

Uluslararası Standartlar
ve Önerilen Uygulamalar

Ek 12
Uluslararası Sivil Havacılık
Anlaşması

Arama ve Kurtarma

Bu basım 13 Mart 2001 tarihinden önce Konsey tarafından karara bağlanan ve 1 Kasım 2001 tarihinde Ek 12'nin tüm önceki basımlarında yapılan bütün düzeltmeleri ve değişiklikleri içermektedir

Standartların ve Önerilen Uygulamaların uygulanabilirliği ile ilgili bilgi için Önsöze bakınız.

Yedinci Basım
Temmuz 2001

Uluslararası Sivil Havacılık Organizasyonu

DÜZELTMELER

Düzeltilmelerle ilgili konular, *ICAO Dergisinde* ve aylık *ICAO Yayınları ve GörSEL-İŞİTSEL Eğitim Araçları Kataloguna Ekte*, bu yayınları alanların danışabilmesi için düzenli olarak bildirilmektedir. Aşağıdaki tablo bu gibi düzeltilmelerin bir kaydının tutulması için verilmiştir.

No.	Uygulama Tarihi	Giriş Tarihi	Kimin tarafından girildiği
1-16		Bu basımla ilgili olarak	

No.	Yayınlama Tarihi	Giriş Tarihi	Kimin tarafından Girildiği

İÇİNDEKİLER

	Sayfa		Sayfa
ÖNSÖZ	4	4.4 Eğitim	21
BÖLÜM 1. Tanımlar	10	4.5 Enkazın kaldırılması	21
BÖLÜM 2. Düzenleme	12	BÖLÜM 5. Uygulama işlemleri	
2.1 Arama ve kurtarma hizmetlerinin oluşturulması ve sağlanması	12	5.1 Acil durumlara ilgili bilgiler	22
2.2 Arama ve kurtarma bölgelerinin oluşturulması	12	5.2 Acil durum aşaması süresince kurtarma koordinasyonu merkezlerinin yerine getireceği işlemler	22
2.3 Arama ve kurtarma hizmetleri ünitelerinin oluşturulması ve görevlendirilmesi	12	5.3 Uygulanan işlemler iki ya da daha fazla Sözleşmede imzası bulunan Devletin sorumluluğuna altında olduğu takdirde yapılacak işlemler.....	24
2.4 Arama ve kurtarma ünitelerinin haberleşmesi	12	5.4 Alanda bulunan yetkilerle ilgili işlemler	24
2.5 Kurtarma ünitelerinin tayin edilmesi	14	5.5 Kurtarma koordinasyonu merkezleriyle ilgili işlemler – işlemlerin sona erdirilmesi ve ertelenmesi	25
2.6 Kurtarma ünitelerinde bulunan araç-gereçler	14	5.6 Kurtarma ünitelerine ait işlemler	25
BÖLÜM 3. İşbirliği	16	5.7 Bir kaza olayında kurtarma ünitesinde görevli bulunan kişiye ait işlemler	25
3.1 Devletler arasındaki işbirliği	16	5.8 Bir kaza olayında komut altındaki pilota ait işlemler	26
3.2 Diğer hizmetlerle yapılan işbirliği	17	5.9 Tehlike iletilsinin kesintiye uğraması sonucu komuta eden pilota ait işlemler	27
3.3 Bilginin iletilmesi	17	5.10 Arama ve kurtarma sinyalleri	27
BÖLÜM 4. Hazırlık önlemleri	19	5.11 Kayıtların tutulması	27
4.1 Bilgi için gerekli şartlar	19	EK. ARAMA VE KURTARMA SİNYALLERİ	30
4.2 İşlemlerin Planlanması	20	1 Gemiden gelen sinyaller	30
4.3 Kurtarma üniteleri için hazırlık işlemleri	20	2 Yerden havaya verilen görsel sinyal kodları ..	30
		3 Havadan yere verilen sinyaller	31

ÖNSÖZ

Tarihi Geçmiş

Aralık 1946'da, Arama ve Kurtarma Bölümünün ikinci oturumunda, Arama ve Kurtarma konusundaki Standartlar ve Önerilen Uygulamalar ile ilgili olarak önerilerde bulunmuştur. Bu öneriler Sekreterlik ve daha sonra kurulmuş bulunan Hava Seferi Komitesi tarafından geliştirilmiş ve tümüyle Konseye sunulmuştur. Verilen teklifler sunulduğu şekliyle Komisyon tarafından kabul edilmemiş ve 20 Nisan 1948 tarihinde yeniden gözden geçirilmek üzere Hava Seferi Komitesine geri gönderilmiştir.

Daha sonra Bölgesel Hava Seferi Toplantılarında kazanılan deneyimlerin ışığında taslak bir Ek geliştirilmiş ve Hava Seferi Komisyonu tarafından prensipte onaylanarak, görüşlerini bildirmek üzere üye devletlere dağıtılmıştır. Devletlerden alınan görüşlerin sonucu olarak Hava Seferi Komisyonu tarafından daha ayrıntılı olarak geliştirilmiş ve sonuçlarla ilgili teklifler 25 Mayıs 1950 tarihinde Konsey tarafından karara bağlanmıştır ve Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşmasının 12. Eki olarak tayin edilmiştir. Ek, 1 Aralık 1950 yılında yürürlüğe konulmuş ve 1 Mart 1951 tarihinde uygulanmaya başlanmıştır.

