным пополнением расхода, маневром запасами, а также своевременным подвозом их силам, участвующим в поисково-спасательной операции.

7.5. При определении полной потребности в материальных средствах на поисково-спасательную операцию, учитывается установленный их расход, возможные потери и необходимые запасы к концу выполнения поставленной задачи. Эта потребность удовлетворяется за счет использования созданных запасов материальных средств, подвозимых с баз и складов, а также за счет местных ресурсов.

7.6. Материально-техническое обеспечение поисково-спасательной операции в целом организуется начальниками служб снабжения по видам снабжения соответствующих служб, организаций и ведомств, участвующих в поисково-спасательной операции.

7.7. Особенности материально-технического обеспечения поисково-спасательной операции в современных условиях является:

- обеспечение материально-техническим снабжением спасательных единиц при проведении поисково-спасательной операции обусловленное необходимостью непрерывности проведения поисково-спасательной операции;
- обеспечение своевременной и возможно быстрой доставки спасенных в пункты эвакуации.

7.8. Для бесперебойного материально-технического обеспечения сил, участвующих в поисково-спасательных операциях, заблаговременно создаются и поддерживаются в необходимых размерах запасы материальных средств по всем видам снабжения.

Размеры запасов определяются характером и масштабом предстоящих поисково-спасательных операций, составом сил и средств, участвующих в поисково-спасательных операциях, напряжением использования сил и средств, условиями подвоза, а также указаниями о нормах расхода и действующими нормами снабжения, штатами.

7.9. Материально-техническое обеспечение сил, участвующих в поисково-спасательных операциях, осуществляется исходя из выделенных Федеральным бюджетом или органами исполнительной власти ресурсов материальных средств.

## **8. ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ С ИНОСТРАННЫМИ ГОСУДАРСТВАМИ, УЧАСТВУЮЩИМИ В ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ ОПЕРАЦИИ ПО СПАСАНИЮ ЛЮДЕЙ, ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ НА МОРЕ**

8.1. Иностранцами участниками взаимодействия при поиске и спасении людей, терпящих бедствие на море в ПСР МСКЦ Диксон, является:

- США и Канада с восточной стороны ПСР.



8.2. Проведение поисково-спасательных операций с США и Канадой осуществляется на основании:

- Федеральный закон № 57-ФЗ от 5 апреля 2011 года, «О ратификации договора между РФ и США и Канады о разграничении морских пространств и сотрудничестве в морях Арктики и Северном Ледовитом океане»

- Соглашение между Правительством СССР и Правительством США по поиску и спасанию на море от 31 мая 1988 года.

- Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике от 12 мая 2011 г.

8.3. Иностранные спасательные единицы участвуют в поисково-спасательных операциях в территориальных водах (территориальное море), внутренних водах, на сухопутной территории и в воздушном пространстве Российской Федерации в исключительных случаях, в соответствии с «Положением о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывания их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей» (Постановление Правительства РФ от 4 сентября 2000 г. № 654), законами и международными договорами России.

8.4. Под спасательной единицей понимается воздушное или морское судно, привлекаемое для поиска и оказания помощи воздушным или морским судам в случае, если они терпят или потерпели бедствие, а также при чрезвычайных ситуациях природного или техногенного характера, и при проведении международных учений по поиску и спасанию людей на море. Спасательная единица должна быть укомплектована специально обученным персоналом и оснащена оборудованием, пригодным для быстрого проведения операций по поиску и спасанию людей.

8.5. Если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации, то в целях получения разрешения на пересечение государственной границы Российской Федерации иностранной спасательной единицей для осуществления поиска и спасания людей на море, спасательно-координационный центр иностранного государства обращается с запросом в ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба» или в МСКЦ Диксон. В запросе указывается:

- причина пересечения государственной границы Российской Федерации;
- тип и название спасательной единицы;
- позывные спасательной единицы;
- государственная принадлежность спасательной единицы и её принадлежность к конкретной организации;
- фамилия капитана (командира) спасательной единицы;
- численность экипажа спасательной единицы;
- количество спасенных людей, если имеются;
- наименование морского порта (аэропорта), куда предполагает направиться спасательная единица;
- длина, ширина, осадка, вместимость, маневренные характеристики и другие данные о морской спасательной единице;
- маршрут и высота полёта воздушной спасательной единицы;
- предполагаемое место и время пересечения государственной границы Российской Федерации;
- координаты предполагаемого района поисково-спасательной операции.

8.6. ГМСКЦ или МСКЦ Диксон, получив запрос МСКЦ иностранного государства, немедленно подтверждает его получение и в возможно короткий срок сообщает МСКЦ иностранного государства о выдаче разрешения или об отказе в выдаче разрешения на пересечение государственной границы Российской Федерации иностранной спасательной единицей.

8.7. В случае выдачи разрешения на пересечение государственной границы иностранной спасательной единицей, ГМСКЦ или МСКЦ Диксон информирует МИД РФ, МО РФ, ФСБ РФ, ГТК РФ и ПУ ФСБ РФ по Новосибирской области через их региональные структуры о предполагаемых координатах проведения ПСО и возможных сроках предстоящего захода

(влёта) иностранной спасательной единицы в территориальное море (воздушное пространство) Российской Федерации.

8.8. Разрешение на заход в территориальное море Российской Федерации иностранным морским спасательным единицам выдаёт начальник Пограничного Управления ФСБ РФ по Новосибирской области.

8.9. Разрешение на влёт в воздушное пространство Российской Федерации иностранным воздушным спасательным единицам выдаёт начальник смены группы Районного Центра Единой системы организации воздушного движения в своей зоне ответственности.

8.10. При передаче сообщения о выдаче разрешения на пересечение государственной границы Российской Федерации иностранной воздушной спасательной единицей, обязательно указывается орган единой системы организации воздушного движения России, с которым необходимо связаться соответствующему органу иностранного государства, с территории которого планируется вылет, для получения информации об условиях полёта в воздушном пространстве, ответственность за управление воздушным движением, в котором возложена на Российскую Федерацию. Передача информации об условиях полёта осуществляется по каналам авиадиспетчерской службы гражданской авиации России в соответствии с действующими соглашениями между органами управления воздушным движением Российской Федерации и иностранных государств.

8.11. При заходе в территориальное море Российской Федерации, иностранная морская спасательная единица, получившая разрешение на пересечение государственной границы Российской Федерации:

а) открывает радиовахту на частотах:

- 156,8 МГц и 156,525 МГц – при осуществлении поиска места аварии морского судна;

- 121,5 МГц и 123,1 МГц – при осуществлении поиска места аварии воздушного судна.

б) в светлое время суток поднимает свой государственный флаг и флажные позывные, а в тёмное время суток сообщает свои позывные по радио или световыми сигналами при запросе, поступающем от военных кораблей, морских спасательных судов и береговых постов Российской Федерации.

8.12. При влёте в воздушное пространство Российской Федерации, иностранная воздушная спасательная единица, получившая разрешение на пересечение государственной границы России и использование его воздушного пространства, устанавливает связь с соответствующим органом обслуживания воздушного движения (управления полётами) и организует прослушивание частот:

- 156,8 МГц и 156,525 МГц – при осуществлении поиска места аварии морского судна;

- 121,5 МГц и 123,1 МГц – при осуществлении поиска места аварии воздушного судна.

8.13. Иностранная воздушная спасательная единица, получившая разрешение на пересечение государственной границы Российской Федерации, совершает в необходимости посадку в указанных районным центром управления движения (РЦ УВД) аэропортах (на аэродромах) или иных пунктах.

8.14. Если иное не предусмотрено международными договорами Российской Федерации, иностранная спасательная единица, прибывшая в морской порт, аэропорт (на аэродром) или иной пункт, расположенный на территории Российской Федерации, должна пройти пограничный, таможенный, санитарный и другие виды контроля, установленные федеральными законами и иными нормативными правовыми актами Российской Федерации. Члены экипажа иностранной спасательной единицы и другие, находящиеся на её борту люди пересекают государственную границу Российской Федерации по документам, предусмотренным законодательством России и международными договорами РФ.

8.15. В случае проведения поисково-спасательной операции в территориальном море Российской Федерации с участием иностранных спасательных единиц, координация действий осуществляется морским спасательно-координационным центром Диксон.

8.16. Условия пребывания иностранных спасательных единиц в территориальном море, во внутренних морских водах, на сухопутной территории и в воздушном пространстве Российской Федерации регламентируются нормативными правовыми актами Российской Федерации, а также правилами, издаваемыми уполномоченными федеральными органами исполнительной власти и публикуемыми в «Извещениях мореплавателям» и аэронавигационных документах.

8.17. Размещение иностранных спасательных единиц в морских портах, аэропортах (на аэродромах) и иных пунктах на территории Российской Федерации, их обеспечение, определение сроков их пребывания на территории Российской Федерации осуществляет Министерство транспорта Российской Федерации в порядке, установленном нормативными правовыми актами Российской Федерации.

