

СОГЛАСОВАНО  
Руководитель  
ФГБУ «АМП Каспийского моря»



УТВЕРЖДАЮ  
Начальник ГМСКЦ  
П.Г. Герасун  
«01» февраля 2021г.

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО МОРСКОГО И РЕЧНОГО  
ТРАНСПОРТА**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ БЮДЖЕТНОЕ  
УЧРЕЖДЕНИЕ «АДМИНИСТРАЦИЯ МОРСКИХ ПОРТОВ  
КАСПИЙСКОГО МОРЯ»**

**МОРСКОЙ СПАСАТЕЛЬНО-КООРДИНАЦИОННЫЙ ЦЕНТР**

### **БАССЕЙНОВЫЙ ПЛАН**

**Взаимодействия федеральных органов исполнительной власти,  
органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и  
организации при проведении и поисковых и спасательных операций в зоне  
ответственности Российской Федерации на Каспийском море**

**г. Астрахань 2020г.**

## **Введение**

В соответствии с положениями Международной конвенции по поиску и спасанию на море 1979 года (Конвенция-79), участником которой Россия стала в 1988 году.

В Российской Федерации создана система поиска и спасания на море.

Эта система основана на взаимодействии спасательных служб различных министерств и ведомств при координирующей роли Минтранса России (Росморречфлота).

Приказом Минтранса России от 12 сентября 2019 г. № 295 и распоряжением Федерального агентства морского и речного транспорта от 23.09.2019г. № ЮЦ-407- р, в структуре ФГБУ «Морспасслужба» сформирован - Главный морской спасательно-координационный центр (ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба»).

В целях выполнения обязательств Российской стороны, вытекающих из Конвенции-79, приказом Министра транспорта Российской Федерации от 18.08.94г. № 70 на Каспийском море в зоне ответственности Российской Федерации создан Морской спасательно-координационный центр (МСКЦ) с местом базирования в п. Астрахань.

ФГБУ «Морспасслужба» с филиалами на бассейнах и ГМСКЦ с морскими спасательно-координационными центрами и подцентрами, образуют функциональную подсистему сил и средств, которые входят в Единую государственную систему предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций (РСЧС)

Нормативной основой привлечения российских сил и средств, для поиска и спасания людей на море, является «Правила взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организации при проведении поисковых и спасательных операций на море» (постановление Правительства Российской Федерации № 1928 от 25.11.2020г.).

Основными задачами МСКЦ в закрепленном за ним поисково-спасательном районе является организация и координация действий спасательных служб министерств и ведомств Российской Федерации при поиске и спасании людей, морских и воздушных судов, терпящих бедствие на море.

Морская деятельность МСКЦ осуществляется проведением необходимого комплекса конкретных мероприятий по обеспечению ее безопасности, связанных с особенностями водной стихии.

Безопасность морской деятельности включает безопасность мореплавания, поиск и спасание на море, защиту и сохранение морской среды.

МСКЦ в своей деятельности руководствуется Конституцией Российской Федерации, Федеральными законами, Указами и распоряжениями Президента Российской Федерации, Постановлениями и распоряжениями Правительства Российской Федерации, приказами и распоряжениями Министерства транспорта Российской Федерации, Федерального агентства морского и речного транспорта, Международной конвенцией по поиску и спасанию на море 1979 года и другими международными договорами, иными нормативными правовыми актами Российской Федерации, приказами и распоряжениями ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба», приказами и

распоряжениями ФГБУ «АМП Каспийского моря».

МСКЦ имеет право обращаться к иностранным спасательно-координационным центрам с просьбой о направлении сил и средств, для оказания помощи российским гражданам, оказавшимся в бедственном положении на море за пределами поисково-спасательного района Российской Федерации.

Согласованность совместных действий МСКЦ с соответствующими спасательными службами Российской Федерации при поиске и спасении людей, морских и воздушных судов, терпящих бедствие на море, достигается путем проведения регулярных учений.

**Оказание помощи людям, терпящим бедствие на море, участниками взаимодействия осуществляется БЕЗВОЗМЕЗДНО**

## **Настоящий «план» включает:**

1. Общие положения.
2. Организацию управления при координации взаимодействия поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море.
3. Организацию взаимодействия и управление силами при проведении поисково-спасательной операции.
4. Организацию оповещения и связи.
5. Действия капитана-координатора МСКЦ при получении сигнала бедствия.
6. Действия капитана-координатора МСКЦ при получении сигнала «нефть – авария».
7. Объявление начала поиска и спасания.
8. Организация медицинской помощи пострадавшим на море.
9. Взаимодействие с авиацией.
10. Завершение и приостановление поисково-спасательных операций.
11. Обязанность и ответственность участников взаимодействия за поддержание необходимой аварийно-спасательной готовности сил и средств и их использование.
12. Перечень основных документов в вопросах привлечения сил и средств различных форм собственности к решению задач поиска и спасания людей, терпящих бедствие.

## ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

<b>ГМСКЦ</b>	-	Главный морской спасательно-координационный центр
<b>ФГБУ «Морспасслужба»</b>		(ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба»)
<b>МСКЦ</b>	-	Морской спасательно - координационный центр.
<b>МСПЦ</b>	-	Морской спасательный подцентр.
<b>Морспасслужба</b>	-	ФГБУ «Морспасслужба»
<b>ОД</b>	-	Оперативный дежурный.
<b>ИМО (ИМО)</b>	-	Международная морская организация.
<b>ИКАО (ИКАО)</b>	-	Международная организация гражданской авиации
<b>SMC</b>	-	Координатор поисково-спасательных операций.
<b>MMSI</b>	-	Идентификатор морской подвижной службы.
<b>SITREP</b>	-	Сообщение о ситуации.
<b>MEDICO</b>	-	Медицинская консультация (обычно по радио).
<b>В/Ч</b>	-	Войсковая часть.
<b>СПАСР</b>	-	Служба поисковых и аварийно-спасательных работ ВМФ.
<b>АПЦ</b>	-	Авиационный поисково-спасательный центр.
<b>ПСВС</b>	-	Поисково-спасательное воздушное судно.
<b>ЕС ОрВД</b>	-	Единая система организации воздушного движения.
<b>РПСБ</b>	-	Региональная поисково-спасательная база.
<b>РКЦПС</b>	-	Региональный координационный центр поиска и спасания.
<b>АСГ</b>	-	Аварийно спасательная готовность.
<b>ЦИВ</b>	-	Цифровой избирательный вызов.
<b>ВМ</b>	-	Водолазное судно.
<b>ВРД (ВК)</b>	-	Водолазный рейдовый катер.
<b>МБ</b>	-	Морской буксировщик.
<b>ПСКР (ПСКА)</b>	-	Пограничный сторожевой корабль (катер).
<b>СС</b>	-	Спасательное судно.
<b>УКВ</b>	-	Ультракороткие волны.
<b>ПВ</b>	-	Промежуточные волны.
<b>КВ</b>	-	Короткие волны.
<b>ТЦМК</b>	-	Территориальный центр медицины катастроф.
<b>ЛАРН</b>	-	Ликвидация аварийных разливов нефти и нефтепродуктов.
<b>ШРО</b>	-	Штаб руководства операциями.
<b>ВС</b>	-	Воздушное судно
<b>ГЛОНАСС</b>	-	Глобальная навигационная спутниковая система
<b>кГц</b>	-	Килогерц
<b>км</b>	-	Километр
<b>м</b>	-	Метр
<b>м. миля</b>	-	Морская миля
<b>УВД</b>	-	Управление воздушным движением

## ТЕРМИНЫ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ

**Конвенция- 79** – Международная конвенция по поиску и спасанию на море 1979 года.

**MRCC - Морской спасательно-координационный центр** - орган, ответственный за организацию эффективного поиска и спасания и за координацию проведения операций по поиску и спасанию в пределах поисково-спасательного района.

**Поисково-спасательный район** - район определенных размеров, приданный к спасательно-координационному центру, в пределах которого обеспечивается поиск и спасание.

**SAR - Поиск и спасание:**

**Поиск** – Операция, координируемая МСКЦ, при которой используется имеющийся персонал и средства для определения местоположения, терпящих бедствие;

**Спасание** – Операция с целью спасения лиц, терпящих бедствие, оказания им первой и медицинской или иной помощи и доставки их в безопасное место.

**SMC – Координатор поисково-спасательной операции** – должностное лицо, временно назначенное для координации мер реагирования в связи с реальной или предполагаемой аварийной ситуацией.

**OSC - Координатор на месте действия** - лицо, назначенное спасательно-координационным центром (подцентром) для координации операций по поиску и спасанию в пределах конкретной зоны.

**ARCC - Авиационный координационный центр поиска и спасания** - орган, ответственный за организацию эффективного поиска и спасания и за координацию проведения операций по поиску и спасанию в пределах поисково-спасательного района.

**АСО - Авиационный координатор** - лицо, которое координирует участие всех воздушных судов в операциях по поиску и спасанию.

**Средство поиска и спасания** - любое подвижное транспортное средство, включая специально предназначенные поисково-спасательные единицы, используемые для проведения операций по поиску и спасанию.

**Поисково-спасательная единица** – единица, укомплектованная обученным персоналом и оснащенная оборудованием, пригодным для быстрого проведения операций по поиску и спасанию.

**Капитан** - капитан судна или пилот-командир воздушного судна, командир военного корабля или оператор любого другого судна.

**Точка начала поиска** - точка, обычно определяемая координатором действий, где поисковые средства должны начинать выполнять свою схему поиска.

**GMDSS – ГМССБ** – глобальная служба связи, основанная на автоматизированных системах, как спутниковых, так и наземных, для оповещения о бедствии и распространения информации по безопасности на море для мореплавателей.

**Система Коспас - Сарсат** - спутниковая система, предназначенная обнаруживать аварийные радиобуи, передающие на частотах 121,5 и 406 МГц.

**Инмарсат** - организация, которая эксплуатирует систему геостационарных спутников для мобильной всемирной службы связи, и которая обеспечивает Глобальную морскую систему связи при бедствии и для обеспечения безопасности (ГМССБ) и другие системы связи на случай чрезвычайных обстоятельств.

**НАВТЕКС** – Система телеграфии для передачи информации для целей безопасности на море, навигационных и метеорологических предупреждений

**Дрейф** - движение объекта поиска, вызванное течением воды и ветром, дующим над открытыми пространствами.

**МЭДЭ (MAYDAY)** - произносимый международный сигнал бедствия, повторяемый три раза.

**РМАМПС** – Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию

**Аварийное приводнение** - Вынужденная посадка воздушного судна на воду.

**Береговая земная станция (CES)** - Морское название береговой станции Инмарсат, обеспечивающей канал связи между судовыми земными станциями и наземными сетями связи.

**Ветровое течение (WC)** - Водное течение, возникающее в результате воздействия ветра на поверхность воды в течение некоторого времени.

**Ветровые волны** - Состояние поверхности моря, вызванное удаленной системой ветров. Отдельные ветровые волны выглядят упорядоченными и плавными при значительном расстоянии между округлыми гребням.

**Визуальные метеорологические условия (ВМУ)** - Метеорологические условия, выраженные в величинах дальности видимости, расстояния до облаков и высоты нижней границы облаков, соответствующих установленным минимумам или превышающих их.

**Возможный район:**

1) Наименьший район, включающий в себя все возможные местонахождения оставшихся в живых или объекта поиска.

2) Применительно к сценарию возможным районом является наименьший район, включающий в себя все возможные местонахождения оставшихся в живых или объекта поиска, не противоречащие фактам и допущениям, использованным при разработке сценария

**Волнение моря** - Состояние поверхности моря, вызванное воздействием зыби и ветровых волн.

**Донесение о ситуации (SITREP)** - Сообщения, направляемые координатором OSC в адрес SMC или координатором SMC в адрес заинтересованных ведомств с целью информирования их об условиях на месте проведения операции и о ходе операции

**Исходный район** - Предполагаемый район наиболее вероятного местонахождения объекта поиска.

**Координатор на месте (действия) проведения операции (OSC)** - Лицо, назначенное для координации поисково-спасательных операций в конкретном районе

**Координатор поиска и спасания (SC)** - Одно или несколько лиц или учреждений в государстве, несущие полную ответственность за создание и

обеспечение работы служб SAR и за надлежащую координацию планирования работы указанных служб.

**Координатор поисково - спасательной операции (SMC)** - Должностное лицо, временно назначенное для координации мер реагирования в связи с реальной или предполагаемой аварийной ситуацией.

**Координационный центр поиска** - Орган, несущий ответственность за оказание содействия эффективной организации поисково-спасательной службы и за координацию проведения поисково-спасательных операций в пределах района поиска и спасания.

**(MAYDAY)** - Международный радиотелефонный сигнал бедствия, повторенный троекратно.

**ПАН-ПАН** - Международный радиотелефонный сигнал экстренной ситуации. При троекратном повторе означает состояние неопределенности или тревоги, после чего указывается характер экстренной ситуации

**Направление ветра** - Направление, откуда дует ветер.

**Направление ветровых волн** - Направление, откуда идут ветровые волны.

**Направление течения** - Направление, куда движется течение.

**Объект поиска** - Морское, воздушное или иное судно, пропавшее без вести или терпящее бедствие, или оставшиеся в живых либо относящиеся к ним объекты поиска или свидетельства, в связи с которыми проводится поиск

**Оптимальный план поиска** - План, обеспечивающий максимальную вероятность успешного обнаружения объекта поиска с использованием обеспечиваемого поискового усилия

**Оптимальный район поиска** - Район поиска, в котором при равномерном распределении

обеспечиваемого поискового усилия вероятность успеха будет наивысшей.