Tablo A, Ekin içeriğinde bulunan en önemli konuların bir listesiyle birlikte daha sonra yapılan düzeltmelerin nerede olduğunu, Konsey tarafından karara bağlanan Ekin ve yapılan düzeltmelerin tarihini, bunların ne zaman yürürlüğe girdiğini ve ne zaman uygulamaya başlandığını göstermektedir.

Uygulanabilirlik

Bu belgede verilen Standartlar ve Önerilen Uygulamalar, *Bölgesel olarak uygulanan Ek İşlemlerin* uygulanmasıyla ilişkilidir – Arama ve Kurtarma, 7030 No.lu Belgede içeriğindedir ve bu belgede ayrıca bölgesel uygulama konusunda yardımcı işlemler de bulunmaktadır.

Ek 12, Sözleşmede imzası bulunan devletlerin kendi bölgelerindeki arama ve kurtarma hizmetlerini kurması, sürdürmesi, uygulaması konularında ve açık denizde ve devletler arasında bu gibi hizmetlerin koordinasyonunda uygulanmaktadır.

Sözleşmede İmzası Bulunan Devletlerin Bu Konuda Yapacakları Eylemler

Düzeltilmelerin bildirilmesi. Sözleşmede imzası bulunan Devletlerin dikkatleri, Anlaşmanın 38. Maddesinde belirtilen, Sözleşmede İmzası bulunan Devletlerden kendilerine ait yönetmelik ve uygulamalar ile bu Ekte bulunan Uluslararası Standartlar arasındaki değişiklikleri ve buna göre yapılmış düzeltmeleri Organizasyona bildirmeleri istenmektedir konusuna çekilmektedir. Sözleşmede imzası bulunan Devletler bunun gibi bir bildirimde bulunurken ayrıca, Bu Ekte sözü edilen Önerilen Uygulamalardan başka değişiklikleri ve buna göre yapılmış düzeltmeleri, eğer bu değişiklikler hava seferinin güvenliği ile ilgili olarak önemliyse bildirmeleri için davet edilmektedir. Bundan başka Sözleşmede imzası bulunan Devletler, daha sonra yapacakları herhangi bir değişikliği veya daha önce bildirilmiş bir değişikliğin artık uygulanmadığını derhal Organizasyona bildirmeleri konusunda da davet edilmektedir. Değişikliklerin bildirilmesi için özel bir istek, bu Ekte yapılacak

her bir düzeltme karara bağlandıktan hemen sonra Sözleşmede imzası bulunan Devletlere gönderilecektir.

Ayrıca Devletlerin dikkati, Anlaşmanın 38. Maddesi uyarınca Devletlerin yükümlülüğüne ek olarak, kendilerine ait ulusal yönetmelikleri ve uygulamaları ile tüm Hava-Deniz Bilgi Hizmetleri içindeki ilgili ICAO Standartları ve Önerilen Uygulamalar arasındaki değişikliklerin yayınlanması ile ilgili olarak Ek 15'in yükümlülüklerine de çekilmektedir.

Bilginin ulaştırılması. Bu Ekte belirtilen Standartlar ve Önerilen Uygulamalar gereğince sağlanan uçuş işlemlerini etkileyecek tesislerin, hizmetlerin ve işlemlerin oluşturulması, geri çekilmesi ve değiştirilmesi bildirilmelidir ve Ek 15 uyarınca yürürlüğe konulmalıdır.

Ek metnin ulusal yönetmeliklerde kullanılması. 13 Nisan 1948 tarihinde Konsey, Sözleşmede imzası bulunan Devletlerin, uygulanabilir olduğu sürece isteklerine bağlı olarak kendi ulusal yönetmeliklerini kullanmaları konusunda bir karar almıştır. Bu ICAO Standartlarının lisanı kesinlikle düzenleyici bir karakter sergilemekte ve ayrıca hava seferinin güvenliği veya düzenlenmesi için önemli olan herhangi bir ek ulusal yönetmelik de dahil olmak üzere Standartlardan ne kadar uzaklaşılacağını da belirtmektedir. Bu Ekin yükümlülükleri mümkün olduğunca, ulusal yasama içinde başlıca metin değişiklikleri yapılmadan dahil edilmesini kolaylaştırmak üzere yazılmıştır.

Ekle ilgili bölümlerin Durumu

Bir Ek, tümünün her ekte bulunması çok gerekli olmayan aşağıdaki bölümlerden oluşmuştur; bölümlerin durumları aşağıda belirtildiği gibidir:

1 – Ekin özelliğini belirten materyal:

- a) Anlaşmanın yükümlülüğü gereğince Konsey tarafından uygulanan Standartlar ve Önerilen Uygulamalar. Bunlar aşağıdaki gibi açıklanmaktadır:

Standart. Fiziksel özellik, konfigürasyon, materyal, performans, personel veya işlemlerle ilgili herhangi bir şartname, uluslararası hava seferinin güvenliği ve düzenlenmesi için gerekli olarak kabul edilmiş ve Anlaşma gereğince Sözleşmede imzası bulunan Devletlerin uyması gereken tek tip uygulama; uyulmasının mümkün olmadığı durumlarda, 38. Madde gereğince Konseye bildirilmesi.