## **9. ПЕРЕЧЕНЬ И ОСОБЕННОСТИ ОСНОВНЫХ ЮРИДИЧЕСКИХ АСПЕКТОВ В ВОПРОСАХ ПРИВЛЕЧЕНИЯ СИЛ И СРЕДСТВ РАЗЛИЧНЫХ ФОРМ СОБСТВЕННОСТИ К РЕШЕНИЮ ЗАДАЧ ПОИСКА И СПАСАНИЯ ЛЮДЕЙ, ТЕРПЯЩИХ БЕДСТВИЕ.**

9.1. Основными международными документами, регламентирующими вопросы поиска и спасения людей, терпящих бедствие на море, являются:

- Международная конвенция по унификации некоторых правил относительно оказания помощи и спасания на море 1910 года;
- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (Солас-74);
- Международная конвенция по поиску и спасанию 1979 года (SAR-79);
- Международная конвенция по спасанию 1989 года;
- Женевская конвенция об открытом море 1958 года;
- Конвенция ООН по морскому праву 1982 года;
- Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR);
- Резолюции и циркуляры ИМО;
- Федеральный Закон № 57-ФЗ от 5 апреля 2011 года, «О ратификации договора между РФ и США и Канады о разграничении морских пространств и сотрудничестве в морях Арктики и Северном Ледовитом океане»;
- Соглашение между Правительством СССР и Правительством США по поиску и спасанию на море от 31 мая 1988 года.
- Соглашение о сотрудничестве в авиационном и морском поиске и спасании в Арктике от 12 мая 2011 г.

9.2. Основными российскими документами, регламентирующими вопросы поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море, являются:

- Федеральный закон РФ от 21.12.1994 № 68 «О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера»
- Постановление Правительства РФ от 30.12.2003 г. № 794 «О единой государственной системе предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций»
- Постановление Правительства РФ от 08 ноября 2013 года № 1007 «О силах и средствах единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций" (с изменениями и дополнениями);
- Федеральный закон РФ от 22.08.1995 г. №151 «Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей»

- Постановление Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010, № 138 «Об утверждении Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации»;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 4 сентября 2000 г. № 654 «Об утверждении Положения о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывания их на территории Российской Федерации, в целях поиска и спасания людей»;

- Постановление Правительства РФ от 22 декабря 2013 года № 1091 "О некоторых вопросах аттестации аварийно-спасательных служб, аварийно-спасательных формирований, спасателей и граждан, приобретающих статус спасателя" (с изменениями и дополнениями);

- Правила осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море. Постановлением Правительства Российской Федерации от 25 ноября 2020 г. № 1928;

- Постановление Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г № 395 «Положение о Министерстве транспорта Российской Федерации»;

- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (№ 81-ФЗ от 30 апреля 1999 г.);

- Уголовный кодекс Российской Федерации (№ 64-ФЗ от 13 июня 1996 г.);

- Положение о КЧС и ОПБ Красноярского края.

9.3. Основываясь на положениях, перечисленных в п.п. 8.1-8.2 международных и российских документах следует считать, что:

а) спасание людей, терпящих бедствие на море, осуществляется безвозмездно, независимо от их статуса, государственной и национальной принадлежности или обстоятельств, при которых они обнаружены;

б) спасатели, которые приняли участие в оказании услуг в связи с происшествием, вызвавшим необходимость спасения, имеют право на справедливую долю в сумме, присужденной спасателям за спасение судна или другого имущества либо предотвращения или уменьшения ущерба окружающей среде;

в) Руководитель организаций и учреждений любой формы собственности, капитан любого судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своей организации, учреждения, своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море.

За нарушение этой обязанности руководитель, капитан судна несет ответственность согласно ст. 270 Уголовного кодекса Российской Федерации;


г) МСКЦ в закрепленном за ним поисково-спасательном районе координирует действия участников взаимодействия в поисково-спасательной операции. Все указания МСКЦ, касающиеся поиска и спасания людей, терпящих бедствие, обязательны для выполнения подразделениями, силами и средствами, выделенными для выполнения конкретной поисково-спасательной операции;

д) участниками поисково-спасательной операции могут быть организации различных форм собственности;

ж) порядок взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов России, органов местного самоуправления, предприятий, учреждений и организаций различных форм собственности при поиске и спасании людей, терпящих бедствие на море, определяется Бассейновым Планом;

з) с целью отработки совместных действий по поиску и спасанию на море ежегодно проводятся комплексные учения, в том числе и международные с привлечением ПСС иностранного государства.

и) участники взаимодействия осуществляют возмещение расходов по несению аварийно-спасательной готовности и выполнение поисково-спасательной операции по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море, за счет федерального бюджета в пределах, выделенных каждому ведомству средств, а также за счет внебюджетных средств, получаемых, соответственно, каждым участником взаимодействия.

Начальник МСКЦ Диксон  (Веремеев М.В.)

Заместитель начальника  (Насонов В.Ф.)

«30» апреля 2021 год

пгт Диксон

## ПРИЛОЖЕНИЯ

### Приложение 1

#### КООРДИНАТЫ ГРАНИЦ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО РАЙОНА МСКЦ ДИКСОН

##### 1. Поисково-спасательный район МСКЦ Диксон.

Акватории Карского моря, Северного Ледовитого океана, ограниченные линиями, соединяющими точки от Северного полюса по меридиану 067°45'00 вост. до мыса Карлсена (широта 77°00'00 сев., долгота 067°45' 00 вост.), далее на юг по восточному побережью островов Новая Земля, Вайгач.

Далее по береговой линии материка от острова Вайгач на восток до точки с координатами: широта 73°42'00 сев., долгота 125°00'00 вост., затем по меридиану 125°00'00 вост. до Северного полюса, исключая Новоземельские проливы.

Номера точек	Широта, Северная	Долгота, Восточная
От Северного полюса по меридиану 067 град. 45' 00 вост. до точки № 1		
1	77° 00' 00	067° 45' 00
Далее на юг по восточному побережью островов Новая Земля, Вайгач, далее от острова Вайгач по береговой линии материка на восток до точки № 2		
2	73° 42' 00	125° 00' 00
Далее по меридиану 125° 00' 00 вост. до Северного полюса		

И Акватории Карского, Лаптевых, Восточно-Сибирского, Чукотского морей, Северного Ледовитого океана, ограниченные линиями, соединяющими точки: от Северного полюса по меридиану 067° 45' 00 вост. до мыса Карлсена (широта 77° 00' 00 сев., долгота 067° 45' 00 вост.), далее на юг по восточному побережью островов Новая Земля, Вайгач.

Далее по береговой линии материка на восток до точки с координатами:

широта 66° 00' 00 сев., долгота 169° 40' 00 зап., далее до точки с координатами: широта 66° 00' 00 сев., долгота 168° 58' 40 зап. и далее по меридиану 168° 58' 40 зап. до Северного полюса.

Номера точек	Широта, Северная	Долгота, Восточная
От Северного полюса по меридиану 067° 45' 00 вост. до мыса Карлсена (точка № 1)		
1	77° 00' 00	067° 45' 00
Далее на юг по восточному побережью островов Новая Земля, Вайгач, далее от острова Вайгач по береговой линии материка на восток до точки № 2		
	Широта, Северная	Долгота, Западная
2	66° 00' 00	169° 40' 00
3	66° 00' 00	168° 58' 40
Далее по меридиану 168° 58' 40 до Северного полюса		

## 2. Поисково-спасательный подрайон МСПЦ Тикси

Акватории морей Лаптевых, Восточно-Сибирского, Северного Ледовитого океана, ограниченные линиями, соединяющими точки от Северного полюса по меридиану 125° 00' 00 вост. до точки с координатами: широта 73° 42' 00 сев. долгота 125° 00' 00 вост., далее на восток до мыса Шелагский (координаты 70° 07' 30 сев., 170° 26' 50 вост.), далее по долготе 170° 26' 50 вост. до Северного полюса.

Номера точек	Широта, Северная	Долгота, Восточная
От Северного полюса по долготе 125° 00' 00 до точки № 1		
1	73° 42' 00	125° 00' 00
Далее на восток до мыса Шелагский до точки № 2		
2	70° 07' 30	170° 26' 50
Далее по долготе 170° 26' 50 Е до Северного полюса		

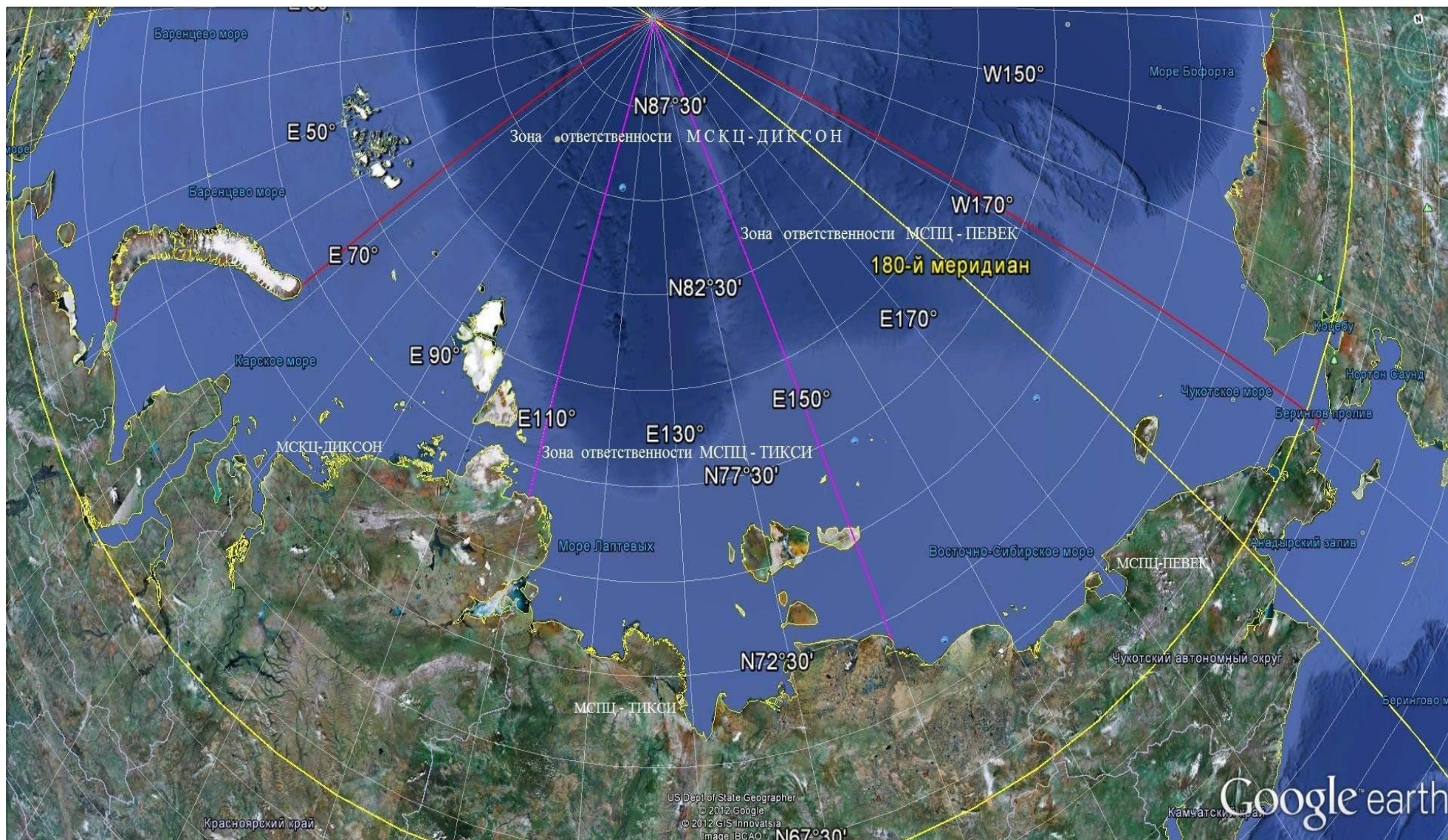
## 3. Поисково-спасательный подрайон МСПЦ Певек