**Район поиска** - Подлежащий обследованию район, определенный сотрудником, планирующим поиск. Этот район может быть разделен на подрайоны поиска с целью распределения конкретных заданий имеющимся поисковым средствам.

**Стадия аварийности** - Общий термин, обозначающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия:

**Стадия неопределенности** - Состояние, характеризующееся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного или морского судна и находящихся на его борту лиц;

**Стадия тревоги** - Ситуация, при которой существуют опасения относительно безопасности воздушного или морского судна и находящихся на его борту лиц;

**Стадия бедствия** - Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что морскому или другому судну, включая воздушное судно или лицо, грозит серьезная и непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.

**Судно** - Любое воздушное или надводное морское транспортное средство либо подводный аппарат любого вида или размера



**Схема поиска** - Линия пути или процедура, заданная той или иной команде SRU для проведения поиска в определенном районе

## **1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

### **Оказание помощи людям, терпящим бедствие на море, участниками взаимодействия осуществляется БЕЗВОЗМЕЗДНО**

1.1. МСКЦ является структурным подразделением Федерального государственного бюджетного учреждения «Администрация морских портов Каспийского моря» (ФГБУ «АМП Каспийского моря») и подчиняется Руководителю ФГБУ «АМП Каспийского моря», а в вопросах организации поиска и спасания людей, терпящих бедствие на море - Главному морскому спасательно-координационному центру ФГБУ «Морспасслужба» (ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба»).

1.2. МСКЦ осуществляет свою деятельность в соответствии с законодательством Российской Федерации, международными договорами, участниками которых является Россия. Приказами и распоряжениями Минтранса Российской Федерации, Федерального Агентства морского и речного транспорта (Росморречфлот), других министерств и ведомств, связанных с вопросами поиска и спасания людей на море.

1.3. МСКЦ руководит операциями по поиску и спасанию с момента объявления и до их завершения, или до тех пор, пока не станет очевидной безрезультатность дальнейших попыток, в закрепленном за ним поисково-спасательном районе на Каспийском море.

В случае участия в операции сил и средств ЕС АКПС руководство операций (принятие решения на привлечение ВС), окончание операции (прекращение использования ВС) осуществляет начальник Южного МТУ Росавиации. Выработка решений осуществляется в тесном взаимодействии между РКЦПС и МСКЦ.

1.4. МСКЦ обеспечивает оказание помощи любому лицу, терпящему бедствие на море, и осуществляет это независимо от национальной принадлежности или статуса такого лица или обстоятельств, в которых это лицо находится.

1.5. МСКЦ разрабатывает «Бассейновый план взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организации при проведении поисковых и спасательных операций в зоне ответственности Российской Федерации на Каспийском море» (План).

1.6. Основная задача Плана – обеспечение совместных согласованных усилий федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организации при проведении поисковых и спасательных операций по поиску и спасанию людей, терпящих бедствие на море.

1.7. План определяет:

- состав и дислокацию сил и средств;
- организацию взаимодействия и управления;
- обязанность и ответственность за поддержание необходимой готовности сил и их использование;
- вопросы связи и оповещения;
- организацию медицинской помощи пострадавшим на море;

- оповещение по сигналу «нефть-авария», в соответствии с «Региональным планом ликвидации разливов нефти на Каспийском море».

### **1.8. План поисково-спасательной операции МСКЦ разрабатывает отдельно на каждый конкретный случай.**

Основными видами работ при проведении поисково-спасательной операции являются:

- круглосуточное несение вахты на частотах бедствия ГМССБ;
- поиск и подъем людей, находящихся в воде, оказание им первой помощи;
- поиск аварийного морского судна, летательного аппарата и оказание помощи;
- борьба с огнем и поступающей забортной водой (по отдельному договору);
- доставка на борт аварийного судна топлива, воды и других видов снабжения (по отдельному договору);
- поддержание судна на плаву (по отдельному договору);
- разгрузка и балластировка судна с целью уменьшения осадки, восстановление остойчивости и устранение на нем опасного крена и дифферента (по отдельному договору);
- буксировка или сопровождение аварийного судна в порт убежище (по отдельному договору);
- снятие судна с мели (по отдельному договору).

## **2. Организация управления при координации взаимодействия поиска и спасения людей, терпящих бедствие на море. Состав и дислокация сил и средств участников взаимодействия:**

2.1. Участниками взаимодействия при оказании помощи людям, морским и воздушным судам, терпящим бедствие, на Каспийском море выступают:

- ФГБУ «АМП Каспийского моря» г. Астрахань
- Каспийский филиал ФГБУ «Морспасслужба» г. Астрахань;
- Суда и корабли, находящиеся на Каспийском море;
- Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» г. Астрахань;
- Махачкалинское управление Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» г. Махачкала;
- Южное межрегиональное территориальное управление воздушного транспорта Федерального агентства воздушного транспорта (Южное МТУ Росавиации) г. Ростов-на-Дону;
- ФКУ «Южный авиационный поисково-спасательный центр» г. Ростов на Дону;
- в/ч 28004 г. Астрахань;
- Каспийская флотилия (в/ч 62780) г. Каспийск;
- Пограничное управление ФСБ России по Республике Дагестан г. Каспийск;
- Пограничное управление ФСБ России по Республике Калмыкия и Астраханской области г. Астрахань;
- Астраханская Таможня г. Астрахань;
- Главное управление МЧС России по Астраханской области г. Астрахань;
- Главное управление МЧС России по республике Дагестан г. Махачкала;

- Главное управление МЧС России по республике Калмыкия г. Элиста;
- ГБУЗ АО «Центр медицины катастроф и скорой медицинской помощи» (ГБУЗ АО «ЦМК и СМП») г. Астрахань;
- Астраханская Клиническая больница ФГБУЗ ЮОМЦ ФМБА России г. Астрахань;
- Дагестанский центр медицины катастроф г. Махачкала;
- Астраханский центр по гидрометеорологии и мониторинга окружающей среды – филиал ФБГУ Северо–Кавказское УГМС (Астраханский ЦГМС) г. Астрахань;
- Астраханский линейный отдел МВД России на транспорте г. Астрахань;
- Волго-Каспийское территориальное управление «Росрыболовство» г. Астрахань.
- Северо-Кавказское территориальное управление «Росрыболовство» г. Махачкала.

2.2. Взаимодействие осуществляется в зоне ответственности Российской Федерации на Каспийском море, закрепленной за МСКЦ и ограниченной линией соединяющей точки с координатами (**приложение 1**):

№п/п	Широта северная	Долгота восточная
1.	46° 23' 8	049° 04' 0
2.	45° 46' 5	050° 18' 0
3.	45° 11' 8	049° 33' 0
4.	44° 50' 0	048° 46' 0
5.	44° 10' 0	049° 03' 0
6.	42° 30' 0	049° 54' 0
7.	41° 50' 3	048° 35' 0

### 2.3. МСКЦ для выполнения задач в закрепленном за ним поисково-спасательном районе:

2.3.1 при получении информации о том, что какое-либо лицо терпит бедствие на море или о том, что, по-видимому, терпит бедствие на море, должен принять срочные меры для предоставления необходимой помощи.

При получении информации о бедствии воздушного судна, МСКЦ немедленно передает эту информацию в РКЦПС, возможно подробно информируя о характере бедствия, предпринятых действиях и необходимой помощи.

2.3.2 в зависимости от развития ситуации объявляет **аварийную стадию (приложение 2)**;

2.3.3 разрабатывает план поисково - спасательной операции и направляет, необходимые силы и средства участников взаимодействия в район бедствия.

#### **Средства поиска и спасания могут быть направлены на:**

- возможно быстрое определение местонахождения потерпевших и оказание им помощи в спасании;
- использование любых мер, которые могут предпринять для своего спасения сами потерпевшие, пока они еще в состоянии сделать это;

2.3.4 назначает координатора поиска и спасания на месте действия;

2.3.5 координирует действия морских и воздушных спасательных средств, при поиске и спасении людей, терпящих бедствие на море, в результате аварии морских и воздушных судов;

2.3.6 привлекает иностранные спасательные единицы для участия в совместном поиске и спасении людей, терпящих бедствие на море;

2.3.7 организует в районе ответственности, выполнение обязательств Российской Федерации, вытекающих из положений «Конвенции - 79» и других международных договоров, затрагивающих вопросы поиска и спасения людей на море;

2.3.8 разрабатывает и проводит совместно с участниками взаимодействия организационно – технические мероприятия, направленные на отработку взаимодействия поисково-спасательных служб, подразделений, сил и средств;

2.3.9 ведет оперативный учет сил и средств поиска и спасения на море, несущих аварийно-спасательную готовность;

**2.4. Участники взаимодействия при обращении к ним МСКЦ, выделяют для целей поиска и спасения людей, терпящих бедствие на море соответствующие силы и средства, предусмотренные планом взаимодействия, а также суда и летательные аппараты, находящиеся в районе аварии.**

**2.5. Все указания МСКЦ, касающиеся поиска и спасения людей, терпящих бедствие, обязательны для выполнения соответствующими службами и подразделениями, силами и средствами, выделенными участниками взаимодействия для выполнения конкретной поисково-спасательной операции.**

2.6. Оповещение взаимодействующих организаций и поисково-спасательных служб производится с МСКЦ в соответствии со схемой оповещения (**приложение 3; 4**).

2.7. Каждый из участников взаимодействия предоставляет в МСКЦ полную допускаемую информацию:

- о наличии спасательных средств и их основные ТТД;
- о дислокации спасательных морских и воздушных судов, находящихся в готовности в море, портах и аэропортах.

**2.8 Силы и средства, выделенные участниками взаимодействия для проведения поисково-спасательных работ, за исключением авиационных сил и средств поиска и спасения единой системы авиационно-космического поиска и спасения, находятся в полном оперативном подчинении МСКЦ с момента объявления стадии бедствия до момента объявления о завершении или приостановлении поисково-спасательных операций.**

Управление авиационными силами и средствами поиска и спасения единой системы авиационно-космического поиска и спасения (ЕС АКПС) на весь период проведения поисково-спасательной операции осуществляется через координационные центры (вспомогательные центры поиска и спасения) и органы Единой системы организации воздушного движения Российской Федерации, а также органы пользователей воздушного пространства - органы обслуживания воздушного движения (управления полетами).

Руководителем поисково-спасательных операций (работ) в зоне авиационно-космического поиска и спасения является руководитель

территориального органа Федерального агентства воздушного транспорта. Руководитель поисково-спасательных операций (работ) осуществляет оперативное руководство силами и средствами, привлекаемыми для проведения поисково-спасательных операций (работ).

**Выработка решения на применение авиационных сил осуществляется руководителем ПСО(Р) в зоне АКПС на основании информации, полученной от КЦПС и решения МСКЦ.**

2.9. Координацию действий сил и средств спасательных служб и медицинских подразделений, по оказанию помощи людям, терпящим бедствие на море, участники взаимодействия организуют в соответствии с внутриведомственными документами.

2.10. В целях эффективного проведения поисково – спасательной операции МСКЦ может привлечь необходимых специалистов взаимодействующих организаций для участия в работе штаба руководства спасательной операцией.

2.11. Для оказания помощи людям, морским и воздушным судам, терпящим бедствие на море, привлекаются силы и средства Участников взаимодействия

**2.11.2. В морском порту Махачкала:**

- силы и средства - Каспийского филиала ФГБУ «Морспасслужба» в соответствии с планом-графиком несения АСГ;

- средства связи ГМССБ Махачкалинского управления Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»

- портовые буксировщики;

- транспортные суда, находящиеся в порту, на рейде или вблизи места бедствия.

В соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 25.11.2020г №1928 «Об утверждении Правил осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море» - взаимодействие согласно пункта 4 настоящего положения осуществляется также при проведении поисково-спасательных операций капитаном морского порта в акватории порта Махачкала.

**2.11.3. В морских портах Астрахань, Оля:**

- силы и средства - Каспийского филиала ФГБУ «Морспасслужба» в соответствии с планом-графиком несения АСГ;

- средства связи ГМССБ Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»;

- лоцманское судно на Астраханском морском рейде из состава сил Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт» - только в период летней навигации;

- ледоколы "Капитан Букаев", "Капитан Чечкин", «Капитан Мецайк» на Астраханском морском рейде из состава сил Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»- только в период зимней навигации.

В соответствии с постановлением правительства Российской Федерации от 25.11.2020г №1928 «Об утверждении Правил осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море» -

взаимодействие согласно пункта 4 настоящего положения осуществляется также при проведении поисково-спасательных операций капитанами морских портов в акватории портов Астрахань, Оля.

**2.11.4. От Каспийской флотилии (в/ч 62780 в соответствии с приказом командующего флотилии):**

**Порт Астрахань (затон Золотой):**

- противопожарный катер проекта 14611; (пр. 364, пр.23370) - 1 ед. Готовность - 1 час.

- водолазное судно (катер) проекта 522 (пр. 1415, пр. 23040, пр. 23370) – 1 ед. Готовность – 1 час.

- корабль оказания первоначальной помощи – 1 ед. Готовность 45 мин. (только в период навигации).

**Порт Махачкала (сухогрузная гавань):**

- спасательное буксирное судно проекта 22870 – 1 ед. Готовность -1 час.