Önerilen Uygulama. Fiziksel özellik, konfigürasyon, materyal, performans, personel veya işlemlerle ilgili herhangi bir şartname, uluslararası hava seferinin güvenliği, düzenlenmesi veya uygulanması konusunda isteğe bağlı olarak kabul edilmiş ve Anlaşma gereğince Sözleşmede imzası bulunan Devletlerin uymaya çalışması gereken tek tip uygulama.

- b) Uygunluk sağlamak amacıyla ayrı olarak gruplandırılmış materyallerden oluşmuş, ancak Konsey tarafından uygulanan Standartların ve Önerilen Uygulamaların bir bölümü olarak oluşturulmuş *ekler*.

- c) Standartlarda ve Önerilen Uygulamalarda kullanılan sözlük anlamlarının kabul edilmediği ve tek başına açıklayıcı olmayan terimler kullanılarak yapılan *tanımlar*. Bir tanımın bağımsız bir durumu bulunmamaktadır ancak kullanılan terimin anlamındaki bir değişiklik şartnameyi etkilediği sürece her Standart ve Önerilen Uygulamanın önemli bir parçasıdır.

2 – Standartlar ve Önerilen Uygulamalarla ilgili olarak Konsey tarafından onaylanan Materyalin yayınlanması:

- a) Konseyin eylemini temel alan ve Anlaşma ve Uygulama Kararını garantileyen Standartların ve Önerilen Uygulamaların uygulanmasıyla ilgili olarak Devletlerin yükümlülüklerinin açıklanmasını içeren tarihi geçmiş ve açıklayıcı materyallerden oluşan *ön sözler*.
- b) Metnin uygulanmasını anlaşılır hale getirmekte yardımcı olmak amacıyla Ekin kısımlarının, bölümlerinin veya parçalarının başlangıçlarını gösteren açıklayıcı materyallerden oluşmuş *giriş bölümleri*.
- c) Söz konusu Standartlar ve Önerilen Uygulamalarla ilgili gerçeklere dayanan bilgi veya atıflarda bulunmak için, ancak Standartların veya Önerilen Uygulamaların bir bölümünü oluşturmayacak şekilde metnin içinde uygun olan yerlere konulan *notlar*.
- d) Standartlara ve Önerilen Uygulamalara yardımcı materyallerde oluşan veya bunların uygulanmasında rehberlik içeren *ekler*.

Lisanın seçilmesi

Bu Ek beş lisanla yürürlüğe konulmuştur – İngilizce, Arapça, Fransızca, Rusça ve İspanyolca. Sözleşmede imzası bulunan her Devletten, ulusal uygulamaları ve Anlaşmada sağlanan diğer uygulamalar için doğrudan kullanmak veya buna göre Organizasyonu bilgilendirerek kendi lisanına çevirmek amacıyla bu metinlerden herhangi birini seçmeleri istenmektedir.

Yazılış uygulamaları

Her bir ifadenin görünüşünün belirlenmesi için aşağıdaki uygulamalara sadık kalınacaktır. *Standartlar* kalın olmayan roman harfleriyle yazılacaktır; *Önerilen Uygulamalar* kalın olmayan italik harflerle yazılacaktır. Durumları **Öneri** başlığı altında belirtilecektir. *Notlar* kalın olmayan italik harflerle yazılacak, durumları *Not* başlığı altında belirtilecektir.

Şartnamelerin yazımında aşağıdaki yazılış uygulamaları izlenecektir: Standartlar için kullanılacak fiil “yapılacaktır” ve Önerilen Uygulamalar için kullanılacak fiil “yapılmalıdır” olacaktır.

Tüm belge içinde:

- a) metrik sistemde verilen ölçülerin yanında parantez içinde ayak-libre sistemindeki ölçümler de verilmektedir.
- b) erkek cinsiyetini ile ilgili kelimeler hem erkek hem de kadın olarak algılanmalıdır.

Bu belgenin bir bölümünde verilen sayı ve/veya başlıkla belirtilmiş herhangi bir atıf bu bölümün bir alt bölümünü göstermektedir.