Акватории Восточно-Сибирского, Чукотского морей, часть Берингова пролива, Северного Ледовитого океана ограниченные линиями: от мыса Шелагский (70° 07' 30 N, 170° 26' 50 E, по долготе 170° 26' 50 E) до Северного полюса.

Далее от Северного полюса по меридиану 168° 58' 40 W, до точки 66° 00' 00 N, 169° 40' 00 W, далее до точки 66° 00' 00 N, далее до точки 168° 58' 40 W.

Номера точек	Широта, Северная	Долгота, Восточная
1	70° 07' 30	170° 26' 50
Далее вдоль меридиана 170° 26' 50 вост. до Северного полюса		
От Северного полюса по меридиану 168° 58' 40 зап. до точки № 2		
	Широта, Северная	Долгота, Западная
2	66° 00' 00	168° 58' 40
3	66° 00' 00	169° 40' 00

## СХЕМА ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОГО РАЙОНА МСКЦ ДИКСОН



## **МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ПОРЯДКУ РЕГИСТРАЦИИ ОБНАРУЖЕННЫХ В ХОДЕ ПОИСКА ПРЕДМЕТОВ, ИХ ФОТОГРАФИРОВАНИЕ (ПО ВОЗМОЖНОСТИ) И ИХ КЛАССИФИКАЦИЯ**

При визуальном или радиотехническом обнаружении в районе поиска плавающих на воде предметов производится маневрирование поискового судна для сближения с предметом на дистанцию, обеспечивающую их опознавание. При необходимости поисковое судно стопорит ход, плавающий предмет поднимается на борт, либо производится его осмотр с борта судна в целях определения принадлежности к аварийному (затонувшему) объекту. Сближение и подъем на борт обнаруженных плавающих предметов производится с соблюдением мер предосторожности во избежание утопления предмета и в целях обеспечения безопасности поискового судна. В процессе сближения с обнаруженным предметом визуальное и радиотехническое наблюдение за водной поверхностью не прекращается.

С обнаружением в ходе поиска масляного, нефтяного либо другого рода пятна на поверхности воды, поисковое судно подходит в «голову» (с подветренной стороны) пятна, определяет и по возможности обозначает место его всплытия на поверхность моря. При этом необходимо взять пробу с поверхности пятна в целях определения его принадлежности к затонувшему объекту.

Поисковые самолеты и вертолеты в случаях, когда достоверно опознать плавающий предмет самостоятельно не могут, определяют координаты места обнаружения или обозначают его бум, маркером, визуальным или радиотехническим средством, докладывают об этом руководителю полетов и координатору на месте действий и наводят поисковое судно (корабль) на обнаруженный предмет.

Места обнаружения плавающих на воде людей с аварийного объекта, средств спасения и обозначения, плавающих предметов, относящихся к аварийному (затонувшему) объекту, наносятся на карту или планшет поиска и тщательно анализируются в целях уточнения места аварии или затопления объекта.

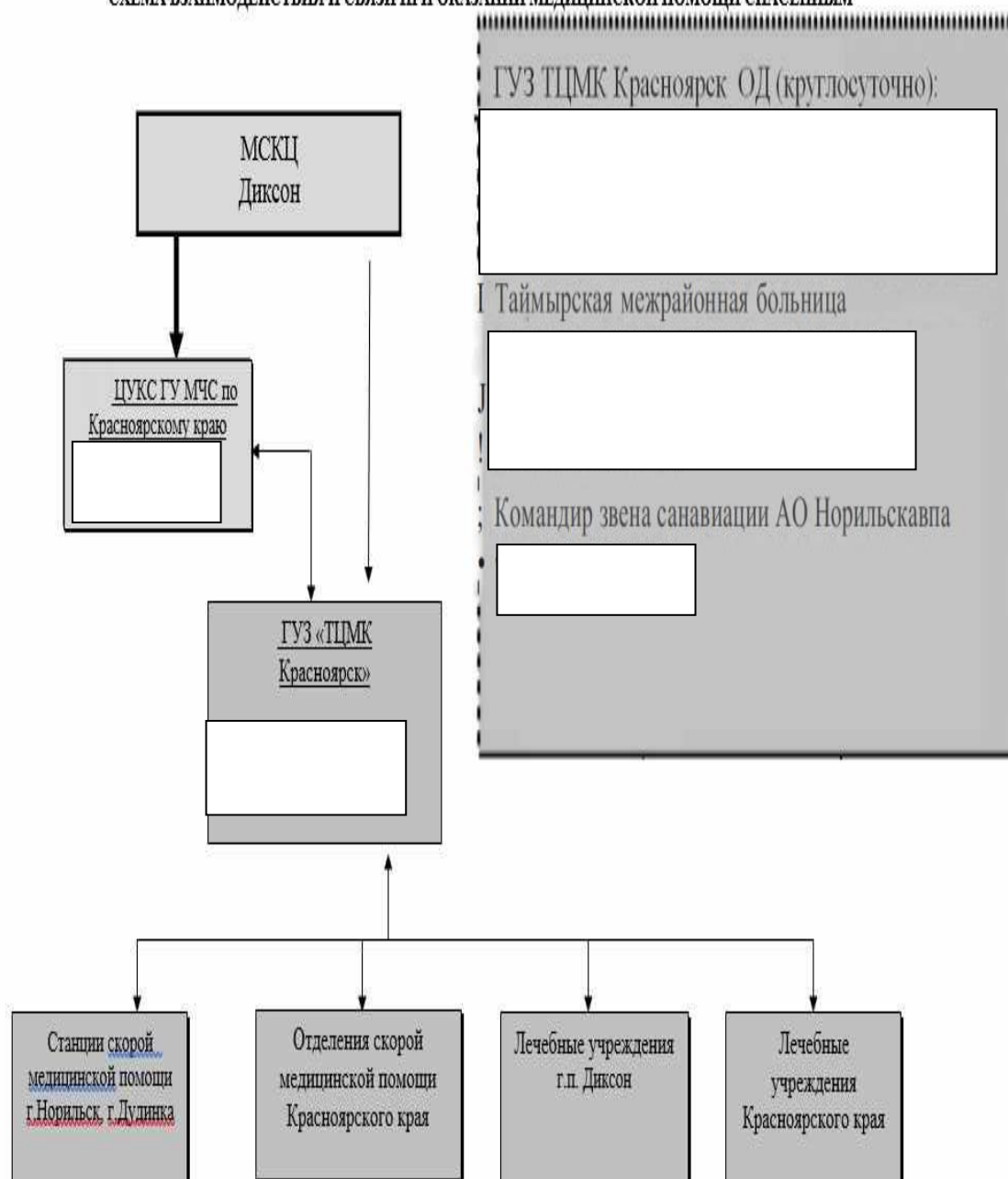
Обнаруженные предметы, по возможности, фотографируются либо снимаются на кино-, видеоаппаратуру. Полученные фото-, кино-, видеоматериалы в возможно короткий срок передаются на МСКЦ для анализа.

Фото-, кино-, видеоматериалы должны иметь маркировку с указанием места, времени, исполнителя и носителя, с которого производилась съемка.