- противопожарный катер проекта 14611; (пр. 364, пр.23370) - 1 ед. Готовность - 1 час.

- водолазное судно (катер) проекта 522 (пр. 1415, пр. 23040, пр. 23370) – 1 ед. Готовность – 1 час.

- корабль оказания первоначальной помощи – 1 ед. Готовность - 45 мин.

**2.11.5. Корабельный состав ПУ ФСБ России по Республике Калмыкия и Астраханской области привлекается по решению начальника Пограничного управления.**

**Силы и средства ПУ ФСБ России по Республике Дагестан направляются по решению командования в зависимости от обстановки на границе.**

**2.11.6. От судовладельческих организаций:**

- суда, находящиеся в море вблизи места бедствия или близлежащих портах.

**2.11.7. От гражданских авиапредприятий решение о привлечении воздушных судов** принимается начальником Южного МТУ Росавиации (г. Ростов-на-Дону).

- ПСВС, находящееся на аэродроме Астрахань.

- ПСВС, находящееся на аэродроме Махачкала.

**2.11.8. Силы и средства от авиационных воинских частей выделяются:**

- в соответствии с инструкцией «по поиску и спасанию в Южной зоне авиационно-космического поиска и спасания», решением командира в/ч 28004 по согласованию с командующим ВКС России;

**2.11.9. Силы и средства от ГУ МЧС России по Астраханской области, Республики Калмыкия, Республики Дагестан, стоящие на дежурстве, выделяются:**

- по запросу МСКЦ.

**2.11.10. ГБУЗ АО «ЦМК и СМП», АКБ ФГБУЗ ЮОМЦ ФМБА России г. Астрахани, Дагестанского ЦМК-** по запросу МСКЦ:

- проводят медконсультации с заболевшими членами экипажей судов в море;

- выделяют специализированные медицинские бригады для оказания помощи членам экипажей судов.

**2.11.11. От ООО «ЛУКОЙЛ-Нижневолжскнефть»:**

- учитывая специфические условия работы судов осуществляющих аварийно - спасательное обеспечение морских нефтепромыслов, привлечение этих судов к местам бедствия осуществляется по согласованию с руководством компании.

**2.11.12. От Астраханского ЦГМС гидрометеорологическая информация по районам проведения аварийно-спасательных работ – по запросу МСКЦ.**

**2.11.13 От Астраханского линейного отдела МВД России на транспорте силы и средства выделяются – по запросу МСКЦ.**

**2.11.14 От Волго-Каспийского территориального управления «Росрыболовство» силы и средства выделяются – суда, находящиеся в море вблизи места бедствия или близлежащих портах.**

**2.11.15 От Северо-Кавказского территориального управления «Росрыболовство» силы и средства выделяются –суда, находящиеся в море вблизи места бедствия или близлежащих портах.**

### **2.12. Участники взаимодействия еженедельно (пятница):**

- при заступлении и смене дежурных поисково-спасательных сил и средств на море сообщают телеграммой (факс) об этом в МСКЦ, с указанием состава сил, названия судов, места дислокации, готовность к выходу (вылету) на аварию, сроки начала и окончания несения дежурства. При отсутствии телеграфной связи сведения сообщаются по телефону.

Пограничное управление ФСБ России по Республике Калмыкия и Астраханской области и пограничное управление ФСБ России по Республике Дагестан представляют количественные сведения по составу сил и средств Управлений, осуществляющих пограничную деятельность в море (портах) с указанием бортовых номеров (без указания конкретного местонахождения).

## **3. Организация взаимодействия и управления силами при проведении поисково - спасательной операции:**

3.1. Функции общей координации действий участников взаимодействия осуществляет МСКЦ, который организует и проводит силами спасательных служб и подразделений Участников поиск и спасание людей, морских и воздушных судов (**приложение 5**).

3.2. Непосредственными исполнителями поисково-спасательных работ в районе ответственности Российской Федерации на Каспийском море являются соответствующие подразделения, морские и воздушные суда, участников взаимодействия, действующие как самостоятельно, так и совместно друг с другом.

Участники взаимодействия организуют круглосуточную работу своих подразделений и обеспечивают связь между МСКЦ и взаимодействующими организациями.

3.3. Участники взаимодействия при получении от Российского или иностранного морского (воздушного) судна сигнала бедствия, принятого судовыми или береговыми радиостанциями, системой КОСПАС-САРСАТ или по ведомственным проводным средствам связи - **немедленно** передают его в МСКЦ.

3.4. Каждый Участник взаимодействия для передачи аварийной



информации предоставляет свои каналы связи другим Участникам в интересах выполнения поисково-спасательных работ.

3.5. Участники взаимодействия при обращении к ним МСКЦ выделяют для целей поиска и спасания людей, морских и воздушных судов наиболее эффективные силы и средства, из числа находящихся в готовности к поисково-спасательным работам, а также силы и средства, находящиеся вблизи района бедствия.

3.6. Во всех случаях, когда возникает необходимость оказания помощи людям, морским и воздушным судам, участники взаимодействия немедленно принимают необходимые меры по оказанию такой помощи и в соответствии с **Конвенцией-79** и настоящим **Планом**, информируют о происшедшем МСКЦ.

МСКЦ, в случае необходимости, привлекает силы и средства других участников.

3.7. При оказании помощи аварийному судну **в первую очередь**, принимаются меры **к спасанию людей**.

Работы по борьбе за живучесть судна (поддержание аварийного судна на плаву, тушение пожара, переводу в район укрытия или ремонтную базу, ЛАРН и т.д.) проводятся после того, когда людям будет оказана помощь и угрозы для их жизни больше не существует.

3.8. При проведении поисково-спасательных операций все выделенные для поиска и оказания помощи силы и средства, независимо от их ведомственной принадлежности, находятся в распоряжении руководителя спасательной операции.

**МСКЦ назначает командира на месте действия или координатора надводного поиска.**

**Все распоряжения руководителя спасательной операции, командира на месте действия или координатора надводного поиска, обязательны для исполнения капитанами (командирами) морских судов, участвующих в поисково-спасательной операции, в том числе для капитана (командира) аварийного судна.**

**В обязательном порядке осуществляется информирование командиров воздушных судов (КВС) о ходе ПСО(Р) с указанием возможных районов поиска, задач по спасанию людей, имеющейся на данный момент информации. Окончательное решение по применению ВС в районе принимается КВС.**

3.9. При обращении одного из Участников взаимодействия за помощью к другому, последний должен принять все меры к выделению наиболее пригодных для действия в данных условиях сил и средств, с необходимым персоналом, для проведения поисково-спасательных работ.

3.10. Капитан (командир) любого судна (корабля), принявший сигнал бедствия, всеми доступными средствами немедленно связывается с терпящим бедствие судном (кораблем) и с максимальной скоростью следует на сближение с ним для оказания необходимой помощи, а также ставит в известность МСКЦ о принятом сигнале бедствия и принимаемых мерах.

#### **4. Организация оповещения и связи:**

Важнейшим элементом поиска и спасания людей на море является:

- система передачи аварийных сообщений с моря;
- оповещение об аварии и связи при проведении поисково-спасательных работ.

4.1. Оповещение и связь с взаимодействующими организациями, их поисково-спасательными службами устанавливается через оперативных дежурных или диспетчерские службы.

4.2. Радиообмен в процессе проведения поисково-спасательных работ осуществляется **открытым текстом**.

Во всех случаях радиообмен, связанный с сообщением о бедствии, ликвидации аварийных разливов нефти и нефтепродуктов, пользуется безусловным преимуществом (**приложение 6**).

4.3. Каждый Участник взаимодействия предоставляет свои каналы связи другим участникам при проведении поисково - спасательных операций, связанных с обеспечением безопасности жизни людей на море, **на безвозмездной** основе.

4.4. Каждый Участник взаимодействия при установке новых средств связи информирует об этом всех участников взаимодействия с указанием радиочастот и позывных.

## **5. Действия капитана-координатора МСКЦ при получении сигнала бедствия:**

5.1 при получении сигнала бедствия, либо сообщения от любого источника о терпящих бедствие людях, морского или воздушного судна на море, дежурный капитан-координатор МСКЦ действует в соответствии со своей должностной инструкцией и настоящего Плана:

5.2 подтверждает приём сигнала о бедствии источнику, передавшему сообщение;

5.3 подтверждает прием сигнала бедствия, полученного с помощью аппаратуры ГМССБ (**приложение 7**);

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

5.5 устанавливает связь с аварийным объектом, уточняет координаты места, характер аварии, состояние погоды, требующаяся помощь;

5.6 докладывает начальнику МСКЦ и руководству ФГБУ «АМП Каспийского моря» о полученном сигнале бедствия и принимаемых мерах;

5.7 оповещает участников взаимодействия согласно «Плана...»;

5.8 назначает координатора на месте действия и поддерживает с ним постоянную радиосвязь;

5.9 устанавливает надежную связь с оперативно-диспетчерскими службами участников взаимодействия, силы и средства которых непосредственно задействованы в поисково-спасательной операции;

5.10 производит документирование событий.

5.11 дежурный капитан-координатор МСКЦ при проведении спасательной операции принимает **самостоятельные решения** до прибытия начальника МСКЦ или лица его замещающего в соответствии со своей должностной инструкцией.

## **6. Действия капитана-координатора МСКЦ при получении сигнала «нефть – авария»:**

6.1 подтверждает прием сигнала источнику, передавшему сообщение «нефть – авария»;

6.2 докладывает начальнику МСКЦ и руководству ФГБУ «АМП Каспийского моря» о полученном сигнале бедствия и принимаемых мерах; **(приложение 7.3)**

6.3 информирует суда в море о необходимости соблюдения мер предосторожности при прохождении района аварии и быть в готовности к оказанию помощи людям;

6.4 устанавливает связь с аварийным объектом, уточняет координаты места, характер аварии, состояние погоды, требующаяся помощь;

6.5 оповещает участников взаимодействия задействованных по плану ЛРН

6.6 докладывает обстановку о проводимой работе в районе ЧС руководству ФГБУ «АМП Каспийского моря», ОД ГМСКЦ ФГБУ «Морспасслужба» и другим заинтересованным организациям с установленной периодичностью или к назначенному времени.

6.7 информирует участников взаимодействия о введении в действие Регионального плана ЛРН на Каспийском бассейне в случае предварительной оценки разлива более 500 т.

## **7. Объявление начала поиска и спасания.**

Поступившие в МСКЦ первые сведения о фактической или возможной аварийной ситуации, собранная информация и начальные действия имеют решающее значение для успешного проведения операции по поиску и спасанию.

**Всегда следует исходить из предположения, что после каждого происшествия имеются люди, оставшиеся в живых, которые нуждаются в помощи и шансы которых на выживание с течением времени непрерывно уменьшаются.**

Основой успеха для проведения поисково-спасательной операции является минимально короткое время, в которое она спланирована и осуществляется.

Успех по поиску и спасанию зависит от получения МСКЦ всей имеющейся информации, необходимой для тщательной оценки ситуации, скорейшего принятия решения об оптимальном комплексе мер и своевременного приведения в действие средств поиска и спасания с целью:

- обнаружения, поддержания и спасания терпящих бедствие лиц в максимально короткий срок;

- использования любых действий, которые оставшиеся в живых могут предпринять для собственного спасения, пока они способны это делать

7.1. В тех случаях, когда полученная информация указывает на то, что к моменту завершения всех усилий судно не было обнаружено или истекло расчетное время выработки топлива воздушного судна, можно считать, что людям и судну угрожает серьезная и непосредственная опасность, **МСКЦ объявляет стадию бедствия.**

7.2. После объявления стадии **бедствия** МСКЦ приступает к выполнению

необходимых действий, направленных на оказание помощи людям, морским и воздушным судам, терпящим бедствие на Каспийском море.

## **8. Организация медицинской помощи пострадавшим на море.**

Одной из составных частей при проведении поисково - спасательных операций является медицинское обеспечение. После аварии даже не раненые и практически здоровые, логически мыслящие люди часто не могут выполнить самые простые задания в строго логической последовательности и поэтому мешают, затягивают и даже препятствуют собственному спасанию.

8.1. Основные задачи организации медицинской помощи:

- оказание первой и медицинской помощи пострадавшим;
- медицинские консультации по радио;
- эвакуация пострадавших;
- госпитализация.

8.2. Медицинская помощь организуется в целях предотвращения гибели людей, терпящих бедствие на море.

8.3. Первую и медицинскую помощь пострадавшим, оказывают на борту спасательных или других судах, которые произвели подъем спасенных на борт, или на судне, где находится больной (травмированный).

8.4. Медицинские консультации по запросу с судов по радио осуществляются через МСКЦ, дежурными врачами ГБУЗ АО «ЦМК и СМП» и АКБ ФГБУЗ ЮОМЦ ФМБА России г. Астрахани. При этом необходимо отметить, что непосредственная связь судна с врачом, является предпочтительной (**приложение 8**).

8.5. Эвакуация больного (травмированного) с судна может быть сопряжена с опасностью для жизни, как его самого, так и членов экипажа спасательной единицы, которой производится эвакуация. Это зависит от условий внешней среды (метеоусловий) и связано с опасностью транспортировки пациента с одного судна на другое или на вертолет. Прежде чем принять решение об эвакуации, координатор должен посоветоваться с медицинским персоналом, понимающим степень связанного с эвакуацией риска.

8.6. Связанную с эвакуацией опасность следует оценивать исходя из риска, который представляется для жизни пациента и для средства, проводящего эвакуацию.