Tablo A. Ek 12'de yapılan düzeltmeler

Düzeltilmeler	Kaynaklar	Konular	Kabul edilmiş/onaylanmış Yürürlüğe konulmuş Uygulanabilir
1. basım	Arama ve Kurtarma Bölümü, İkinci Oturum (1946) Hava Seferi Komisyonu	Uluslararası Standartlar ve Önerilen Uygulamalar – Arama ve Kurtarma Hizmetleri	25 Mayıs 1950 1 Aralık 1950 1 Mart 1951
1 (2. basım)	Arama ve Kurtarma Bölümü, Üçüncü Oturum (1951)	Arama ve kurtarma organizasyonu; haberleşmeler; arama ve kurtarma tatbikatlarının değerlendirmeleri; arama ve kurtarma işlemleri; havadan yere verilen sinyaller	31 mart 1952 1 Eylül 1952 1 Ocak 1953
2 (3. basım)	İkinci Hava Seferi Konferansı (1955)	Alt kurtarma merkezleri; diğer Sözleşmede imzası bulunan Devletlerin hizmet vermek ve yakıt doldurmak için kullanılan kurtarma üniteleri	8 Mayıs 1956 1 Eylül 1956 1 Aralık 1956
3	Üçüncü Hava Seferi Konferansı (1956). Ek 6, Bölüm 6'daki 140. Düzeltme	Uçağın inmesi için uygun olan bölgelerin işaretlenmesi	13 Haziran 1957 1 Ekim 1957 1 Aralık 1957
4 (4. basım)	Hava, Hava Trafik Hizmetlerinin ve Arama ve Kurtarma Bölümlerinin kuralları (1958)	Devletler arasındaki işbirliği; acil durumlara ilgili bilgiler; kurtarma koordinasyonu merkezleri ile ilgili işlemler	8 Aralık 1959 1 Mayıs 1960 1 Ağustos 1960
5	Ek 11'deki 13. Düzeltme	Kurtarma koordinasyonu merkezlerinin hava trafik hizmetleri üniteleri tarafından bilgilendirilmesi	13 Nisan 1962 -- 1 Kasım 1962
6	Ek 9'daki 4. düzeltme	Sözleşmede imzası bulunan diğer Devletlerin kurtarma ünitelerine geçici girişi	-- -- 1 Temmuz 1964
7	Ek 11, Bölüm 5'teki 14. düzeltme	Tehlikeli durumda bulunan bir uçağa yardım etmek için yüzey gemilerinin ve havada bulunan bir uçağın alarma geçirilmesi	19 Haziran 1964 1 Kasım 1964 1 Şubat 1965
8	Uluslararası Denizde Can Güvenliği Anlaşması. Ek 11'deki 15. Düzeltme	Atıfta bulunulan konuların güncelleştirilmesi; uyarı hizmeti	10 Aralık 1965 -- 25 Ağustos 1966
9 (5. basım)	Hava Seferi Bölgesel Ek İşlemleri İnceleme Komisyonu	Sözleşmede imzası bulunan Devletler arasındaki işbirliği; Sözleşmede imzası bulunan diğer devletlerin kurtarma ünitelerinde bulunan hizmet verme ve yakıt doldurma işlemleri; arama ve kurtarma ile ilgili haberleşme tesislerinin kontrolü; daha fazla ünite veya hizmetlerle arama ve kurtarma eylemlerinde yardımcı olmak	25 Mayıs 1970 25 Eylül 1970 4 Şubat 1970
10	Hava Seferi Komisyonu	Arama ve kurtarma uçağı tarafından Uluslararası Sinyal Kodunun taşınması; 2182 kHz frekansındaki arama ve kurtarma araçları; ticari gemilerin konumları ile ilgili bilgiler	11 Aralık 1972 11 Nisan 1973 16 Ağustos 1973

Düzeltilmeler	Kaynaklar	Konular	Kabul edilmiş/onaylanmış Yürürlüğe konulmuş Uygulanabilir
11 (6. Basım)	Hava Seferi Komisyonu tarafından Ekin tümüyle incelenmesi	Yüzey gemileri için yeni sinyal; 24 saat çalışan arama ve kurtarma hizmetlerinin sağlanması; ticari gemilerin konumları ile ilgili bilginin ulaştırılması; arama ve kurtarma işlemlerinin değerlendirilmesi; komşu devletlerle işbirliğinin geliştirilmesi; kurtarma ünitelerine ait araç-gereçler; hava trafiği hizmetleri konusundaki bilgilerin elde edilebilirliği; atılabilecek yaşam gereçlerinin yerleri; tehlike içindeki uçağa yardım etme ve yüzey gemisiyle buluşmasını zorunlu hale getirme yöntemleri; arama ve kurtarmaya yardımcı olma veya diğer bir uçağın tehlike içindeki uçakla buluşma yöntemleri	25 Kasım 1974 25 Mart 1975 9 Ekim 1975
12	Ek 3'deki 60. Düzeltme	Meteoroloji ofisleri ve arama ve kurtarma üniteleri arasında ek haberleşme tesisleri	8 Aralık 1975 8 Nisan 1976 12 Ağustos 1976
13	Hava Seferi Komisyonu	Kazazedeler tarafından kullanılmak üzere yer-hava görsel sinyal kodu	15 Aralık 1980 15 Nisan 1981 26 Kasım 1981
14	Hava Seferi Komisyonu	Yasalara aykırı sefer yapan bir uçağa karşı alınan hazırlık önlemleriyle ilgili olarak kurtarma koordinasyon merkezinin (RCC) sorumlulukları	12 Mart 1990 30 Temmuz 1990 15 Kasım 1990
15	Hava Seferi Komisyonu	Arama ve kurtarma uçağının tanımlanması; kurtarma koordinasyon merkezleri (RCC) için haberleşme şartları ve arama ve kurtarma (SAR) araçları; arama kurtarma (SAR) ile ilgili irtibat noktası (SPOC)	12 Mart 1993 26 Temmuz 1993 11 Kasım 1993
16 (7. Basım)	Ek 6, Bölüm I, II ve III'deki sırasıyla 25. 20. ve 7. düzeltilmeler; Hava Seferi Komisyonu	"Komut altındaki pilot" tanımının yeniden gözden geçirilmesi; yazılımla ilgili düzeltme	12 Mart 2001 16 Temmuz 2001 1 Kasım 2001