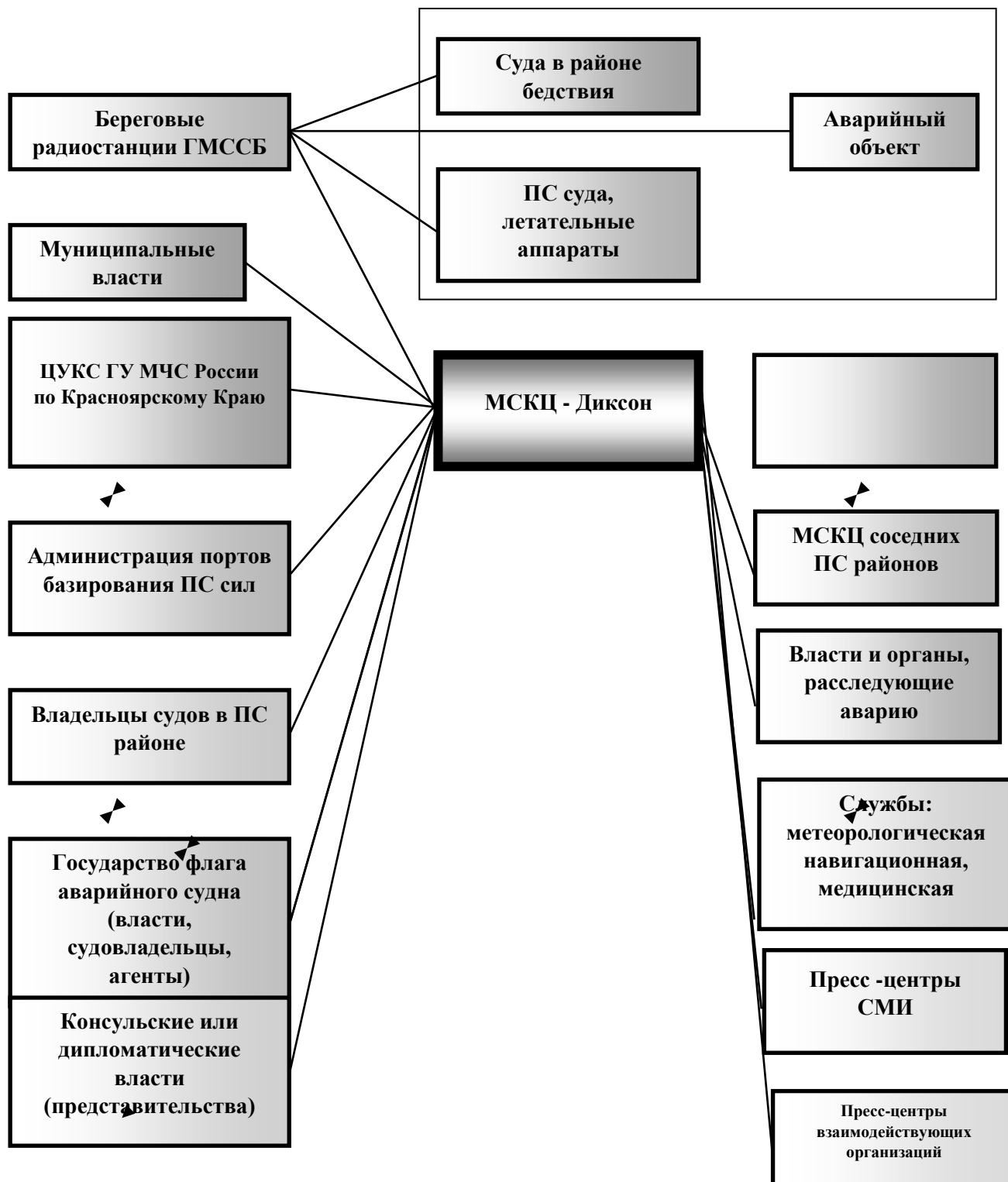
Факты обнаружения в ходе поиска предметов, способы их регистрации, фото-, кино-, видеосъемок, состояние, результаты осмотра и идентификации тщательно заносятся в судовой журнал.



## СХЕМА ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ И СВЯЗИ ПРИ ОКАЗАНИИ МЕДИЦИНСКОЙ ПОМОЩИ СПАСЕННЫМ



## Схема связи МСКЦ Диксон



## Приложение 5

**Частоты для оповещения о бедствии и организации связи при проведении  
Поисково- спасательных операций**

Функции	Система	Частота	
Оповещение	406 АРБ Инмарсат- Е АРБ Инмарсат СЗС	406,0 - 406,1 МГц (земля – космос) 1644,3 - 1644,5 МГц (земля – космос) 1544 - 1545 МГц (космос – земля) 1626,5 - 1646,5 МГц (земля – космос) 1645,6 – 1645,8 МГц (земля – космос)	
	УКВ РГВ (канал 70) ПВ/КВ ЦИВ (2)	156, 525 МГц (1) 2187,5 кГц (3) 6312 кГц 12577 кГц	4207,5 кГц 8414,5 кГц 16804,5 кГц
	УКВ АМ	121,5 МГц	
	УКВ FM (канал 16)	156,8 МГц	
Связь на месте действия	УКВ канал 16 ПВ радиотелефония ПВ УПБЧ	156,8 МГц 2182 кГц 2174,5 кГц	
Связь с участием воздушного судна	На месте действия включается радиотелефония для поиска и спасания	156,8 МГц (4)	121,5 МГц (5)
		123,1 МГц	156,3 МГц
		2182 кГц	3023 кГц
		4125 кГц	5680 кГц (6)
Сигналы привода	406 МГц 9 ГГц радиолокационный ответчик	121,5 МГц 9200 – 9500 МГц	
Информация по безопасности на море (MSI)	Предупреждения NAVTEX УПБЧ	518 кГц (7) 490 кГц(8) 4210 кГц 8416,5 кГц 16806,5 кГц 22376 кГц	4209,5 кГц(9) 6314 кГц 12579 кГц 19680,5 кГц 26100,5 кГц
	Спутниковая Safety NET	1530 - 1545 (космос – земля)	
Безопасность мореплавания	УКВ канал 13	156,650 МГц	
Радиообмен при бедствии и в целях безопасности	Спутник  Радиотелефония	1530 – 1544 МГц (космос – земля) 1626,5- 1646,5 МГц (земля – космос)	
		2182 кГц 6215 кГц 12290 кГц 156,8 МГц	4125 кГц 8291 кГц 16420 кГц
Спасательные плавсредства	УКВ Радиотелефония 9 ГГц радиолокационный ответчик	156,8 МГц и еще одна частота в диапазоне 156 – 174 МГц	
		9200 – 9500 МГц	
		2174,5 кГц 6268 кГц 12520 кГц	4177,5 кГц 8376,5 кГц 16695 кГц

1. Частота 156, 625 МГц используются для оповещения с судна на судно и судами, находящимися в пределах морского района А1, для оповещения с судна на берег.
2. Для судов оборудованных ПВ/КВ ЦИВ, требуется нести вахту на 2182 кГц 2187,5 кГц, 8414,5 кГц.
3. Частота 2187,5 кГц используется для оповещения в режиме ЦИВ судов, находящихся в пределах морского района А2, для оповещения с судна на берег.

4. Частоты 156,3 и 156,8 МГц могут также использоваться воздушным судном, но только в целях безопасности.
5. Частота 121,5 МГц может использоваться судами в целях бедствия и срочности.
6. Приоритетной частотой для связи между судном и воздушным судном является 4125 кГц. Дополнительно могут использоваться частоты 123,1 МГц, 3023 кГц и 5680 кГц для внутренней связи между подвижными станциями, а также между этими станциями и участвующими наземными станциями, занятыми координацией операций по поиску и спасанию.
7. Международная частота NAVTEX 518 кГц является основной частотой для передачи береговыми станциями информации по безопасности на море с помощью УПБЧ. Другие частоты используются только для увеличения охвата или объема информации, представляемых на частоте 518 кГц.
8. Частота 490 кГц не может быть использована для передачи информации по безопасности на море в УПБЧ до 1 февраля 1999 г.
9. Частота 4209,5 кГц используется не всеми государствами.

### 2183 Частоты для использования в ГМССБ

ЦИВ в случае бедствия и безопасности	Радиотелефонный обмен в случае бедствия и безопасности	УПБЧ обмен в случае бедствия и безопасности
2187,5 кГц	2182,0 кГц	2174,5 кГц
4027,5 кГц	4125,0 кГц	4177,5 кГц
6312,0 кГц	6215,0 кГц	6268,0 кГц
8414,5 кГц	8291,0 кГц	8376,5 кГц
12577,0 кГц	12290,0 кГц	12520,0 кГц
16804,5 кГц	16420,0 кГц	16695,0 кГц
156,525 МГц (УКВ канал 70)	156,8 МГц (УКВ канал 16)	
<b>УПБЧ передача информации по безопасности на море (MSI) береговыми станциями и земными станциями</b>		
490,0 кГц *	518,0 кГц	
4209,5 кГц **	4310,0 кГц	
6314,0 кГц	8516,5 кГц	
12579,0 кГц	16806,5 кГц	
19680,5 кГц	22376,0 кГц	26100,5 кГц
* Для использования после окончательного введения в действие в ГМССБ (1 февраля 1999 г.)		
** Служба NAVTEX (информация по безопасности на море на прибрежные районы)		
<b>2184 Радиотелефония при поиске и спасании на месте действия</b>		
2182,0 кГц	(радиотелефония R / T)	
3023,0 кГц	(авиационная частота)	
4125,0 кГц	(радиотелефонная R / T)	
5680,0 кГц	(авиационная частота)	
123,1 МГц	(авиационная частота)	
156,8 МГц	(УКВ канал 16)	
156,5 МГц	(УКВ канал 16)	
156,3 МГц	(УКВ канал 16)	
<b>2185 Сигналы для обнаружения / привода</b>		
121,5 МГц	(КОСПАС – САРСАТ спутниковое обнаружение и привод воздушных судов)	
156 – 174 МГц	(УКВ радиотелефония морского диапазона)	
406,025 МГц	(КОСПАС – САРСАТ спутниковое обнаружение)	
9200 до 9500 МГц	(радиолокационный ответчик)	