При этом, необходимо учитывать следующие факторы:

- возможность для оказания медицинской помощи, которыми располагает средство, проводящее эвакуацию;
- метеорологические условия, состояние моря и другие внешние условия;
- клиническое состояние больного;
- возможные последствия для состояния пациента в случае отсрочки или отказа в осуществлении эвакуации.

8.7. Если позволяет состояние пациента, то отсрочка эвакуации может дать следующие преимущества:

- позволит координатору должным образом спланировать эвакуацию;
- осуществить эвакуацию в светлое время суток;
- дать возможность судну войти в порт или выйти из порта при улучшении

метеорологических условий.

8.8. Госпитализация спасённых осуществляется в ближайшие лечебные учреждения имеющих возможность принять морские и воздушные суда (порт, причал, аэропорт).

8.9. МСКЦ при получении информации от спасательных единиц (координатора на месте действия) о спасённых и необходимой им медицинской помощи, согласовывает с начальником медицинских учреждений региона (области) очередность эвакуации пострадавших, место и время доставки.

8.10. Руководство организацией по размещению в лечебные учреждения экипажа и пассажиров морских и воздушных судов, осуществляется руководителем медицинских учреждений региона (области) куда доставляются пострадавшие.

8.11. Успешное решение задач по оказанию медицинской помощи потерпевшим бедствие достигается:

- четкой организацией управления медицинскими силами и средствами, участвующими в поисково - спасательных работах;
- специальной подготовкой медицинского персонала по оказанию помощи потерпевшим бедствие на море и методам их эвакуации;
- обеспечением высокой степени готовности медицинских сил и средств, привлекаемых к поисково-спасательным работам, по оказанию помощи на месте бедствия;
- обеспечением своевременной доставки потерпевших в лечебные учреждения.

## **9. Взаимодействие с авиацией:**

Одним из наиболее мобильных и подвижных видов транспорта при проведении аварийно-спасательных операций являются воздушные суда, которые в наиболее короткое время могут прибыть на место и произвести необходимые работы.

9.1. Управление авиационными силами, выделенными для поиска и оказания помощи, осуществляют органы обслуживания воздушного движения – управления полетами в соответствии с действующими внутриведомственными инструкциями. (Приложение 10;).

9.2. Воздушное судно в районе бедствия проводит:

- поиск аварийного судна;
- поиск спасательных средств, на которых могут находиться люди (плоты, круги, спасательные жилеты и другие предметы на воде);
- наведение поисковых судов на аварийное судно или спасательное средство;
- снятие людей с аварийного судна и спасательных средств, находящихся на воде и оказание им первой помощи.

9.3. Воздушные суда, привлекаемые к поисково-спасательным операциям над морем (**особенно стоящие в АСГ**), должны быть оснащены радиоаппаратурой, позволяющей поддерживать связь с морскими судами в режиме радиотелефонии на аварийных авиационных частотах 121,5 МГц (МВ) и 123.1 МГц. 130.0 МГц. и, по возможности, на частотах морской подвижной службы ПВ/КВ 2182 КГц и УКВ – 156,8 МГц (16 канал)

9.4. Если терпящие бедствие люди находятся на воде и не имеют необходимых индивидуальных и групповых спасательных средств (плоты, шлюпки), **командир воздушного судна** принимает решение, исходя из конкретных условий, на сброс бортовых спасательных средств (плота, лодки и т.д.) или поднимает их на борт.

9.5. Диспетчер, выполняющий УВД ПСВС над Каспийским морем и получивший сигнал бедствия, должен сообщить в авиационный КЦПС (г. Ростов-на-Дону);

- район бедствия (координаты, расстояние, направление от приметного объекта на местности);

- от кого получен сигнал бедствия с указанием времени (морское или воздушное судно).

Персонал авиационного КЦПС немедленно передает полученную информацию в МСКЦ.

## **10. Завершение и приостановление поисково-спасательных операций:**

10.1. Операция по поиску и спасанию продолжается, насколько это практически возможно, до тех пор, пока не останется никакой разумной надежды на спасание оставшихся в живых людей.

10.2. МСКЦ решает вопрос о прекращении операций по поиску спасанию на основе имеющейся достоверной информации, что операция прошла успешно или, что более не существует аварийной ситуации и сообщает об этом всем, кто были задействованы или уведомлены об операции.

10.3. Если операция по поиску и спасанию становится практически неосуществимой (метео и т.д.), а МСКЦ приходит к заключению на основании полученной информации, что бедствующие все еще могут быть живы, действия на месте могут быть временно приостановлены. О чем незамедлительно информирует участников, средства или службы которых, были задействованы или уведомлены об операции.

Полученная после этого информация оценивается, а операция по поиску и спасанию возобновляется, если это оправдано, исходя из такой информации.

10.4 Решение о прекращении поиска людей, потерпевших бедствие на море, с привлечением поисковых и аварийно-спасательных сил и средств авиационных предприятий и организаций государственной и экспериментальной авиации принимается уполномоченным органом в области использования воздушного пространства, принявшим решение о поиске людей, терпящих или потерпевших бедствие на море, с привлечением таких сил и средств (Федеральным агентством воздушного транспорта (его территориальным органом) в случае, если все принятые для поиска людей меры не дали результатов.

Решение о прекращении поиска людей, потерпевших бедствие на море с применением авиационных сил и средств согласуется с МСКЦ, проводящим поисково – спасательную операцию (обоюдное решение).

## **11. Обязанность и ответственность участников взаимодействия за поддержание необходимо аварийно-спасательной готовности сил и средств**

## **и их использование:**

11.1 Участники взаимодействия для обеспечения постоянной готовности к проведению поисковых и аварийно-спасательных работ организуют круглосуточное дежурство сил и средств в соответствии с законодательством Российской Федерации, внутриведомственными инструкциями, приказами и наставлениями, а также настоящим Планом.

11.2 Участники взаимодействия для поддержания аварийно-спасательной готовности:

- организуют за счет собственных средств обучение персонала, соответствующих служб, подразделений, экипажей судов и аварийных партий, средствам и методам проведения поисково-спасательных работ по оказанию помощи людям, морским и воздушным судам, терпящим бедствие на море;

- комплектуют морские и воздушные суда необходимым аварийно-спасательным имуществом и поддерживают его неснижаемый запас в соответствии с нормами снабжения;

- несут ответственность за поддержание необходимой аварийно-спасательной готовности сил и средств, обеспечение круглосуточного дежурства оперативных дежурных и диспетчерских служб в порядке, предусмотренном законодательством Российской Федерации и нормативными актами, регламентирующими их работу.

11.3. Дежурно-диспетчерские службы участников взаимодействия, при получении сигнала бедствия от МСКЦ, оповещают руководящий состав своих организаций и информируют МСКЦ о принятом решении руководства.

11.4. Все обращения МСКЦ к любому из участников взаимодействия должны рассматриваться в кратчайший срок и принимать меры по выделению и направлению сил и средств, предусмотренных Планом, для участия в поисково-спасательной операции.

11.5. В сообщениях в адрес МСКЦ участниками взаимодействия о выделенных средствах для участия в поисково-спасательной операции необходимо указывать название, скорость на переходе (перелете), время выхода (вылета), прибытия (прилета) к месту аварии, данные для установления связи, Ф.И.О. – капитана (командира).

11.6. В целях отработки организации совместных действий по поиску и спасанию людей, морских и воздушных судов, терпящих бедствие на море, участники взаимодействия под руководством МСКЦ проводят:

- не реже **одного раза в два года** учения с привлечением сил и средств по поиску и спасанию экипажей и пассажиров, морских и воздушных судов, терпящих бедствие на море;

- не реже одного раза в квартал тренировки по отработке вопросов оповещения и связи;

11.7. Планирование и организацию проведения учений и тренировок в масштабе моря осуществляет МСКЦ.

Темы, содержание, привлекаемые силы и сроки проведения учений на последующий год МСКЦ согласовывает с Участниками взаимодействия не позднее октября текущего года.

**Материальные и денежные средства для проведения учений выделяются Участниками взаимодействия на безвозмездной основе.**

Собственные расходы на участие в учении несет каждая из взаимодействующих организаций самостоятельно

## **12. Перечень основных документов в вопросах привлечения сил и средств различных форм собственности к решению задач поиска и спасания людей, терпящих бедствие:**

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

- Международная конвенция по охране человеческой жизни на море 1974 года (СОЛАС-74);
- Международная конвенция по поиску и спасанию 1979 года;
- Международная конвенция по спасанию 1989 года;
- Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации (№81-ФЗ от 30.04.99г.)
- Уголовный кодекс Российской Федерации (№ 64-ФЗ от 13.07.96г.)
- Руководство по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR);
- Резолюции и циркуляры ИМО, ИКАО.

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

### **Международные нормативные (правовые) акты**

- "Протокол к Соглашению между Российской Федерацией и Республикой Казахстан о разграничении дна северной части Каспийского моря в целях осуществления суверенных прав на недропользование от 6 июля 1998 года" (Вместе с "Каталогом географических координат...") (Подписан в г. Москве 13.05.2002)

- "Соглашение между Российской Федерацией и Азербайджанской Республикой о разграничении сопредельных участков дна Каспийского моря" (Заключено в г. Москве 23.09.2002)

### **Законы Российской Федерации**

- Федеральный закон от 21.12.1994 N 68-ФЗ (ред. от 15.02.2016) "О защите населения и территорий от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера"

- Федеральный закон от 22.08.1995 N 151-ФЗ (ред. от 02.07.2013) "Об аварийно-спасательных службах и статусе спасателей"

- «Воздушным кодексом Российской Федерации», принят Государственной Думой 19 февраля 1997 года № 60-ФЗ, одобрен Советом Федерации 5 марта 1997 года

### **Постановления Правительства, Указы Президента Российской Федерации**

- Постановление Правительства РФ от 25.11.2020 N 1928 «Об утверждении Правил осуществления взаимодействия федеральных органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организаций при проведении поисковых и спасательных операций на море»



- Постановление Правительства РФ от 2 августа 2010 г. N 592 "Об утверждении Положения о пропуске через государственную границу Российской Федерации и об условиях пребывания иностранных морских и воздушных судов и других транспортных средств, занятых в борьбе с инцидентами, вызывающими загрязнение нефтью, а также персонала, грузов, материалов и оборудования, требующихся для борьбы с такими инцидентами"

- Постановление Правительства РФ от 4 сентября 2000 г. N 654 "Об утверждении Положения о пересечении государственной границы Российской Федерации иностранными спасательными единицами и пребывании их на территории Российской Федерации в целях поиска и спасания людей"

- Постановление Правительства РФ от 11.04.2000 N 324 (ред. от 14.07.2006) "Об утверждении Положения о федеральной системе защиты морского судоходства от незаконных актов, направленных против безопасности мореплавания"

- Совет Министров СССР Постановление от 8 февраля 1988 г. N 180 об одобрении и представлении на рассмотрение Президиума Верховного Совета СССР предложения о ратификации Союзом Советских Социалистических Республик Международной Конвенции по Поиску и Спасанию на море 1979 года

- Морская Доктрина Российской Федерации до 2020 года Утверждена Президентом Российской Федерации 27.07.01 г. № Пр-1387

- Указ Президента РФ от 28 августа 2003 г. N 991 "О совершенствовании единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций"

### **Нормативные документы (приказы, распоряжения) Министерства транспорта России, Росморречфлота**

- Приказ Министерства транспорта РФ от 8 октября 2013 г. N 308 "Об утверждении Положения о расследовании аварий или инцидентов на море"

- Приказ Минтранса РФ от 10 июля 2009 г. N 115 "Об утверждении Порядка приема тревожных оповещений с судна на берег ("судно - берег")"

- Приказ Минтранса РФ от 26 ноября 2007 г. N 169 "Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организации и координации деятельности поисковых и аварийно-спасательных служб (как российских, так и иностранных) при поиске и спасании людей и судов, терпящих бедствие на море в поисково-спасательных районах Российской Федерации единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций"

- Приказ Минтранса РФ от 30 мая 2019 г. № 157 "Об утверждении Положения о функциональной подсистеме организации работ по предупреждению и ликвидации разливов нефти и нефтепродуктов в море с судов и объектов независимо от их ведомственной и национальной принадлежности"

### **Межведомственные соглашения об информационном взаимодействии**

- Соглашение об информационном взаимодействии в области предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций на морском транспорте между Федеральной службой по надзору в сфере транспорта и Федеральным

агентством морского и речного транспорта (31 декабря 2014 года, N АД-40/13239/АК-10/9-42)

- Соглашение по информационному взаимодействию Федерального агентства морского и речного транспорта и Федерального агентства по рыболовству № АД-32/5 от 23.12.2008/ № СС-225-1 от 24.12.2008

- Соглашение о взаимодействии между Федеральной службой безопасности Российской Федерации и Федеральным агентством морского и речного транспорта при создании и эксплуатации автоматизированных систем технического контроля, систем контроля и управления судоходством во внутренних морских водах, территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе Российской Федерации

- 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

- Совместное решение об установлении порядка информационного обмена между Пограничным управлением ФСБ России по Республике Калмыкия и Астраханской области и ФГБУ «СКЦ Росморречфлота»

- Совместное решение об установлении порядка информационного обмена между Пограничным управлением ФСБ России по Республике Дагестан и ФГБУ «СКЦ Росморречфлота»

- Соглашение между Министерством Российской Федерации по делам гражданской обороны, чрезвычайным ситуациям и ликвидации последствий стихийных бедствий и Министерством транспорта Российской Федерации об осуществлении информационного обмена при решении задач предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций № 2-4-38-23/09-38-10

- Приказ Минтранса РФ от 4 октября 2012 г. N 368 об утверждении положения о функциональной подсистеме поискового и аварийно-спасательного обеспечения полетов гражданской авиации единой государственной системы предупреждения и ликвидации чрезвычайных ситуаций.