ULUSLARARASI STANDARTLAR VE ÖNERİLEN UYGULAMALAR

Not – Uluslararası Sivil Havacılık Anlaşması, A23-13 no.lu kararla Genel Kurul tarafından kabul edilebilecek durumlarda, görevi yerine getirmeye yetkili veya görevi yerine getirmeye zorunlu olan kayıt tutan bir Devletin gerekli fonksiyonu uygulamasına izin vermesine rağmen, Kayıt tutan bu Devlet, diğer bir Devletin işletmecisi tarafından kiralanmış, kontratı başkasına verilmiş veya değiş-tokuş edilmiş – özellikle mürettebatsız olarak – bir uçak söz konusuysa ve bu gibi durumlarda Anlaşmada, işletmecinin ait olduğu Devletin hakları ve yükümlülüklerini tam anlamıyla açıklanmadığı için sorumluluklarını yerine getiremeyebilir. Buna göre Konsey, Devlete tahsis edilmiş fonksiyonlarla ilgili olarak Anlaşmada düzeltmeler yapılması gerektiği konusunda ön yargılı davranmadan, yukarıda sözü edilen durum olduğu takdirde, Kayıt tutan Devletin kendisine Anlaşma tarafından tahsis edilen fonksiyonları uygun bir biçimde yerine getiremeyecek durumda olduğunu, bu fonksiyonları kabul ettiği takdirde işletmecinin ait olduğu Devlete devretmekte ve işletmecinin ait olduğu Devletin fonksiyonları yerine getirmesinin Kayıt tutan Devletten daha uygun olduğunu vurgulamaktadır. Bu süregelen işlemlerin yalnızca uygulamada kolaylık sağlamanın bir parçası olduğu ve Kayıt tutan Devletin ya da üçüncü Devletin görevlerini açıklayan Chicago Anlaşmasının yükümlülüklerini etkilemeyeceği açıkça anlaşılmaktadır.

BÖLÜM 1. TANIMLAR

Arama ve Kurtarma Standartlarının ve Önerilen Uygulamaların içinde aşağıdaki terimler kullanıldığında, aşağıda belirtilen anlamlar vurgulanmaktadır:

Not – Bu tanımların içinde (RR) bulunuyorsa, bu tanım Uluslararası Haberleşme Birliğinin (ITU) Radyo Talimatlarından alınmıştır (onaylanmış ICAO politikaları beyanatları (9718 no.lu belge) da dahil olmak üzere Sivil Havacılığa ait Radyo Frekansı Spektrumu Şartları konusundaki El Kitabına bakınız).

Uyarı noktası. Acil durumda bulunan uçakla ilgili olarak kamu genelinden bilgi edinmek ve bilgiyi ilgili kurtarma koordinasyonu merkezine iletmek için tayin edilmiş ünitedir.

Uyarı safhası. Bir uçağın ve uçakta bulunan kişilerin güvenliği ile ilgili endişe duyulması durumudur.

Tehlike safhası. Bir uçağın ve uçakta bulunan kişilerin kesinlikle ciddi bir tehdit ve çok yakın bir zamanda oluşacak bir tehlike altında olduğu veya derhal yardım edilmesini gerektiren durumdur.

İndirme. Bir uçağın su üzerine inmesini zorlamaktır.

Acil durum safhası. Belirsiz safha, uyarı safhası veya tehlike safhası anlanlarına gelen kesinlik kazanmamış durumlarda kullanılan terimdir.

İşletmeci. Bir uçağın işletmesini alan veya almayı teklif eden bir kişi, kuruluş veya girişimcidir.

Komut altındaki pilot. İşletmeci tarafından veya genel havacılık söz konusuysa uçak sahibi tarafından tayin edilmiş, uçağı kullanan ve uçuşun güvenli bir şekilde sürdürülmesini sağlayan pilottur.

Radyo yönünü-bulma istasyonu (RR S1.91). Radyo yönü bulgularını kullanarak radyo saptaması yapan istasyondur.

Not – Radyo yönü bulgularının hava-deniz uygulamaları, hava-deniz radyo seferi hizmetleri içinde yer almaktadır.

Kurtarma koordinasyonu merkezi. Arama ve kurtarma hizmetlerinin etkili bir şekilde düzenlenmesinden ve arama ve kurtarma bölgesinde arama ve kurtarma işlemlerinin yönetimini koordine etmekten sorumlu ünedir.

Alt Kurtarma Merkezi. Arama ve kurtarma bölgesinde daha sonra belirlenmiş uygulamalar için tamamlayıcı olarak kurulmuş ve Kurtarma koordinasyonu merkezinden sonra gelen bir ünedir.

Kurtarma ünitesi. Eğitimli personelden oluşmuş ve arama ve kurtarma uygulamalarını hızlandırıcı uygun araç-gereçle donatılmış bir ünedir.

Arama ve kurtarma uçağı. Arama ve kurtarma ekibinin etkili bir biçimde yönetimini sağlamaya uygun özel araç-gereçle donatılmış bir uçaktır.