## СПИСОК УЧАСТНИКОВ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ

№№ п/п	Наименование организации	Адрес организации	Телефоны дежурной службы организации	Руководитель организации
1	Администрация городского поселения Диксон	647340 Красноярский край Таймырский Долгано-Ненецкий район пгт Диксон ул. Водопьянова дом 14	[REDACTED]	[REDACTED]
	Северный Филиал ФГБУ «Морспасслужба»	г. Мурманск, проезд Портовый 31а	Диспетчер, Тел (8152) 48-06-29 Факс (8152) 42-32-28 Приёмная (8152) 47-67-52	Руководитель Денисов Владислав Владимирович
	ПУ ФСБ России по западному арктическому району	г. Мурманск Северный проезд, 5	[REDACTED]	[REDACTED]
2	Морской порт Дудинка (филиал ФГБУ «АМП Западной Арктики»)	647000 Красноярский край город Дудинка улица Советская дом 43 корпус 2	[REDACTED]	[REDACTED]
3	Морской порт Диксон (филиал ФГБУ «АМП Западной Арктики»)	647340 Красноярский край Таймырский Долгано-Ненецкий район п.г.т. Диксон ул. Воронина дом 2а	[REDACTED]	[REDACTED]
4	МСКЦ Мурманск	Мурманск, Портовый проезд 1	Тел. (8152) 42-21-82 Факс 42-32-56 E.mail: mrcc.murmansk@morspas.ru	Начальник Анхимов Сергей Иванович
5	ЦУКС ГУ МЧС России по Красноярскому краю	660049 г. Красноярск пр. Мира 68 г. Красноярск	[REDACTED]	[REDACTED]
6	ТЦМК Красноярск	660022 г. Красноярск ул. Партизана Железняка	[REDACTED]	[REDACTED]

№№ п/п	Наименование организации	Адрес организации	Телефоны дежурной службы организации	Руководитель организации
7	Штаб морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» -	Мурманск-17, База 92	[REDACTED]	[REDACTED]
8	ФКУ Уральский АПСЦ г. Екатеринбург	620025 г. Екатеринбург, переулок Утренний.1Д.	[REDACTED]	[REDACTED]
9	ФКУ Сибирский АПСЦ г. Новосибирск	630008, г. Новосибирск, ул. Добролюбова, д. 111	[REDACTED]	[REDACTED]
10	ФКУ Дальневосточный АПСЦ г. Хабаровск	680021, г. Хабаровск, ул. Ким-Ю-Чена, д. 44 «и»	[REDACTED]	[REDACTED]
11	Морской порт Сабетта (филиал ФГБУ «АМП Западной Арктики»)	629700 ЯНАО Ямальский р-он с. Яр-Сале ул. Мира д.6А офис 5	[REDACTED]	[REDACTED]
12	МЧС России по ЯНАО	г. Салехард	[REDACTED]	[REDACTED]

## Приложение 7

**СПИСОК ЛЕДОКОЛОВ ОКАЗЫВАЮЩИХ УСЛУГИ ПО ЛЕДОКОЛЬНОЙ  
ПРОВОДКЕ СУДОВ В АКВАТОРИИ СЕВЕРНОГО МОРСКОГО ПУТИ**

№№ п.п	Название судна	Радиотелеграфный позывной	Номера судовых земных станций Инмарсат, адрес электронной почты	Номера ЦИВ
1.	а/л «Вайгач»	УБНЫ	Inm-F77 [REDACTED] V-sat tel: [REDACTED]	273133100
2.	а/л «Ямал»	УЦЙТ	Inm-F77 [REDACTED]	273132400
3.	а/л «50 лет Победы»	УГЫУ	Inm F77 [REDACTED]	273316240

4.	а/л «Таймыр»	УЕММ	Inm-F77 [REDACTED]	273135100
5.	а/л «Арктика»	УЦЗЦ	Inm-C: [REDACTED]	273210920
6.	Дизельный ледокол «Адмирал Макаров»	УГСН	Inm-C 427302057 FBB-150 [REDACTED]	273148110
7.	Дизельный ледокол «Красин»	УИФЫ	[REDACTED]	273143900
8.	УАЛ «УРАЛ»	УБКО	[REDACTED]	273618600



## АВАРИЙНЫЕ СТАДИИ

1. **Стадия неопределенности** – ситуация, при которой существует неопределенность относительно безопасности человека, судна или иного средства:

- когда сообщено, что человек без вести пропал, судно или другое средство не прибыло вовремя;

- когда человек, судно или другое средство не передали очередной сводки о своем местонахождении или диспетчерское сообщение, касающееся безопасности плавания.

2. **Стадия тревоги** – ситуация, при которой существует опасения за безопасность человека, судна или иного средства:

- когда после стадии неопределенности, попытки установить связь с человеком, судном или другим средством не дали результатов, а запросы, адресованные другим соответствующим источникам, были безуспешны;

- когда была получена информация о том, что эксплуатационная надежность судна или иного средства нарушена, но не в такой степени, когда вероятна ситуация бедствия.

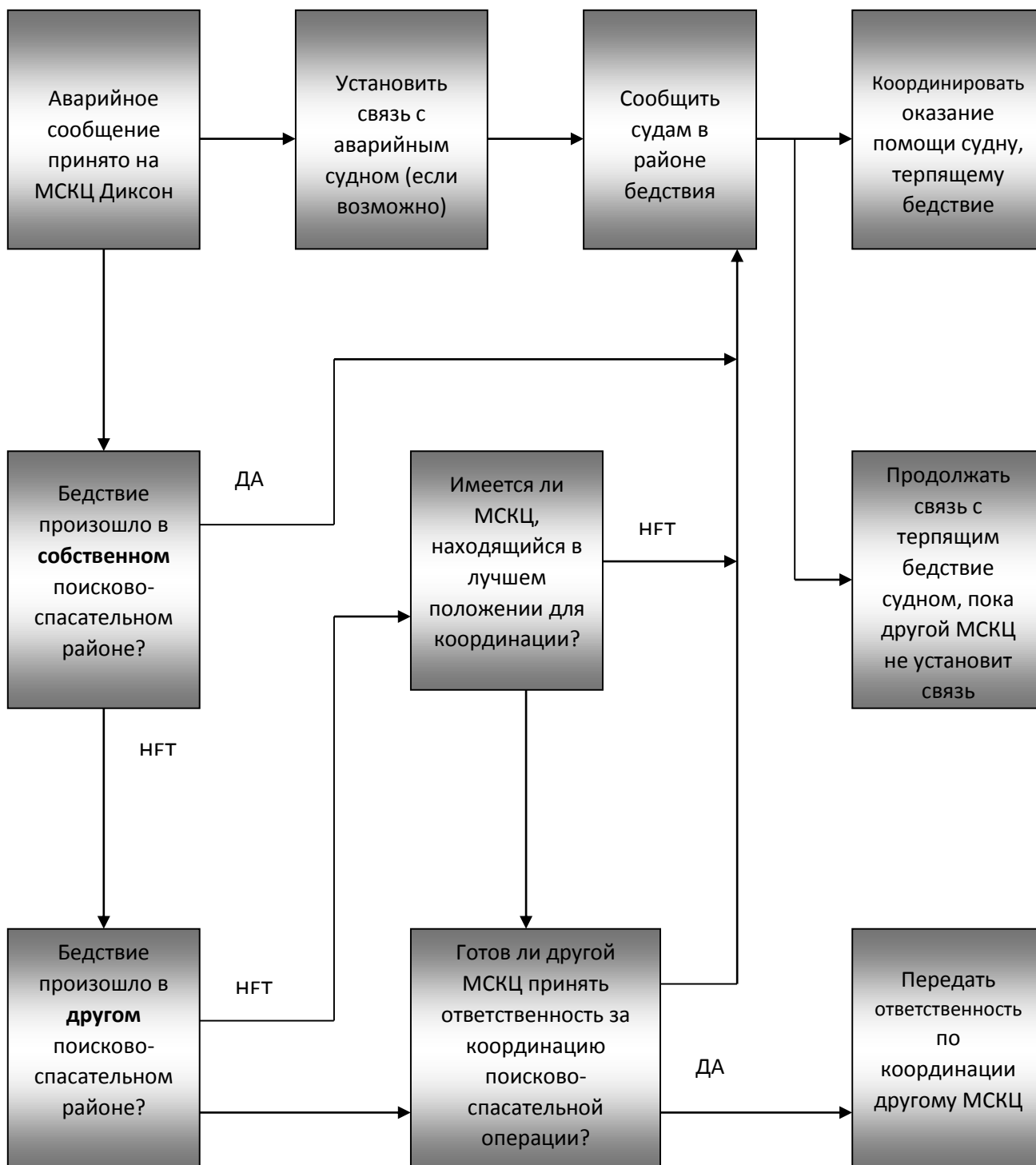
3. **Стадия бедствия** – ситуация, при которой существует обоснованная уверенность, что человек, судно или иное средство подвергается серьезной и непосредственной опасности и нуждается в немедленной помощи:

- когда получена достоверная информация о том, что человеку, судну или иному средству грозит опасность, и они нуждаются в немедленной помощи;

- когда после стадии тревоги, дальнейшие попытки установить связь с человеком, судном или другим средством безуспешны, а безуспешные запросы большого количества источников указывают на вероятность существования ситуации бедствия;

- когда полученная информация указывает на то, что эксплуатационная надежность судна или иного средства нарушена до такой степени, когда вероятна ситуация бедствия.