12.3. Основываясь на положениях перечисленных в п.п. 12.1-12.2 международных и российских документах следует считать, что:

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

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

- капитан любого судна обязан, если он может это сделать без серьезной опасности для своего судна и находящихся на нем людей, оказать помощь любому лицу, терпящему бедствие на море.

За нарушение этой обязанности капитан судна несет ответственность в

соответствии с Уголовным кодексом Российской Федерации;

- 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:

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

- при участии в операции сил и средств ЕС АКПС руководство операцией (принятие решения на привлечение ВС), окончание операции (принятие решения на прекращение использования ВС) возлагается на начальника Южного МТУ Росавиации, выработку для принятия решений осуществляют совместно РКЦПС и МСКЦ;

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

- 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.

Приложения:- приложение 9, справочные таблицы, схемы поиска

Начальник МСКЦ

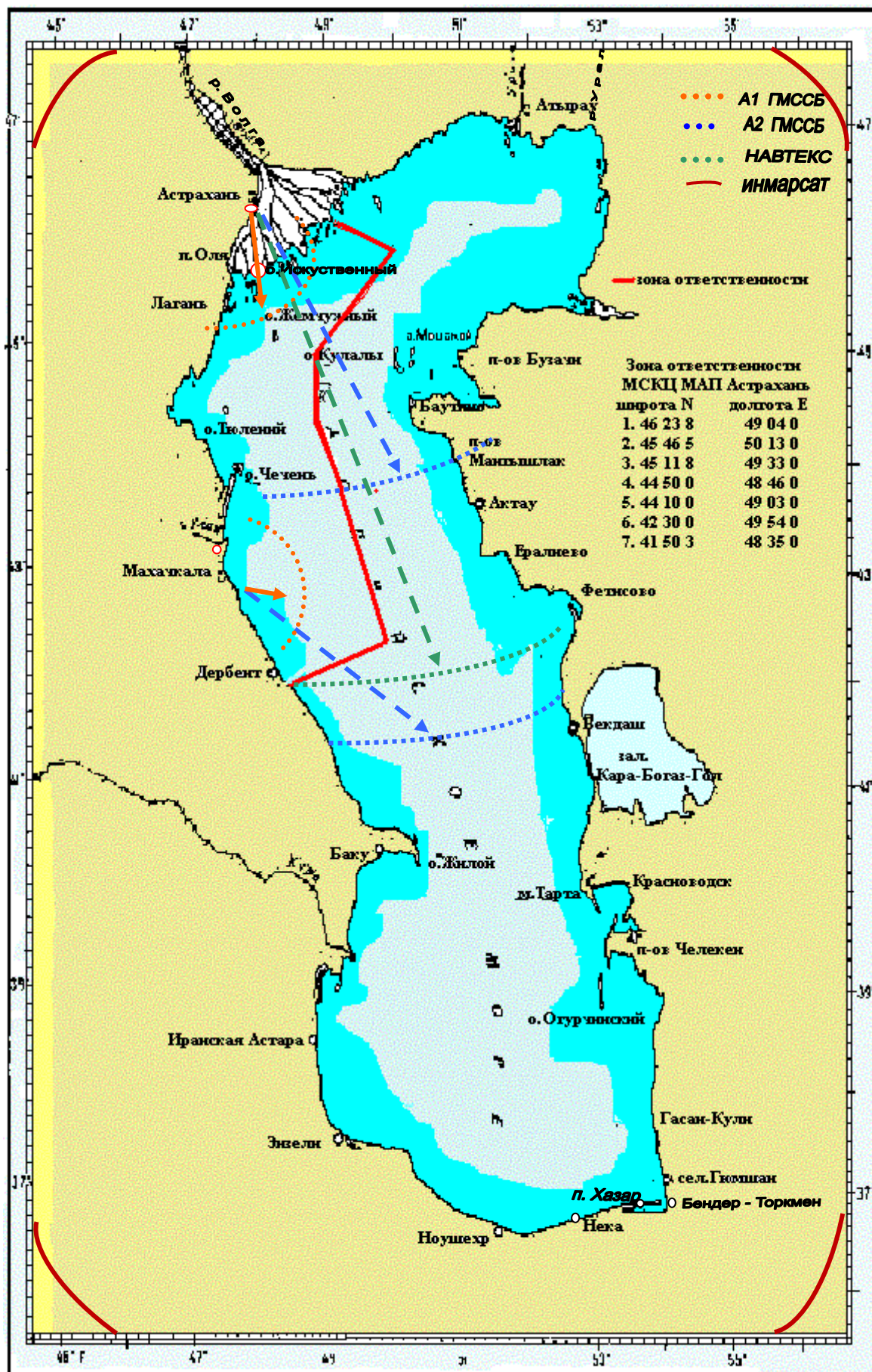


В.Г. Завьялов

Примечание:

Первый экземпляр настоящего плана с подписями и печатями хранится в МСКЦ

### Каспийское море



## Стадия аварийности

**Стадия аварийности** - Общий термин, обозначающий при различных обстоятельствах стадию неопределенности, стадию тревоги или стадию бедствия:

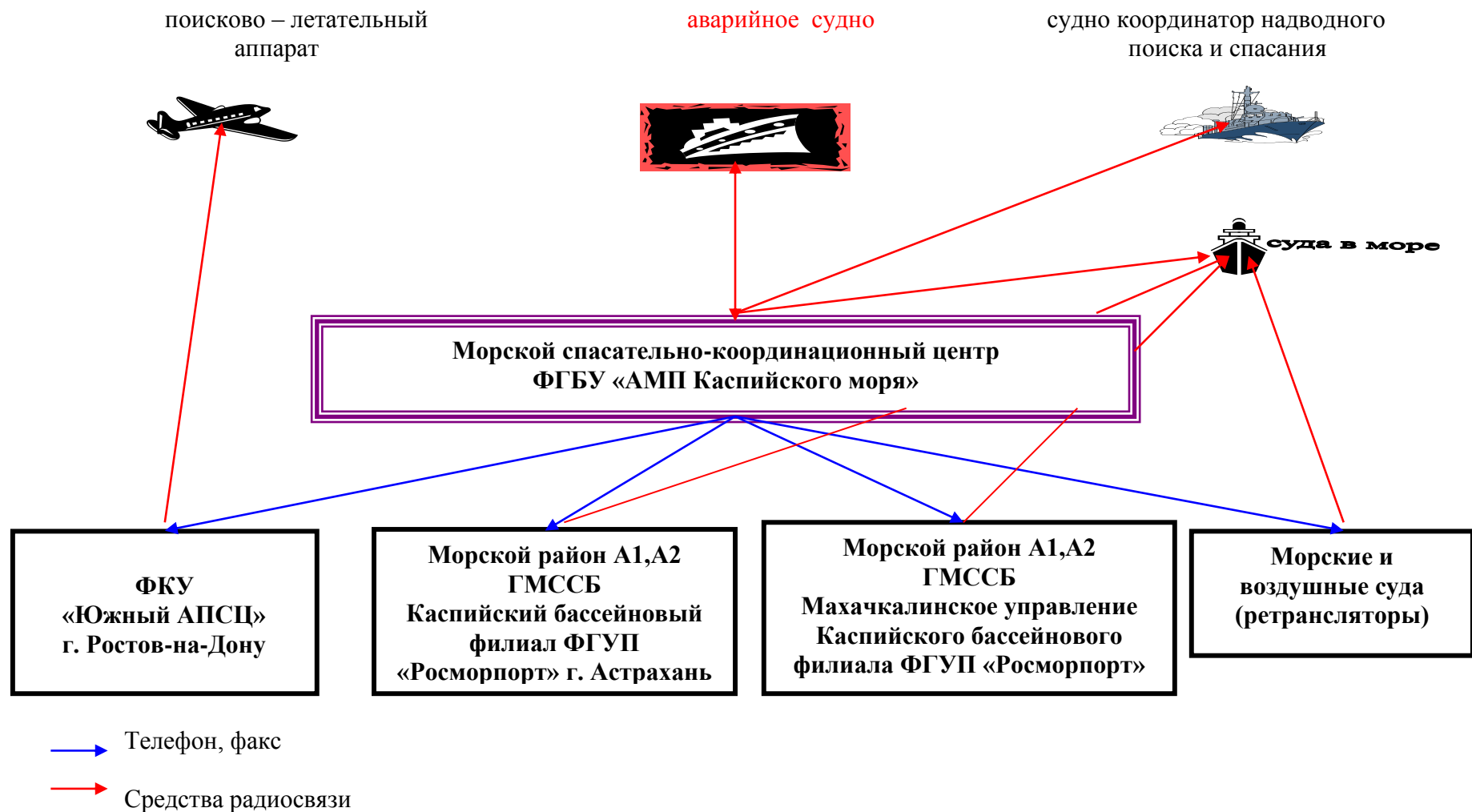
**Стадия неопределенности** - Состояние, характеризующееся наличием неуверенности относительно безопасности воздушного или морского судна и находящихся на его борту лиц;

**Стадия тревоги** - Ситуация, при которой существуют опасения относительно безопасности воздушного или морского судна и находящихся на его борту лиц;

**Стадия бедствия** - Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что морскому или другому судну, включая воздушное судно или лицо, грозит серьезная и непосредственная опасность и требуется немедленная помощь.



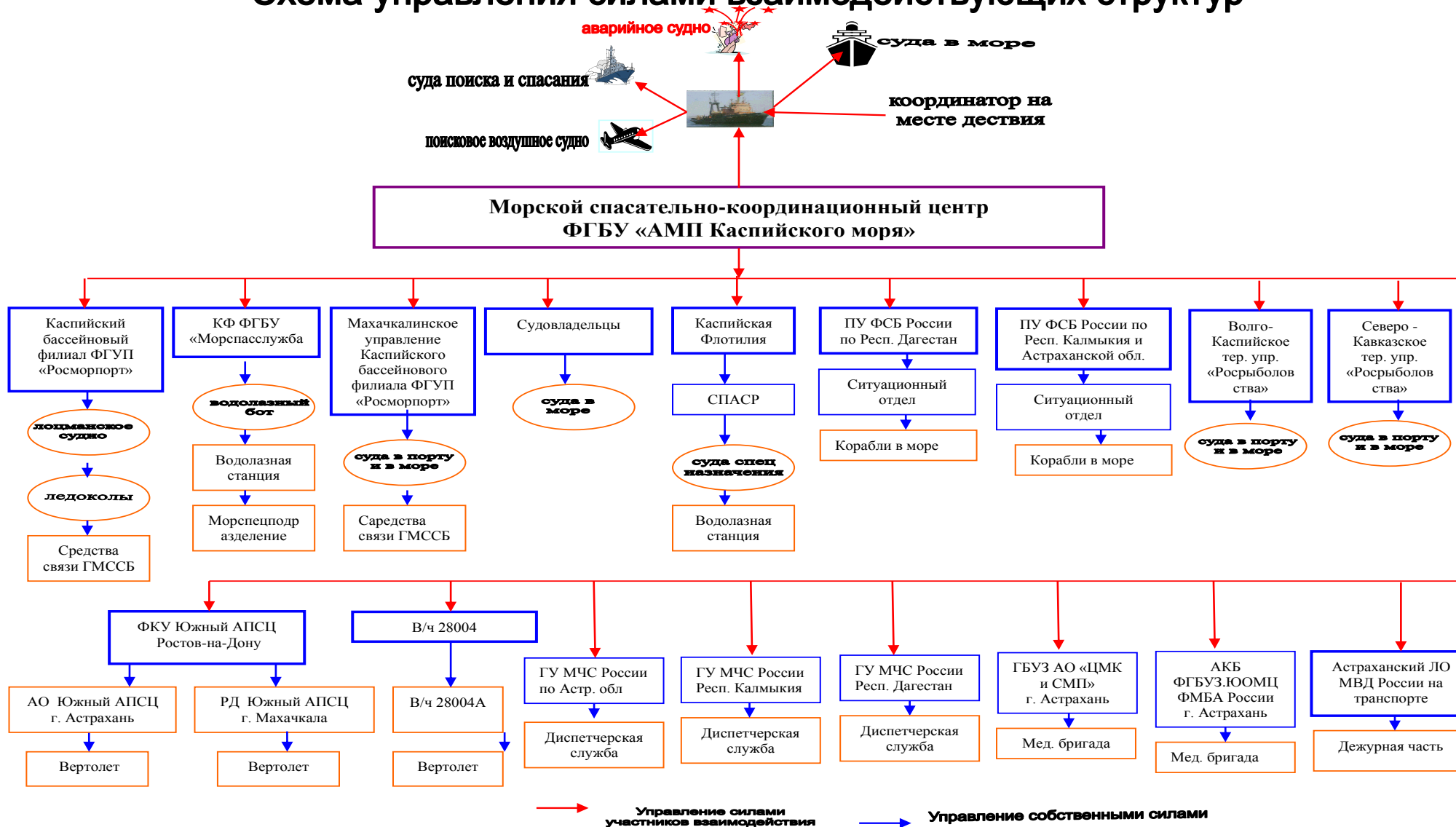
**Схема взаимодействия  
при передаче аварийных сообщений с узлами связи взаимодействующих организаций**







# Схема управления силами взаимодействующих структур





## 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)	4207,5 кГц 8414,5 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) 123,1 МГц 2182 кГц 4125 кГц	121,5 МГц(5) 156,3 МГц 3023 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  Спутниковая Safety NET	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
Безопасность мореплавания	УКВ канал 13	156,650 МГц	
Радиообмен при бедствии и в целях безопасности	Спутник  Радиотелефония  УПБЧ	1530 – 1544 МГц (космос – земля) 1626,5- 1646,5 МГц ( земля – космос)  2182 кГц 6215 кГц 12290 кГц 156,8 МГц  2174,5 кГц 6268 кГц 12520 кГц	
Спасательные плавсредства	УКВ Радиотелефония 9 ГГц радиолокационный ответчик	156,8 МГц и еще одна частота в диапазоне 156 – 174 МГц  9200 – 9500 МГц	

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 2187,5 кГц, 8414,5 кГц
3. Частота 2187,5 кГц используется для оповещения с судна на судно и судами, 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 1999г.
9. Частота 4209,5 кГц используется не всеми государствами.