Arama ve kurtarma bölgesi. Arama ve kurtarma hizmetlerinin verildiğı belirlenmiş boyutlardaki bir alandır.

Arama ve kurtarma hizmetleri ünitesi. Kurtarma koordinasyonu merkezi, alt kurtarma merkezi veya uyarı noktası anlamına gelen belirsiz bir terimdir.

Kayıt tutan Devlet. Giriş yapan uçağın kaydını tutan Devlettir.

Belirsizlik safhası. Bir uçağın ve uçakta bulunan kişilerin güvenliğı konusunda belirsizlik gösteren bir durumun ortaya çıkmasıdır.

BÖLÜM 2. DÜZENLEME

2.1 Arama ve kurtarma hizmetlerinin oluşturulması ve sağlanması

2.1.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletler kendi bölgeleri içinde arama ve kurtarma hizmetlerinin oluşturulması ve sağlanması için düzenlemeler yapacaklardır. Bu hizmetler 24 saat hizmet verecek şekilde oluşturulacaktır.

2.1.1.1 Açık denizlerde ve kimin egemenliği altında olduğu belirsiz yerlerde arama ve kurtarma hizmetlerinin oluşturulması, bölgesel hava seferi anlaşmaları temel alınarak belirlenecektir. Bunun gibi bölgelerdeki arama ve kurtarma hizmetlerinin sorumluluğunu kabul eden Sözleşmede imzası bulunan bir Devlet, oluşturacağı ve uygulayacağı hizmetleri bu Ekin şartları uyarınca düzenleyecektir.

Not – “Bölgesel hava seferi anlaşmaları” deyimi, Bölgesel Hava Seferi Toplantılarında normal olarak önerilmiş ve ICAO Konseyi tarafından onaylanmış anlaşmalar anlamındadır.

2.1.2 Tehlike altındaki uçağa ve uçak kazasından kurtulanlara yardım sağlanırken, Sözleşmede imzası bulunan Devletler bu uçağın ve kazazedelerin hangi ülkeden olduklarını göz önünde bulundurmayacaklardır.

2.2 Arama ve kurtarma bölgelerinin oluşturulması

2.2.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletler, arama ve kurtarma hizmetleri verecekleri arama ve kurtarma bölgelerini belirleyeceklerdir. Bu gibi bölgeler birbiriyle çakışmayacak şekilde olacaktır.

2.2.1.1 **Öneri** – Arama ve kurtarma bölgelerinin sınırları uygulanabilir olduğu takdirde, uçuş bilgisi alınan bölgelerin etrafındaki sınırların içinde olmalıdır.

2.3 Arama ve kurtarma hizmetleri ünitelerinin oluşturulması ve görevlendirilmesi

2.3.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletler her bir arama ve kurtarma bölgesinde bir kurtarma koordinasyonu merkezi oluşturacaklardır.

2.3.2 **Öneri** – Sözleşmede imzası bulunan Devletler arama ve kurtarma hizmetlerinin etkinliğinin artırılması gereken durumlarda alt kurtarma merkezleri oluşturmalıdır.

2.3.3 **Öneri** – Kamu haberleşme tesislerinin, acil durumda bulunan bir uçağı gözlemleyerek ilgili kurtarma koordinasyonu merkezine doğrudan ve en hızlı biçimde bildirmesine izin vermediği durumlarda, Sözleşmede imzası bulunan Devletler, uyarı noktaları olarak uygun kamu veya özel üniteler tayin etmelidir.

2.4 Arama ve kurtarma ünitelerinin haberleşmesi

2.4.1 Her bir kurtarma koordinasyonu merkezinde aşağıdaki ünitelerle haberleşme araçları bulunacaktır:

- a) İlgili hava trafik hizmetleri ünitesi;
- b) İlgili alt kurtarma merkezleri;
- c) Bölgede bulunan uygun yön tayini ve konum saptama istasyonları;
- d) Uygun olduğu yerlerde, bölgede bulunan yüzey gemilerini uyarabilecek ve bunlarla haberleşebilecek kıyı radyo istasyonları.

Not – “Acil haberleşme araçları” deyiminin geçtiği yerlerde direkt hattı bulunan telefon, teletayp, direk telsiz devresi veya direkt hat bulunmuyorsa telefon santraline bağlı telefon veya teletayp araçları göz önünde bulundurulacaktır.

2.4.2 Her kurtarma koordinasyonu merkezinde aşağıdaki yerlerle hızlı ve güvenli haberleşme sağlayan araçlar bulunacaktır.

- a) bölgede bulunan kurtarma ünitelerinin genel merkezi;
- b) çevrede bulunan bölgelerdeki kurtarma koordinasyonu merkezleri;
- c) bu görev için tayin edilmiş meteoroloji ofisi veya meteoroloji gözlem ofisi;
- d) arama ve kurtarmanın uygulandığı yerlerdeki kurtarma üniteleri;
- e) uyarı noktaları;
- f) Kurtarma Koordinasyonu Merkezinin (RCC) arama ve kurtarma (SAR) irtibat noktası olarak tayin edildiği durumlarda arama ve kurtarma (SAR) bölgesinde hizmet veren COSPAS-SARSAT* Misyonu Kontrol Merkezi.