**Алгоритм действий  
дежурного координатора при получении сигнала  
бедствия**



## Географические, навигационно-гидрографические, гидрометеорологические и другие особенности ПСР Диксон

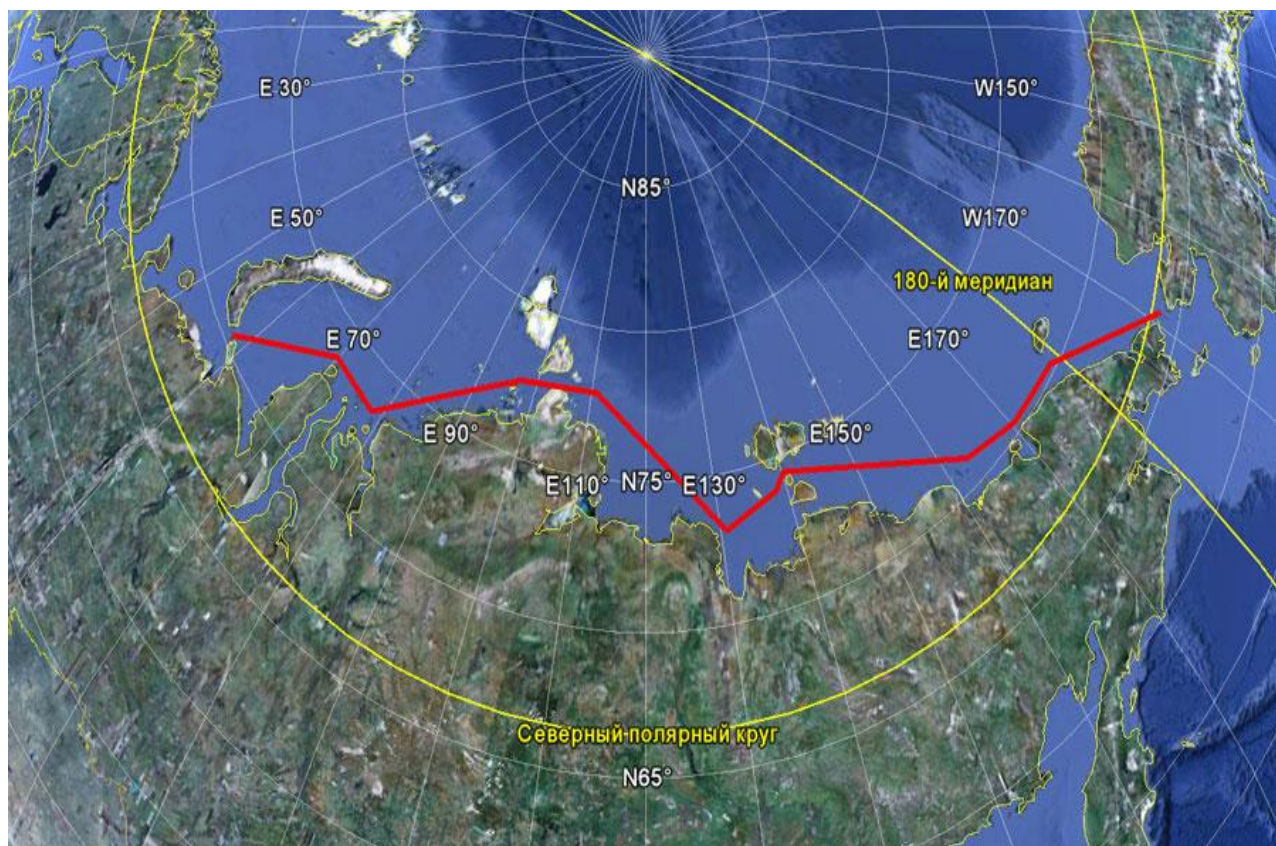
### 1. Потенциально-опасные объекты, территории и акватории в поисково-спасательном районе ответственности морского спасательно-координационного центра МСКЦ-Диксон.

Район ответственности МСКЦ Диксон характеризуется сложными гидрометеорологическими условиями, что является наибольшей опасностью для мореплавания в данном районе. Низкие, в зимнее время в большей части района отрицательные температуры воды и воздуха резко ограничивают возможность нахождения человека в воде без специального снаряжения, что вызывает необходимость безотлагательного оказания помощи людям, терпящим бедствие на море.

Традиционные морские пути в районе МСКЦ Диксон пролегают и выходят на трассу Северного морского пути (СМП) и обратно через Новоземельские проливы и мыс Желания.

Регулярное плавание грузо-пассажирских судов – судовладельца ОАО «Норильский Никель»: д/э «Норильский Никель», д/э «Заполярный», д/э «Мончегорск», д/э «Талнах», д/э «Надежда» - осуществляется между портом Мурманск-портом Архангельск и портом Дудинка на постоянной основе, практически круглогодично. Кроме того, разовые грузовые и пассажирские перевозки осуществляются судами других организаций как правило в летнее время.

Заход иностранных пассажирских судов в ПСР МСКЦ Диксон носит не регулярный характер и осуществляется, как правило, в летнее время.



**Северный Морской Путь / С М П /.**

Трасса Севморпути простирается от м. Желания и Новоземельских проливов на восток вдоль арктического побережья России до Берингова пролива. Основные порты в ПСР МСКЦ Диксон на трассе СМП: Сабетта, Диксон, Дудинка, Игарка, Хатанга, Тикси и Певек. Кроме того, производится отгрузка и перевозка на запад нефтепродуктов и газового конденсата из Обской губы и завоз нефтепродуктов и снабжения в различные п/п Арктического побережья и островов. Данные перевозки осуществляются, как правило, специализированными морскими судами усиленного ледового класса под проводкой атомных ледоколов.

На трассе СМП постоянно эксплуатируются 2-5 атомных ледоколов, некоторые из них периодически совершают туристические рейсы на Северный полюс.

В летнее время производится разведка по площадям нефтегазоносных месторождений в Карском морях и в Обской губе.

В ПСР МСКЦ Диксон расположено несколько военно-морских баз на Арктическом побережье и островах, поэтому наблюдается периодически движение военных кораблей, в т.ч. с атомной силовой установкой.

Над акваторией ПСР МСКЦ Диксон проходят международные и внутренние авиатрассы.

## **2. Природных (гидрометеорологических и гидрологических) потенциально-опасных условий ПСР МСКЦ Диксон.**

### **А. Моря Арктики (Карское море, море Лаптевых, Восточно-Сибирское море, Чукотское море).**

**Гидрометеорологические условия** для плавания судов в морях Арктики весьма сложны.

Одной из причин, затрудняющих плавание, являются штормы, наиболее частые здесь с октября по март.

Неблагоприятная обстановка для судоходства создаётся при ухудшении видимости во время осадков и туманов, наибольшая повторяемость которых отмечается соответственно в августе-марте и в июле-августе.

Значительно осложняет плавание судов сильное волнение, особенно сильное в юго-западной части морей Арктики с ноября по март.

Сильно затрудняет плавание лёд, наблюдающийся с ноября по июнь (в отдельные годы – по июль-август). Юго-западная часть морей Арктики свободна ото льда.

Угрозу безопасности плавания судов, особенно малых, представляет их обледенение, наиболее вероятное с октября по май.

Большая часть района расположена в арктической климатической зоне, лишь западная часть его – в субарктической.

#### **Климат:**

субарктической зоны характеризуется относительно мягкой зимой (ноябрь - март) с нередкими штормами и прохладным сырым летом с туманами и частыми осадками.

Арктическая зона характерна холодной зимой с большой облачностью, частыми осадками и сильными ветрами, преимущественно от SE до NE, и прохладным, пасмурным летом с частыми туманами и морозящими осадками.

Ветры летом неустойчивы по направлению и умеренные по силе.

В западной части района самыми холодными месяцами являются январь и февраль. Среднемесячная температура воздуха составляет: в открытом море  $-4$   $-6^{\circ}\text{C}$ , на побережье  $-6$   $-9^{\circ}\text{C}$ , в заливах и губах до  $-11^{\circ}\text{C}$ . В восточной части района самыми холодными месяцами являются январь-февраль и март со среднемесячной температурой воздуха в открытом море от  $-6$  до  $-20^{\circ}\text{C}$ , на побережье от  $-10$  до  $-19^{\circ}\text{C}$ .

Абсолютный минимум температуры  $-49^{\circ}\text{C}$  (мыс Желания, март).

Самыми тёплыми являются июль и август со среднемесячной температурой в море +8 +10°C на западе и +2 +4°C на востоке.

**Ветра** носят муссонный характер, с сентября по апрель преобладают ветры от S, SW (повторяемость 35-50%), с мая по август - от N, NE и NW (повторяемость 35-50-% до 60% в районе о-вов Новая Земля.

Среднемесячная скорость ветра – 5-9 м/с, местами 11-13 м/с.

Ветра со скоростью 15 м/с и более наиболее вероятны с ноября по март с повторяемостью 5-15%, местами 20%, с апреля по октябрь – до 5%.

Среднее годовое число дней со скоростью 15 м/с и более – 70-110, у отдельных мысов – 130-185.

На западном побережье Новой Земли, преимущественно с октября по март, имеет место явление «боры». Бора возникает и развивается очень быстро: за 30-50 мин скорость ветра увеличивается до 32 м/с и продолжается в среднем сутки, иногда до 5-ти суток. Направление боры всегда с суши на море на расстояние 20-30 миль и сопровождается дождём или снегом и очень сильным волнением.

В районе мыса Желания наблюдаются штормовые ветры, т.н. «бури мыса Желания». Наибольшая повторяемость туманов – 10-25% отмечается в июле-августе, продолжительность туманов – от нескольких часов до 3-5 суток.

Среднее годовое количество дней с метелями колеблется от 55 до 130.

Полярные сияния продолжаются до 15 часов и сопровождаются магнитными бурями и помехами в радиосвязи.

#### **Льды:**

В целом ледовые условия в морях Арктики более-менее благоприятны для навигации.

С севера и северо-запада в моря Арктики поступают холодные воды Арктического бассейна, приносящие полярные льды и айсберги, которые редко спускаются южнее параллели 75° сев. широты.