Частоты для использования в ГМССБ

<b>ЦИВ в случае бедствия и безопасности</b>	<b>Радиотелефонный обмен в случае бедствия и безопасности</b>	<b>УПБЧ обмен в случае бедствия и безопасности</b>
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>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>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)	

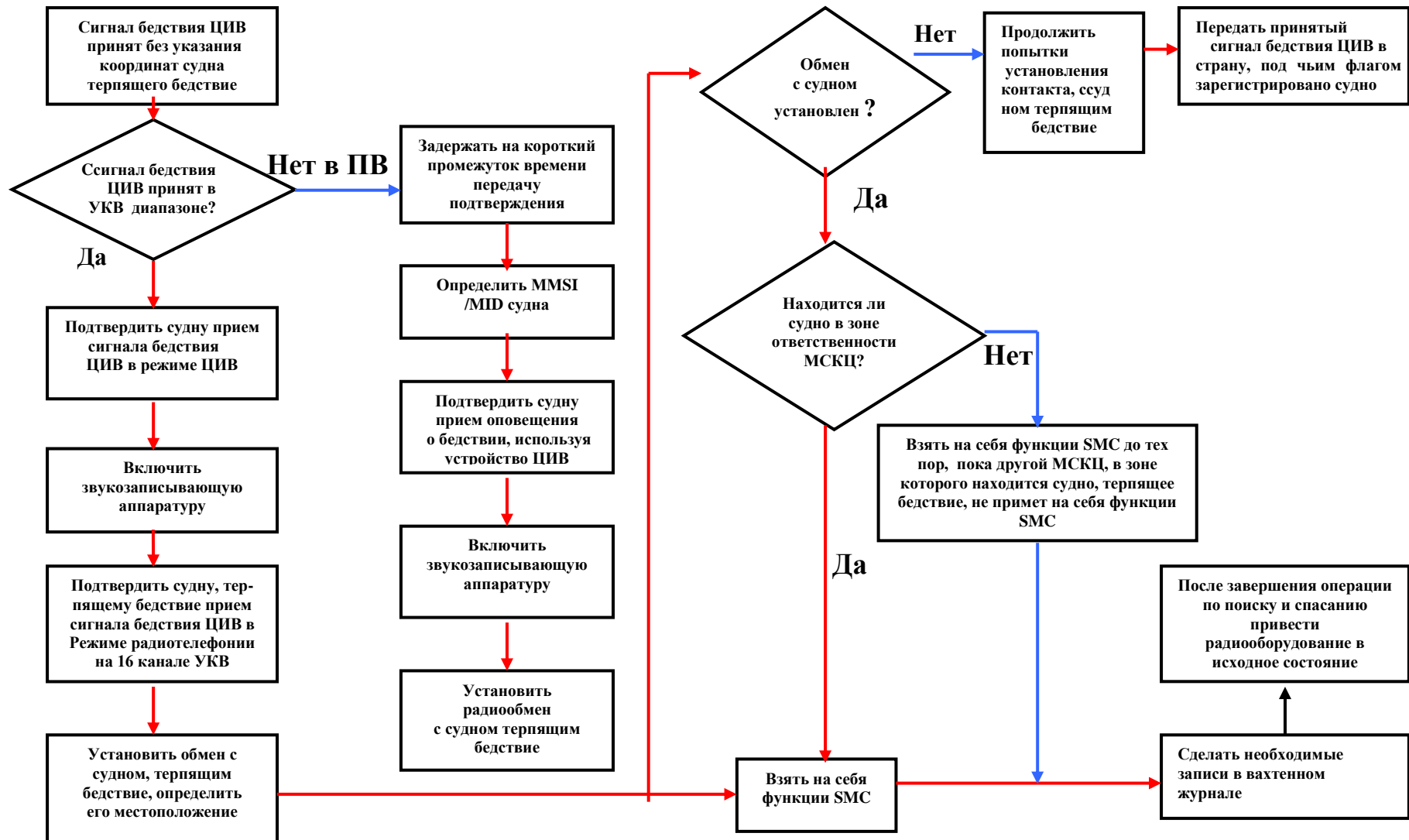
#### Морские

Суда, передающие сообщение о бедствии на любой из вышеуказанных частот, должны передавать соответствующий сигнал тревоги перед передачей сообщения, до тех пор пока не установлен контакт.

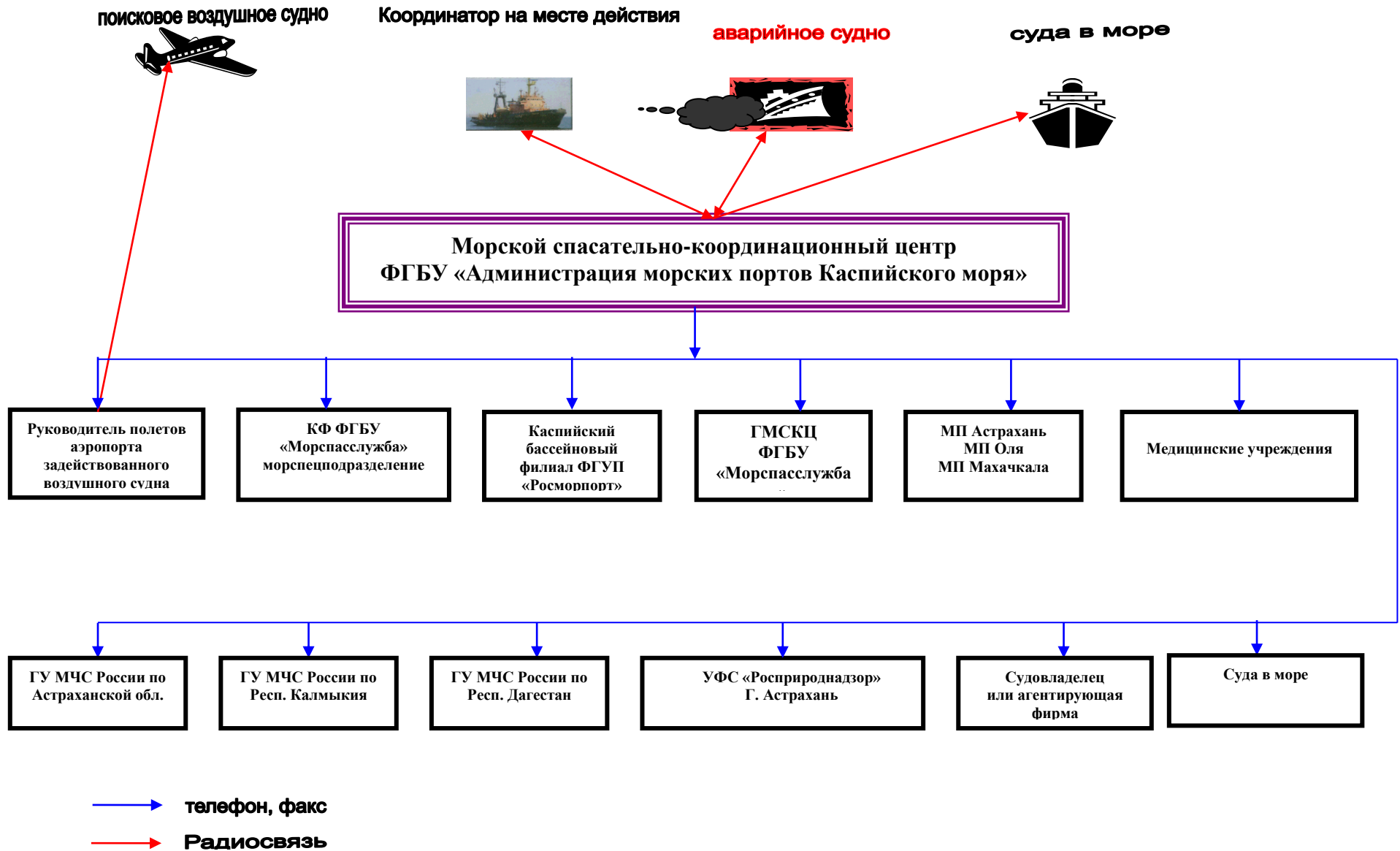
#### Авиационные

Авиационные частоты 3023 и 5680 кГц могут использоваться для связи с судами и принимающими участие береговыми радиостанциями, вовлеченными в координацию операций по поиску и спасанию. Однако, поскольку на этих частотах нет непрерывной вахты, может понадобиться оказать помощь береговых властей в установлении связи на этих частотах.

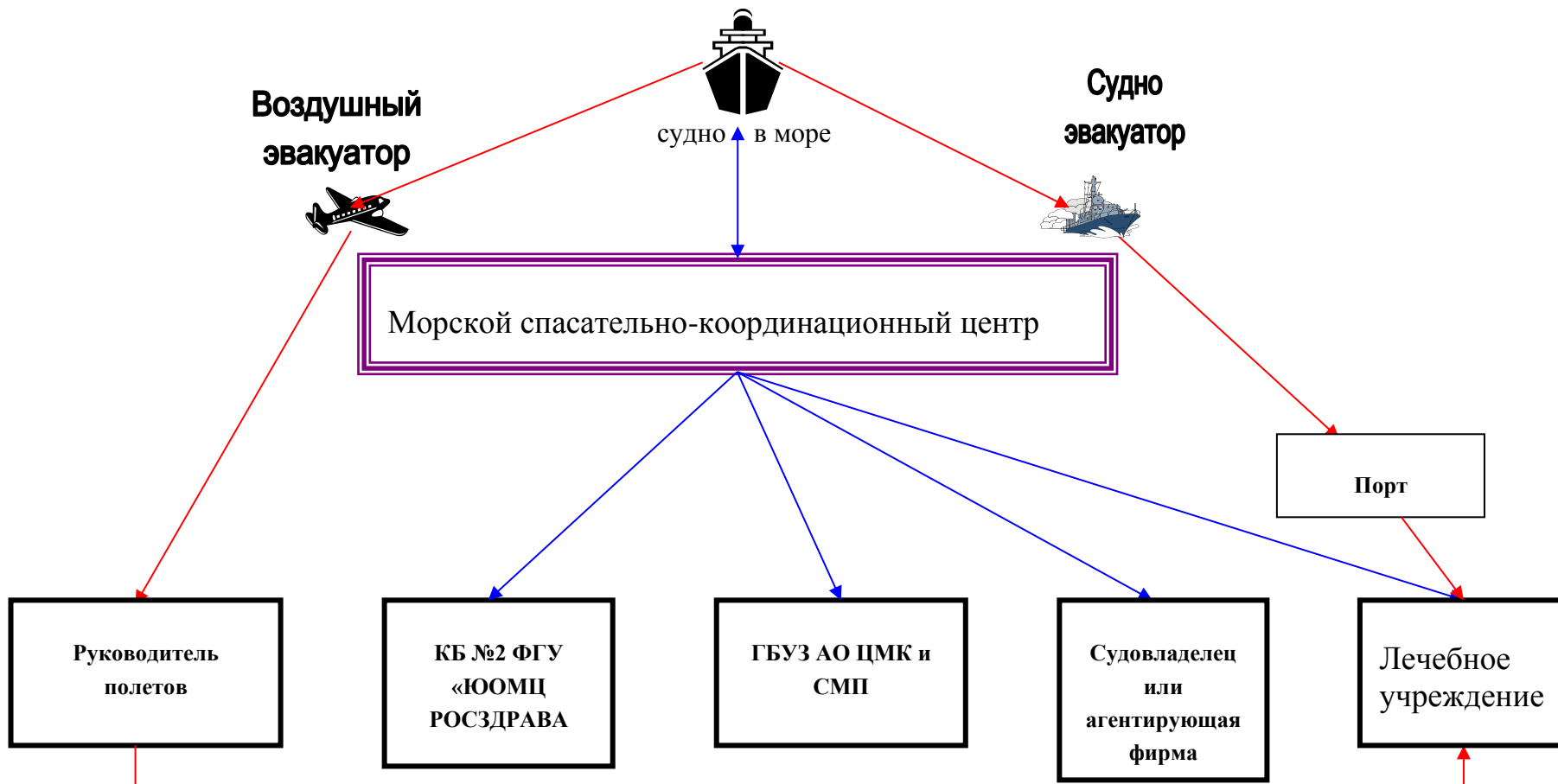
Алгоритм действий дежурного капитана-координатора МСКЦ при приеме сигнала бедствия ЦИВ без указания координат судна, терпящего бедствие