Not – “Hızlı ve güvenli haberleşme araçları” dijital veri iletişimi, telefon, faks ve telsiz gibi araçları içermektedir.

2.4.3 2.4.1 b)'de verilen şartlara ek olarak, her bir alt kurtarma merkezi aşağıdaki ünitelerle haberleşmek üzere hızlı ve güvenli haberleşme araçlarına sahip olacaktır.

- a) çevrede bulunan alt kurtarma merkezleri;
- b) bir meteoroloji ofisi veya meteoroloji gözlem ofisi;
- c) arama ve kurtarma uygulanmalarıyla görevlendirilmiş kurtarma üniteleri;
- d) uyarı noktaları.

Not – 2.4.2'nin altında verilen nota bakınız.

* COSPAS – tehlike altında bulunan gemilerin araştırılması için uzay sistemi
SARSAT – arama ve kurtarma uygulamalarının uydu yardımıyla izlenmesi

2.4.4 **Öneri** – 2.4.2 c) ve 2.4.3 b) uyarınca sağlanan haberleşme araçlarına ek olarak gerekli olduğu yerlerde örneğin kapalı devre televizyon gibi görsel veya işitsel haberleşme araçları sağlanmalıdır.

2.5 Kurtarma ünitelerinin tayin edilmesi

2.5.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletler her bir arama ve kurtarma bölgesinde uygun bir şekilde konumlandırılmış ve araç gereçlerle donatılmış kamu veya özel kurtarma ünitelerine ait elemanlar tayin edeceklerdir ve bu elemanların ve ilgili kurtarma koordinasyonu merkezinin konuyla ilgili fonksiyonlarını belirleyeceklerdir.

2.5.1.1 2.5.1.e göre tayin edilmiş ünite yetersiz görüldüğü takdirde Sözleşmede imzası bulunan Devletler ek kurtarma üniteleri oluşturacaklardır.

Not – Arama ve kurtarma bölgesindeki, arama ve kurtarma uygulamaları için gerekli en az sayıdaki üniteler ve tesisler, bölgesel hava seferi anlaşmaları tarafından belirlenecek ve uygun Hava Seferi Planı yayınlarında belirtilecektir.

2.5.2 **Öneri** – Sözleşmede imzası bulunan Devletler, arama ve kurtarma uygulamaları planının bir parçası olarak, kurtarma üniteleri olarak nitelendirilmeyen ancak buna rağmen arama ve kurtarma uygulamalarına katılabilecek kamu veya özel hizmet verecek elemanlar tayin etmelidirler ve bu elemanların ve ilgili kurtarma koordinasyonu merkezinin konuyla ilgili fonksiyonlarını belirlemelidirler.

2.6 Kurtarma ünitelerinde bulunan araç-gereçler

2.6.1 Kurtarma üniteleri hızlı bir şekilde konumlandırılmak ve herhangi bir kaza durumunda uygun yardımı sağlamak için tesis ve araç-gereçleri sağlayacaktır.

Not – Kurtarma üniteleri için araç-gereç seçiminde, modern uçakların boyut ve yolcu kapasitelerinin göz önünde bulundurulması önemlidir.

2.6.2 **Öneri** - 2.4.2 d) ve 2.4.3 c)'deki Standartlar ile şart koşulan haberleşmeye ek olarak, her bir kurtarma ünitesi, aynı kurtarma işlemi yapan diğer üniteler veya elemanlarla haberleşmeyi sağlayacak hızlı ve güvenli haberleşme araçlarına sahip olmalıdır.

Not – 2.4.2'nin altında verilen nota bakınız.

2.6.3 Her bir arama ve kurtarma uçağı, hava-deniz tehlikesi altındayken ve olay yerindeki eylem frekansından ve açıklanmış bulunan diğer frekanslardan haberleşmeyi sağlayacak şekilde donatılacaktır.

2.6.4 Her bir arama ve kurtarma uçağı, Ek 6, Bölüm I, II ve III uyarınca uçak tarafından taşınması istenen 121.5 MHz radyo dalgası veren bölgeye ait acil konum tespiti yapan vericilerle donatılacaktır.

Not – Acil yer tespit edici vericilere (ELT) ait Şartnameler Ek 10, Cilt III'de verilmiştir.

2.6.5 Denize yakın alanlarda yapılan arama ve kurtarma işlemleri için kullanılan her bir arama ve kurtarma uçağının ticari gemilerle haberleşmesi gerekiyorsa, bu gibi gemilerle 2182 kHz üzerinden haberleşmesi sağlanacak şekilde donatılacaktır.

2.6.6 Denize yakın alanlarda yapılan arama ve kurtarma işlemleri için kullanılan her bir arama ve kurtarma uçağının ticari gemilerle haberleşmesi gerekiyorsa, bu gibi gemilerle haberleşmede oluşacak lisan zorluklarının üstesinden gelebilmesi için Uluslararası Sinyal Kodunun bir kopyasını taşıyacaktır.

2.6.7 **Öneri** – Kazazedelere havadan atılacak malzeme sağlanmasının gerekli olmadığı bilindiği durumların dışında arama ve kurtarma işlemlerine katılan uçaklardan en az biri yüksekte atılabilecek yaşamsal malzemeler taşımalıdır.