Юго-западная часть морей Арктики не замерзает даже в очень суровые зимы. Остальная часть морей Арктики отличается высокой ледовитостью: здесь в течение 8-10 месяцев (на севере и более) акватория покрыта дрейфующим льдом местного происхождения и льдом, принесённым из арктического бассейна.

Лёд появляется в октябре-ноябре, наибольшего распространения достигает в апреле, когда кромка льда проходит с запада на восток между параллелями 74-75° сев. широты, примерно у меридиана 47° вост. долг.

В мае кол-во льда уменьшается, в июне кромка льда располагается севернее 75-й параллели в западном и центральном р-онах и почти вплотную подходит к берегам островов Новая Земля на востоке. В июле западные берега островов Новая Земля обычно полностью освобождаются ото льда.

Толщина льда в северной части моря достигает максимального значения к концу зимы. Толщина припая в р-не Карских Ворот 1,5-1,8 метра, в р-не мыса Желания – до 2 м.

Обледенение судов происходит при отрицательной температуре воздуха и сильном ветре, при выпадении переохлаждённых осадков и при нахождении судна в переохлаждённом тумане и при парении моря.

В течение года преобладают волны, высотой 1-4 метра (повторяемость 60-80%).

Волны высотой 4-6 метров чаще наблюдаются с ноября по март (повторяемость 15-30%).

Волны высотой 8 метров и более летом практически не наблюдаются, а зимой их повторяемость не превышает 3%.

Расчётная максимальная высота волн, которая может быть один раз в сто лет, составляет в западной части 23 метра, в центральной части – 16 метров и в юго-восточной части – 12 метров.

Температура воды в юго-западной части положительная в течение всего года, а в остальных частях – с июня по октябрь-ноябрь и колеблется зимой от  $-1,8$  до  $+4^{\circ}\text{C}$ , а летом от  $+1$  до  $+9^{\circ}\text{C}$ .

### **Б. Район ПСР МСКЦ Диксон к востоку от о-вов Новая Земля.**

К востоку от Новоземельских проливов и мыса Желания проходит трасса Северного морского пути (СМП).

Любая попытка совершить самостоятельно, на свой страх и риск, транзитное плавание по СМП, не располагая и не пользуясь полной информацией и всем комплексом средств обеспечения, обречена на неудачу. Поэтому все суда, плавающие по трассе СМП, находятся в оперативном подчинении Штабов морских арктических операций, которые определяют сроки начала и конца навигации на разных участках пути, на выгоднейшие пути для судов и дают им соответствующие рекомендации, обеспечивая ледокольной проводкой.

Основную опасность для мореплавания в этом районе представляет постоянное наличие здесь мощных льдов. Среди большого числа характеристик, отражающих гидрометеорологические условия над арктическими морями, непосредственное влияние на судоходство оказывают ветер, видимость и температура воздуха.

**Температура воздуха** в летний период остаётся близкой к нулю.

Средняя месячная максимальная температура воздуха не превышает  $+6^{\circ}\text{C}$  в июле-августе в проливе Карские Ворота,  $+5^{\circ}\text{C}$  в открытом море и  $+3^{\circ}\text{C}$  в проливе Вилькицкого, но нередки заморозки с температурой до  $-13^{\circ}\text{C}$  (мыс Желания). Зимой температура воздуха отрицательная и может опускаться до  $30-40^{\circ}\text{C}$ .

**Туманы** чаще наблюдаются летом, в июле-августе кол-во дней с туманом достигает 24-29 за месяц. Летом продолжительность туманов составляет 7-9 часов.

**Ветра.** При наличии дрейфующего льда роль ветра проявляется в изменении условий плавания: отжимные ветры способствуют улучшению ледовых условий (ослаблению и прекращению сжатий в сплочённом льду), а нажимные ветры оказывают обратное действие.

Нажимные ветры, практически на всей трассе СМП, бывают северной половины горизонта, однако на отдельных участках наблюдаются и заметные различия.

Повторяемость нажимного ветра составляет в июне 60-70%, в августе – 33-35%.

Повторяемость ветров со скоростью до 12 м/с составляет 10-19%, наибольшая повторяемость ветров со скоростью 12 м/с и более наблюдается в сентябре и составляет:

в р-не Карских Ворот до 21%, мыс Желания – 33%, пролив Велькицкого – 19%.

Повторяемость ветров 20 м/с и более в сентябре соответственно: 2,5, 8,0 и 1,9 %.

**Ледовый режим.** Положение арктических морей в высоких широтах определяет наличие на их акватории сплочённого ледяного покрова большую часть года. В р-не  $70-80^{\circ}$  сев. шир. отмечаются наибольшие сезонные и межгодовые изменения толщины и площади ледяного покрова. В годы с тяжёлыми ледовыми условиями арктические моря в течение всего лета почти полностью заняты дрейфующим льдом. В годы с лёгкими ледовыми условиями кромка льда уже в июле может отступить к северным границам морей.

Период наибольшего развития ледяного покрова – май-первая половина июня, период разрушения ледяного покрова и очищения морей ото льда – середина июня – конец сентября и период замерзания морей и нарастания толщины льда – конец сентября – май.

Неподвижный лёд – припай, занимает примерно 25% площади ледяного покрова, заприпайные зоны тонкого льда – примерно 10% и дрейфующий лёд сплочённостью 9-10 баллов – примерно 65% площади ледяного покрова.

В конце зимы припай почти полностью блокирует побережье арктических морей примерно по изобате 20-30 м. В припае отмечается много стамух. Район с наиболее развитым

припаем находится вокруг Североземельских островов. Толщина припая в основном 1,8 – 2,0 м.

Заприпайные зоны тонкого льда образуются почти повсеместно при отжимных ветрах и могут сохраняться долгое время в виде полыней с чистой водой или местных образований льда толщиной до 70 см.

Дрейфующий лёд располагается непосредственно за зоной тонкого льда. 2/3 площади занимает однолетний тонкий лёд, примерно 60% площади которого приходится на лёд толщиной 1,6 – 2 м осеннего образования и примерно 40% - на лёд толщиной 1,2 - 1.6 м зимнего образования.

Многолетний лёд арктического бассейна распространяется в моря в виде ледяных массивов – отрогов. Такой лёд имеет толщину 2 – 3 м и отличается повышенной прочностью.

Среди обширного комплекса характеристик, определяющих состояние сплочённого дрейфующего льда (торосистость, возраст, преобладающие формы и т.д.), наиболее существенное воздействие на плавание судов оказывает сжатие, могущее привести к разрушению и даже к гибели судна.

Большую опасность для мореплавания представляют, так называемые ледовые реки-явление, вызванное быстрым движением полосы льда под воздействием течений. Данное явление характерно, например, для района плавания вокруг мыса Желания.

#### **В. Потенциально – опасные объекты и акватории техногенного характера.**

Потенциально-опасными объектами в зоне ответственности МСКЦ Диксон являются морские и смешанного плавания (река-море) суда, а также воздушные суда различных ведомств, совершающие регулярные и разовые рейсы в пределах установленной зоны ответственности.

Кроме того, в поисково-спасательном районе морей Арктики, МСКЦ Диксон находится ряд потенциально-опасных объектов и акваторий техногенного характера, чреватых возможным загрязнением окружающей среды.

Их можно разделить на объекты и акватории, потенциально-опасные радиоактивным загрязнением и объекты, и акватории потенциально-опасные загрязнением окружающей среды нефтью.

К первым относятся по всей акватории ПСР МСКЦ Диксон отдельные атомные ледоколы, торговые и военные суда, совершающие самостоятельное (или в составе каравана) плавание по акватории ПСР МСКЦ Диксон по трассе СМП.

Ко вторым относятся нефтебазы, расположенные по всему побережью ПСР МСКЦ Диксон и нефтегазоносные месторождения, разведка и эксплуатация которых производится в Обской губе, в Карском море и в других местах ПСР МСКЦ Диксон.

## Стандартная форма сообщения об операции по поиску и спасанию (SITREP)

**Сокращённая форма** - Используется для передачи экстренных данных, когда требуется помощь или необходимо скорейшее оповещение о происшествии.

ПРИОРИТЕТНОСТЬ ПЕРЕДАЧИ: – (бедствие, срочность и т.д.)

ДАТА И ВРЕМЯ: – (группа – дата/время; время указывается всемирное или местное)

ОТ КОГО:

КОМУ:

SITREP №: - (указывается порядковый номер сообщения)

ИДЕНТИФИКАЦИЯ ПОТЕРПЕВШЕГО: - (название, позывной сигнал, флаг государства)

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ: - (широта, долгота; привязка к общеизвестному ориентиру на карте)

СИТУАЦИЯ - например: (дата/время; характер бедствия/срочности - столкновение, пожар, медицина, пропажа человека, тонет судно и т.п.)

ЧИСЛО ЛЮДЕЙ, ПОДВЕРГШИХСЯ РИСКУ:

ТРЕБУЕМАЯ ПОМОЩЬ:

КООРДИНИРУЮЩИЙ МСКЦ:

**Полная форма** – Используется для передачи, уточняющей или обновленной информации во время поисково-спасательных операций. В полную форму необходимо включить, по необходимости, следующие дополнительные разделы:

ОПИСАНИЕ ПОТЕРПЕВШЕГО ОБЪЕКТА: - (физическое состояние, владелец / фрахтователь, груз, переход от/до, спасательные средства на борту и т.д.)

ПОГОДА НА МЕСТЕ ПРОИСШЕСТВИЯ: (ветер, состояние волнения/зыби, температура воздуха/воды, видимость, облачность/высота нижнего уровня облаков, барометрическое давление)

ПРЕДПРИНЯТЫЕ ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ: - (терпящим бедствие средством, МСКЦ, подошедшим судном и т.п.)