# Схема оповещения "нефть авария"



**Схема оповещения и связи  
при передаче медицинских консультаций, оказании медицинской помощи  
и эвакуации членов экипажей судов находящихся в море**



- Мед. консультации
- Доставка пострадавшего в лечебное учреждение





## Навигационно-географическое, гидрометеорологическое описание района ответственности, закрепленного за МСКЦ Астрахань

**Общие сведения.** Каспийское море, представляющее собой величайший в мире замкнутый бессточный водоем, по существу является озером. Но вследствие значительных размеров и солености воды этот водный бассейн с древних времен называется морем, хотя он и не имеет всех признаков моря, главным из которых является естественная связь с океаном. Каспийское море вытянуто в меридиональном направлении почти на 630 миль и имеет среднюю ширину 175 миль. Оно лежит между параллелями  $47^{\circ} 02'$  и  $36^{\circ} 30' N$ . и меридианами  $46^{\circ} 45'$  и  $54^{\circ} 46' E$ . Наименьшая ширина моря по параллели  $40^{\circ} 18' N$ . составляет около 106 миль. В физико-географическом отношении Каспийское море принято делить на три части: северную, среднюю и южную. Северной частью считается район, расположенный к северу от линии, соединяющей восточную оконечность острова Чечень с мысом Тюб-Караган. Границей между средней и южной частями моря является линия, проведенная от знака Лебяжий Камень ( $40^{\circ} 22' N$ ,  $50^{\circ} 22' E$ ) до мыса Куули. Каспийское море омывает берега следующих государств: Азербайджанской Республики, Российской Федерации, Республики Казахстан, Туркменистана и Исламской Республики Иран

**Берега** Каспийского моря очень разнообразны. Здесь имеются высокие горные хребты, покрытые богатой субтропической растительностью, обширные пустыни, выжженные зноем сухие степи и низменности, заросшие камышом. Берега северной части моря низкие и пологие. Они являются частью обширной прикаспийской низменности, которая начинается к северу от города Махачкала и тянется вдоль берега почти до полуострова Мангышлак. В северную часть Каспийского моря впадают реки Терек, Волга, Урал и Эмба. Воды реки Эмба достигают моря только при сильных половодьях, в остальное время года часть их испаряется, часть теряется в песках. Берега северной части Каспийского моря большей частью покрыты скудной растительностью. Дельты рек заросли густым камышом: в остальных местах берега пустынные, лишь кое-где покрыты кустарником и степными травами. На западном берегу и в глубине дельты реки Волга встречается лес. Западный берег средней части Каспийского моря между городами Махачкала и Баку гористый. Вдоль него тянутся высокие Кавказские горы, которые местами приближаются почти вплотную к береговой линии. Высота вершин отдельных гор в расстоянии около 20 миль от береговой линии достигает более 2000 м. Узкая прибрежная полоса между восточными склонами Кавказских гор и берегом моря представляет собой равнину, прорезанную руслами многочисленных рек, наибольшей из которых является река Самур. Между городами Махачкала и Дербент равнина представляет собой голую степь, местами, покрытую травой. Береговая линия Каспийского моря значительно меняется из-за периодических колебаний уровня воды.

### Глубины, рельеф дна и грунт.

**Северная часть моря** очень мелководна и представляет собой как бы отдельный бассейн, резко отличающийся от двух других частей. Средняя глубина в северной части Каспийского моря около 6 м, а наибольшие глубины, располагающиеся только вдали от берегов на границе со средней частью моря, не превышают 20-23 м. Берега в северной части моря отмелы. Они в основном окаймлены широкой осыхающей отмелью, область малых глубин, не превышающих 3 м, простирается на расстояние от 6 до 30 миль, а местами и до 15-40 миль от берегов. Дно в северной части моря неровное. Наносы впадающих здесь в море рек Волга и Урал образуют множество отмелей и банок, которые при общей мелководности этого района являются особенно опасными для плавания.

**Средняя часть Каспийского моря** глубоководная и представляет собой котловину, которая называется Дербентской впадиной ( $42^{\circ} 00' N$ ,  $50^{\circ} 00' E$ ). Наибольшая глубина в средней части моря достигает 788 м. Отмель с глубинами менее 20 м тянется узкой полосой вдоль обоих берегов. У Аграханского полуострова изобата 20 м отходит на расстояние до 20 миль от береговой линии. Более приглубом в средней части моря является западный берег.

Грунт в Каспийском море преимущественно рыхлый. Преобладающим грунтом является ил различного цвета с примесью песка и ракушки. Мощные отложения мягкого ила находятся в предустьевых районах, где они образованы наносами рек.

**Гидрометеорологическая характеристика.** Гидрометеорологические условия для плавания судов в Каспийском море наиболее благоприятны с мая по сентябрь, однако в некоторых районах в это время довольно часты штормы, возможны смерчи. Менее благоприятны гидрометеорологические условия с октября по апрель; в этот период наиболее вероятны штормы, особенно в средней части моря, довольно часты туманы. Значительно затрудняет плавание также сильное волнение. В годы с суровой и очень суровой зимой в порту Астрахань с ноября по март навигация осуществляется с помощью ледоколов, а в остальных районах северной части моря из-за тяжелых ледовых условий она прекращается.

**Метеорологическая характеристика.** Климат Каспийского моря определяется в основном его географическим положением, условиями общей циркуляции атмосферы, характером берегов и глубиной моря. Расположение моря в сравнительно низких широтах обуславливает высокую температуру воздуха, способствующую накоплению тепла в море. Зимой это тепло заметно смягчает климат района. Влияние общей циркуляции атмосферы проявляется в изменении интенсивности и площади распространения барических центров действия атмосферы. С ноября по март на климат Каспийского моря влияет Азиатский максимум, достигающий наибольшего развития в январе и феврале. Отроги его, распространяясь на запад и охватывая почти все море, обуславливают поступление зимой холодного и относительно сухого континентального воздуха умеренных широт. Зимой также наблюдается вхождение континентального арктического воздуха, вызывающего сильное похолодание, метели, ветры от N и NW.

С апреля по октябрь Каспийское море находится под влиянием отрога Азорского максимума и ложбины Южно-азиатского минимума, которые обуславливают поступление теплого и сухого тропического воздуха.

**Циклоны** на Каспийское море обычно приходят с Черного моря и распространяются чаще всего к северу, а иногда и к югу от Главного Кавказского хребта. Зимой в северной и средней частях описываемого района преобладает неустойчивая погода с резкими колебаниями температуры воздуха, частой сменой направлений ветра, временами имеющего силу шторма. В первой половине весны преобладает неустойчивая погода с частыми штормами и туманами. Во второй половине весны температура воздуха довольно резко повышается, облачность уменьшается, повсеместно устанавливается теплая, ясная и сухая погода со слабыми ветрами. Только в отдельных районах средней части моря в этот период нередки штормы северных направлений. Летом в большей части удерживается жаркая, преимущественно сухая погода со слабыми ветрами и хорошей видимостью. На всем побережье хорошо развиты бризы. В отдельных районах средней части моря возможны штормы. В начале осени сохраняется сухая ясная погода, а в середине сезона устойчивость ее нарушается прохождением циклонов. В конце осени погода становится холодной и пасмурной, наблюдаются резкие колебания температуры воздуха, часто идут дожди, особенно обильные в северной и средней частях моря. Довольно часты туманы. Для западного побережья характерно усиление штормов

**Ветры.** Ветровой режим в различных частях Каспийского моря неодинаков.

**Северная часть моря.** В открытом море и на побережье в течение всего года преобладают ветры от E и SE, суммарная повторяемость которых в отдельные месяцы достигает 60 %. Из ветров других направлений нередки ветры от N, NW и W (повторяемость каждого из них до 30 %). Средняя месячная скорость ветра повсеместно составляет 3-6 м/с, причем наибольшие ее значения отмечаются с октября по апрель. Штили наблюдаются редко, повторяемость их, как правило, не превышает 10%. Ветры со скоростью 15 м/с и более, чаще всего отмечаются в марте- мае, а в районе острова Чечень также в октябре-декабре. В это время среднее месячное число дней с сильным ветром составляет 3- 4, в остальные месяцы оно менее 2. Продолжительность таких ветров не более 12 ч. Преобладающие направления сильных ветров восточное, юго-восточное и северо-западное.

**Средняя часть моря.** В открытом море и на западном побережье в течение всего года преобладают ветры от E, SE и NW; повторяемость каждого из них колеблется от 20 до 40 %. Средняя месячная скорость ветра в большинстве пунктов составляет 5-7 м/с, лишь в районе города Дербент уменьшается до 3-4 м/с. Среднее месячное число дней со скоростью ветра 15 м/с и более колеблется преимущественно от 2 до 8, причем чаще всего сильные ветры наблюдаются с октября по апрель.

#### **Туманы.**

**Северная часть моря.** В открытом море повторяемость туманов изменяется с мая по ноябрь от 1 до 6 %, а с декабря по апрель от 5 до 15 %. На побережье среднее годовое число дней с туманом составляет преимущественно 40-47, лишь в отдельных пунктах оно менее 30. В течение года больше всего туманов наблюдается с ноября по март (в среднем 6-9 дней за месяц). С апреля по октябрь среднее месячное число дней с туманом не превышает 5.

**Средняя часть моря.** В открытом море туманы наблюдаются в основном зимой и весной, когда повторяемость их 1-5 %, а на северо-западе средней части до 15 %. На западном побережье туманы чаще всего наблюдаются с ноября-декабря по апрель в среднем от 3 до 8 дней за месяц. В остальные месяцы число дней с туманом здесь, как правило, не превышает 3.

#### **Особые метеорологические явления.**

**Грозы** на Каспийском море наблюдаются редко. Среднее годовое число дней с грозой изменяется от 4 до 16. Обычно они отмечаются с апреля по сентябрь, когда среднее месячное число дней с грозой составляет 1-5.

**Метели** наблюдаются в основном в северной и средней частях моря с ноября по март. Среднее месячное число дней с метелью 1-3.

**Смерчи** на Каспийском море возможны весной и летом. Смерч это вихрь, обладающий большой разрушительной силой и имеющий вертикальную или изогнутую ось диаметром от нескольких десятков метров до нескольких сотен метров. Давление воздуха в нем понижено. Из одного кучево-дождевого облака может опускаться одновременно несколько смерчей, в этом случае они имеют небольшой диаметр. Скорость перемещения смерча в среднем 10 м/с. Скорость ветра в смерче достигает 100 м/с. Наиболее вероятны смерчи в теплое время года днем, но их появление возможно в любом месяце и в любое время суток.

**Рефракция и миражи** на Каспийском море обычно наблюдаются летом. При сильной рефракции предметы видны с гораздо большего расстояния, чем в обычных условиях; берег кажется значительно ближе, чем в действительности; предметы как бы увеличиваются, приподнимаются. При миражах можно видеть предмет перевернутым, несколько изображений одного и того же предмета, а также изображения несуществующих в данном районе объектов. Иногда из-за рефракции и миражей бывает очень трудно опознать берег. Производить астрономические наблюдения вблизи берегов в этих случаях почти невозможно.

**Гидрологический режим** Каспийского моря формируется под влиянием следующих факторов: климатических условий, речного стока, глубин моря, характера берегов и извилистости береговой линии. Высокая температура воздуха летом и большое количество ясных дней обуславливают прогрев воды на значительную глубину, что влияет на плотность воды и ледовитость моря. Речной сток играет существенную роль в распределении температуры, солености и плотности воды в прибрежной зоне.

Особенно сильно влияние речного стока выражено у северо-западного берега в месте впадения в море реки Волга. Различия в глубинах и рельефе дна в разных частях моря также играют важную роль в гидрологическом режиме моря. В глубоководных частях летом накапливается много тепла, расход которого зимой сильно влияет на распределение температуры. Рельеф дна сказывается на режиме волнения и течений. Небольшая извилистость береговой линии и отсутствие островов у западного берега средней части благоприятствуют развитию волнения в этом районе моря. Мелководность северной части Каспийского моря вызывает более интенсивное, чем в других районах, вертикальное перемешивание водных масс, а зимой, в сочетании с низкой температурой воздуха, способствует большой ледовитости. В целом для гидрологического режима Каспийского

моря характерны сложная система поверхностных течений, преобладание волн высотой до 2 м, значительные сгонно-нагонные колебания уровня и довольно низкая соленость.

**Колебания уровня.** В годовом ходе уровня Каспийского моря максимум отмечается в июне-августе и минимум в декабре-феврале. Величина сезонных колебаний уровня составляет 0,3-0,4 м, а в отдельные годы около 0,6 м. В устьевой области реки Волга наблюдаются самые значительные сезонные колебания уровня (в среднем 1м). Сгонно-нагонные колебания уровня, вызванные ветрами, наблюдаются во всем море, но особенно развиты в его северной части в ноябре и декабре. Под воздействием сильных продолжительных ветров здесь отмечаются нагон воды до 4,5 м и сгон до 3 м относительно среднего уровня.

**Течения** в Каспийском море имеют сложный характер. Основными факторами, формирующими режим течений, являются: ветры, пространственная неоднородность плотности воды, конфигурация береговой линии, рельеф дна, а в северной части моря, кроме того, речной сток. Преобладают ветровые течения. Направление их в мелководных районах в целом совпадает с направлением господствующих ветров, а в глубоководных оно отклоняется от направления ветра вправо примерно на 45°.