РАЙОН ПОИСКА: - (по плану МСКЦ)

ИНСТРУКЦИИ ПО КООРДИНАЦИИ: - (назначенный координатор (командир) на месте действия (OSC), участвующие поисково-спасательные единицы, связь т.п.)

ПЛАНЫ НА БУДУЩЕЕ:

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕКОМЕНДАЦИИ/ВЫВОДЫ: - (включая предполагаемое время окончания операции по поиску и спасанию)

### Примечания:

- Каждый SITREP, касающийся одного и того же инцидента, должен иметь последовательную нумерацию.
- Если от адресата требуется помощь, то первый SITREP, пока остальной информации ещё нет в наличии, должен быть составлен в краткой форме.



## Сигналы бедствия

Ниже приводятся некоторые из основных сигналов бедствия:

сигнал "SOS", передаваемый кодом Морзе с помощью любых средств;

выстрелы из огнестрельного оружия или применение других взрывчатых веществ с интервалом примерно в одну минуту (трассирующие пули могут быть замечены на расстоянии до 6 миль, однако по ним трудно определить точное местоположение оставшихся в живых);

подача непрерывного звукового сигнала с помощью любого устройства, используемого в условиях

тумана;

флаг квадратной формы с шаром или чем-либо, напоминающим шар, сверху или под ним;

огонь, например, от горячей нефтяной бочки (огонь очень эффективен в темное время суток (зарегистрированы случаи его обнаружения на расстоянии до 50 миль));

красные сигнальные ракеты, которые в некоторых случаях были видны в темное время суток на расстоянии до 35 миль (в среднем их обнаруживают на расстоянии 10 миль в темное время суток и примерно на расстоянии 1—2 мили в светлое время суток);

оранжевый дым (если скорость ветра менее 10 узлов, эффективен в светлое время суток для расстояний до 12 миль при средней дальности 8 миль);

медленное и многократное поднятие и опускание вытянутых в обе стороны рук;

перевернутый флаг;

луч света, отраженный от сигнального зеркала, при средней дальности его обнаружения в 5 миль, однако в отдельных случаях его можно заметить на расстоянии до 45 миль;

окрашенные участки воды, обычно зеленого или красного цвета, в некоторых случаях были видны на расстоянии до 10 миль при средней дальности их обнаружения в 3 мили.

	СИГНАЛЫ РУКАМИ	СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ	ПРОЧИЕ СИГНАЛЫ	ЗНАЧЕНИЕ
Сигналы в светлое время суток	 Вертикальное движение белого флага или рук	 или зеленая сигнальная ракета	 или передача кода буквы К свето- или звуко-сигнальной аппаратурой	"Лучшее место для высадки здесь"
Сигналы в темное время суток	 Вертикальное движение белого огня либо факела	 или зеленая сигнальная ракета	 или передача кода буквы К свето- или звуко-сигнальной аппаратурой	

Расстояние (направление) можно указать путем установки стационарного белого огня или факела на более низком уровне и на одной линии с наблюдателем.

## Сигналы для высадки, применяемые для ориентировки небольших катеров с экипажами или потерпевшими бедствие лицами

	СИГНАЛЫ РУКАМИ	СВЕТОВЫЕ СИГНАЛЫ	ПРОЧИЕ СИГНАЛЫ	ЗНАЧЕНИЕ
Сигналы в светлое время суток	 Вертикальное движение белого флага или рук	 или зеленая сигнальная ракета		В целом: "утвердительно"  В частности: "спасательный линь ра- кетты удержан" – "блок со свитнем закреплен" – "трослинь закреплен" – "человек в спасательном круге со штанами" – "выбери ходом"
Сигналы в темное время суток	 Вертикальное движение белого огня или факела	 или зеленая сигнальная ракета		В целом: "отрицательно"  В частности: "травить" – "стоп выбирать"
Сигналы в светлое время суток	 Горизонтальное движение белого флага или горизон- тально вытянутых рук	 или красная сигнальная ракета		В целом: "отрицательно"  В частности: "травить" – "стоп выбирать"
Сигналы в темное время суток	 Горизонтальное движение белого огня или факела	 или красная сигнальная ракета		

## Сигналы, применяемые при использовании берегового аварийно-спасательного оборудования

Сигналы в светлое время суток	 Оранжевый дымовой сигнал	 или комбинированный звукосветовой сигнал ("гром-молния"), состоя- щий из трех отдельных сигналов, подаваемых с интервалом прибли- зительно 1 мин	Вас видим – помощь окажем как можно скорее.  (Повторение этого сигнала имеет то же значение)
Сигналы в темное время суток	 Белая сигнальная ракета, выстреливаемая трижды с интервалом прибли- зительно 1 мин		






## Сигналы спасательных станций или морских спасательных команд в ответ на сигналы бедствия, поданные морским судном или человеком

Сигналы, применяемые участвующими в поисково-спасательных операциях воздушными судами для ориентировки морских судов в направлении терпящего бедствие воздушного или морского судна или лица

ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНО ВЫПОЛНЯЕМЫЕ ДЕЙСТВИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА			ЗНАЧЕНИЕ
 1 ВЫПОЛНЕНИЕ как минимум одного КРУГА над морским судном	 2 ПЕРЕСЕЧЕНИЕ на малой высоте курса морского судна близко ПО НОСУ, ПОКАЧИВАЯ крыльями (см. Примечание)	 3 ВЫХОД НА КУРС, по которому должно следовать морское судно	Воздушное судно указывает морскому судну направление на терпящее бедствие воздушное или морское судно (Повторение этих сигналов имеет то же значение)
4 ПЕРЕСЕЧЕНИЕ на малой высоте кильватерной струи морского судна близко ПО КОРМЕ, ПОКАЧИВАЯ крыльями (см. примечание) <div style="text-align: center;">  </div> ПРИМЕЧАНИЕ. Вместо покачивания крыльями в качестве альтернативных способов привлечения внимания могут также применяться такие приемы, как открытие и закрытие дроссельного клапана или изменение шага воздушного винта. Однако из-за сильного шума на борту судна данная форма звукового сигнала может оказаться менее эффективной, чем покачивание крыльями			

### Визуальные сигналы “воздух–поверхность”

Сигналы, применяемые морским судном для ответа воздушному судну, участвующему в поисково-спасательной операции

			ЗНАЧЕНИЕ
 Поднятие “кодово-ответного” вымпела вверх до конца; или	 Изменение курса в требуемом направлении; или	 Передача сигнальной лампой буквы “Т” кодом Морзе.	Подтверждение приема сигнала воздушного судна  Означает невозможность выполнения указаний
 Поднятие международного вымпела “N” (NOVEMBER); или		 Передача сигнальной лампой буквы “N” кодом Морзе.	

### Визуальные сигналы “поверхность–воздух”

Приводимые ниже визуальные сигналы "поверхность — воздух" посылаются с помощью соответствующих визуальных средств с палубы судна или с земли.

Сообщение	Визуальные сигналы ИКАО — ИМО
Требуется помощь	V
Требуется медицинская помощь	X
Нет или отрицательно	N
Да или утвердительно	Y
Следую в данном направлении	↑

## ЛИСТ УЧЕТА КОРРЕКТУРЫ

№ п/п	Номер страницы	Номер пункта	Внесенные изменения	Дата внесения
1	Стр.9	п.2	С 07.07.2021 МСПЦ Певек переходит на пользование почтовым адресом: <a href="mailto:mspsrevek@pma.ru">mspsrevek@pma.ru</a>	07.07.2021
2	Стр.9	п.4	Удалить тел. [REDACTED]	01.09.2021
3	Стр.30	п.7	Реорганизация Штаба морских операций ФГУП «Атомфлот». Создан Штаб морских операций ФГБУ «ГлавСевморпуть» - обособленное структурное подразделение. [REDACTED] [REDACTED]	17.10.2022
4	Стр.9	п.3	Добавлено оборудование САТ «Иридиум» № +79541021941 МСКЦ Тикси	26.10.2022
5	Стр.10	п.16	Добавлено ГУ МЧС России по ЯНАО [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	25.12.2022
6	Стр.30	п.12	Добавлено ГУ МЧС России по ЯНАО [REDACTED] [REDACTED] [REDACTED]	25.12.2022
7	Стр.32	п.8	Добавлен контакт УАЛ «УРАЛ» [REDACTED]	17.12.2023
8	Стр.9	п.1	Изменен адрес электронной почты МСКЦ Диксон новый адрес: <a href="mailto:mrcc.dikson@morspas.ru">mrcc.dikson@morspas.ru</a>	09.04.2024
9	Стр.29	п.1	Изменен адрес электронной почты Администрация городского поселения Диксон [REDACTED]	09.04.2024
10	Стр.9	п.4	Изменен адрес электронной почты МСКЦ Мурманск новый адрес: <a href="mailto:mrcc.murmansk@morspas.ru">mrcc.murmansk@morspas.ru</a>	09.04.2024

11	Стр.9	п.3	Изменен адрес электронной почты МСПЦ Тикси новый адрес: mspctiksi@pma.ru	09.04.2024
12	Стр.9	п.11	Изменен адрес электронной почты ЦУКС ГУ МЧС России по Красноярскому краю ████████████████████ ████████████████████	12.04.2024
13	Стр.29	п.4	Изменен адрес электронной почты МСКЦ Мурманск новый адрес: mrcc.murmansk@morspas.ru	12.04.2024
14	Стр.29	п.4	Изменен Начальник МСКЦ Мурманск Анхимов Сергей Иванович	12.04.2024
15	Стр.29	п.5	Изменен адрес электронной почты ЦУКС ГУ МЧС России по Красноярскому краю ████████████████████ ████████████████████	12.04.2024