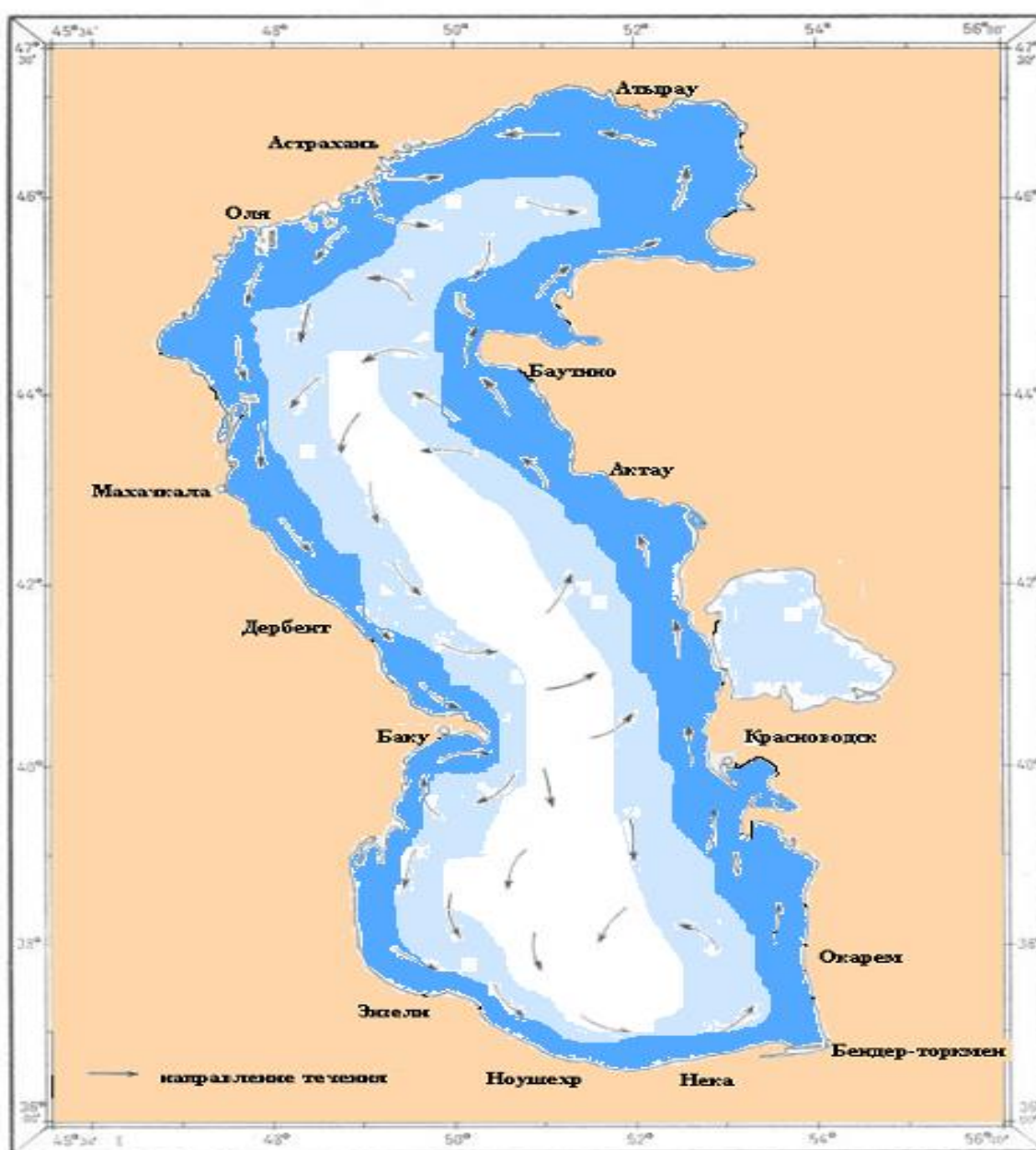


Схема поверхностных течений

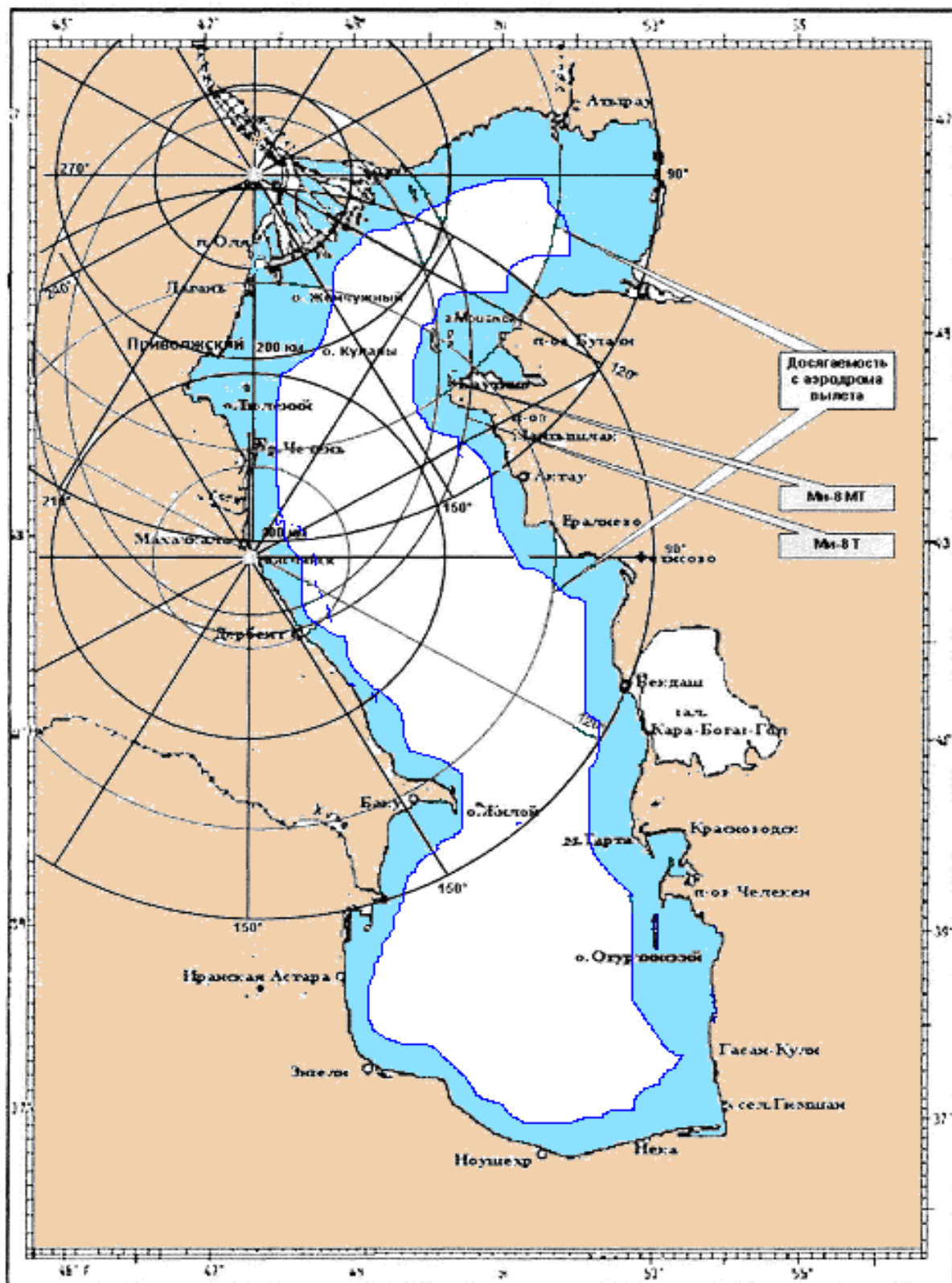
**Волнение** в Каспийском море довольно беспокойное. В северной части моря развитие волнения ограничено мелководьем, а с ноября по март, кроме того, наличием льда, высоты волн здесь, как правило, не превышают 4 м, лишь иногда 5 в приглубом юго-западном районе северной части моря достигают 8 м. В течение всего года в Каспийском море преобладают высоты волн менее 2 м, в средней части моря в течение всего года могут отмечаться высоты волн 6 и более метров. Максимальная расчетная высота волн в открытом море при длительных ураганных ветрах редкой повторяемости может быть более 17 м. Преобладающий период волн 5-7 с. Сильное волнение почти повсеместно наблюдается при ветрах от N и только в северо-западном районе средней части Каспийского моря при ветрах от SE. В открытом районе средней части моря нередко наблюдается сильная зыбь от N и NW, а в северной части от E и SE. В Каспийском море часто отмечается толчея.

**Ледовый режим.** Северная часть Каспийского моря к северу от параллели 44°N ежегодно покрывается неподвижным льдом. В средней части моря лед образуется эпизодически в бухтах и заливах. Ледообразование обычно начинается в мелководных районах северной части Каспийского моря в ноябре. К середине декабря покрываются льдом северо-восточная часть моря и мелководные районы северо-западной части, в конце декабря полностью замерзает вся северная часть моря. Однако в зависимости от погодных условий и суровости зимы замерзание моря происходит в разное время и с разной интенсивностью. У западного берега средней части моря лед появляется в конце декабря или в начале января, преимущественно это лед, дрейфующий из северной части моря. Для ледового режима средней части моря характерна неустойчивость ледяного покрова. Продолжительность ледового периода колеблется в широких пределах. Наибольшее число дней со льдом (до 140 за год) отмечается в мелководной северо-восточной части моря, а наименьшее в районе параллели 44°N и южнее ее. Во второй половине зимы при ветрах северных направлений образуются стамухи и торосы, которые представляют опасность для судов. Высота торосов в северной части моря достигает местами 7 м, а в средней части в районе порта Махачкала в суровые зимы 3 м. Стамухи, образующиеся в северной части моря и местами в средней встречаются как в виде отдельных стамух, так и в виде барьеров. Длина таких барьеров может достигать 1 мили, ширина десятков метров, высота 10 м, иногда и более.

**Обледенение судов.** Значительную угрозу безопасности плавания судов, особенно малых, в северной и средней частях Каспийского моря представляет их обледенение, которое наблюдается с ноября по март. Обледенение судов происходит при отрицательной температуре воздуха и сильном ветре, обуславливающим развитие волнения и, как следствие, забрызгивание судна забортной водой. Обледенение может наблюдаться также при выпадении переохлажденных осадков, при нахождении судна в переохлажденном тумане и при парении моря.



**СХЕМА ДОСЯГАЕМОСТИ  
ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ВЕРТОЛЕТОВ Ми-8**  
Расчетное время работы в районе ПСР – 30 минут







## Радиосвязь при бедствии

	<b>Цифровой избирательный вызов ( ЦИВ )</b>	<b>Радиотелефония</b>	<b>Радиотелекс</b>
<b>УКВ</b>	<b>Канал 70</b>	<b>Канал 16</b>	
<b>ПВ</b>	<b>2187,5 КГц</b>	<b>2182 КГц</b>	<b>2175,4 КГц</b>
<b>КВ 4</b>	<b>4207,5 КГц</b>	<b>4125 КГц</b>	<b>4177,5 КГц</b>
<b>КВ 6</b>	<b>6312 КГц</b>	<b>6215 КГц</b>	<b>6268 КГц</b>
<b>КВ 8</b>	<b>8414,5 КГц</b>	<b>8291 КГц</b>	<b>8376,5 КГц</b>
<b>КВ 12</b>	<b>12577 КГц</b>	<b>12290 КГц</b>	<b>12520 КГц</b>
<b>КВ 16</b>	<b>16804,5 КГц</b>	<b>16420 КГц</b>	<b>16659 КГц</b>




**КОРРЕКТУРА**  
**БАССЕЙНОВОГО ПЛАНА**

Взаимодействия федеральных органов исполнительной власти, органов исполнительной власти субъектов Российской Федерации и организации при проведении и поисковых и спасательных операций в зоне ответственности Российской Федерации на Каспийском море - 2020

№ л/п	Номер Страницы. Изъятый текст (схемы).	Вставленный новый текст (схемы)	Дата внесения корректуры	Подпись исполнителя
1	Приложение №3 Номера телефонов оперативного дежурного Каспийской флотилии [REDACTED]	[REDACTED]	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов
2	Приложение №3 Номера телефонов оперативного дежурного СПАСР КФл [REDACTED]	[REDACTED]	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов
3	Приложение №3 Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинский филиал ФГУП «Росморпорт»	Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинское управление Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов
4	Приложение №4 Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинский филиал ФГУП «Росморпорт»	Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт» г. Астрахань  Махачкалинское управление Каспийского бассейнового филиала	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов

		ФГУП «Росморпорт»		
5	Приложение №5 Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинский филиал ФГУП «Росморпорт»	Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинское управление Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов
6	План стр. № 14 Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинский филиал ФГУП «Росморпорт»	Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинское управление Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов
7	План стр. № 17 Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинский филиал ФГУП «Росморпорт»	Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»  Махачкалинское управление Каспийского бассейнового филиала ФГУП «Росморпорт»	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов
8	Приложение № 7.3 Астраханский филиал ФГУП «Росморпорт»	Каспийский бассейновый филиал ФГУП «Росморпорт»	03.11.2023	Ст. капитан-координатор МСКЦ А.П. Петухов

Начальник МСКЦ



В.Г. Завьялов