2.6.8 **Öneri** – Devletler, arama ve kurtarma uçaklarının hazır durumda bulunmadığı yerlerde uygun hava alanları sağlamalı ve yaşamsal malzemeleri normal olarak arama ve kurtarma uygulamalarına katılmayan uçaklar tarafından atılmaya uygun bir biçimde paketlemelidir.

2.6.9 **Öneri** – Kazazedelere atılmak için yaşamsal malzemeleri içeren kutuların veya paketlerin içinde bulunanların genel özelliği, üzerinde bulunan bir renk koduyla, üzerine basılmış bir açıklamayla ve görülebilecek boyutlardaki açıklayıcı sembollerle belirtilmelidir.

2.6.9.1 **Öneri** – Yukarıdan atılan ve yaşamsal malzemeleri içeren kutuların ve paketlerin içindekilerin belirlenmesi için kullanılan renkler aşağıdaki kodlara göre renkli şeritler şeklinde olmalıdır.

Kırmızı – tıbbi malzeme ve ilk yardım malzemeleri.

Mavi – yiyecek ve su

Sarı – battaniye ve koruyucu giysiler

Siyah – soba, baltalar, pusulalar, pişirme kapları gibi çeşitli malzemeler

2.6.9.2 **Öneri** – Karışık özellikleri bulunan malzemeler bir kutu veya paket içinde atıldığı durumlarda, renk kodu kombine bir şekilde kullanılmalıdır.

2.6.10 **Öneri** – Yaşamsal malzemelerin kullanma talimatı yukarıdan atılan her bir kutuya ve pakete eklenmelidir. İçlerinden en az bir tanesi ICAO'nun çalışma lisanından olmak üzere bu ekler en azından üç lisanda basılmalıdır.

BÖLÜM 3. İŞBİRLİĞİ

3.1 Devletler arasındaki işbirliği

3.1.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletler kendi arama ve kurtarma düzenlemelerini, komşuları olan Sözleşmede imzası bulunan diğer Devletlerle koordine edeceklerdir.

3.1.2 **Öneri** – *Sözleşmede imzası bulunan Devletler gerekli olduğu takdirde kendi arama ve kurtarma işlemlerini komşu Devletlerle koordineli bir şekilde uygulamalıdır.*

3.1.2.1 **Öneri** – *Sözleşmede imzası bulunan Devletler uygulanabilir olduğu takdirde, komşu Devletlerle arama ve kurtarma işlemlerinin koordinasyonunu kolaylaştırmak için müşterek arama ve kurtarma işlemleri geliştirmelidir.*

3.1.3 Böyle bir duruma maruz kalan Sözleşmede imzası bulunan bir Devletin yetkisi belki de şöyle açıklanabilir; bu Devletin uçak kazasının yerini araştırmak ve bu kazadan hayatta kalanları kurtarmak amacıyla diğer Devletin kurtarma ünitelerinin bulunduğu bölgeye derhal giriş yapmasına izin verilecektir.

3.1.4 Kurtarma ünitelerinin Sözleşmede imzası bulunan diğer bir Devletin sınırlarına girmesini isteyen Sözleşmede imzası bulunan bir Devletin yetkilileri, ilgili Devletin kurtarma koordinasyonu merkezine veya bu Devlet tarafından atanmış diğer bir yetkili kuruluşa, planlanan görevin ve neden gerekli olduğunun tam ayrıntılarını veren bir belge sunacaktır.

3.1.4.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletin yetkilileri aşağıdaki uygulamaları yerine getirecektir:

- Böyle bir belgeyi aldıklarını derhal bildireceklerdir, ve
- Planlanan görevin yerine getirilmesini gerektiren herhangi bir durum bulunuyorsa bu durumu en kısa zamanda belirteceklerdir.

3.1.5 **Öneri** - *Sözleşmede imzası bulunan Devletler, komşu Devletlerle birbirlerinin sınırları içindeki kurtarma ünitelerine girmek için gerekli olan şartları açıklayıcı anlaşmalar yapmalıdırlar. Bu anlaşmalar bu gibi ünitelere girişi hızlandırmak amacıyla mümkün olan en az formaliteyi içermelidir.*

3.1.6 **Öneri** – *Sözleşmede imzası bulunan her bir Devletin kurtarma koordinasyonu merkezi aşağıdakileri yapmakta yetkilidir:*

- a) *İhtiyaç olduğu takdirde diğer kurtarma koordinasyonu merkezinden uçak, gemi, personel veya araç-gereç gibi yardımların istenmesi;*
- b) *Bu gibi uçakların, gemilerin, personelin veya araçların kendi sınırları içine girişinin yapılması için gerekli tüm izinlerin temin edilmesi;*

c) *Bunun gibi yapılan bir girişin hızlandırılması için uygun gümrük, göçmenlik veya diğer yetkililerle yapılacak gerekli düzenlemelerin sağlanması.*

3.1.7 **Öneri** –*Sözleşmede imzası bulunan her bir Devlet gerektiği zaman kurtarma koordinasyonu merkezine, uçak, gemi, personel veya araç-gereç şeklindeki yardımlar da dahil olmak üzere diğer kurtarma koordinasyonu merkezlerine yardım sağlaması için yetki vermelidir.*

3.1.8 **Öneri** - *Sözleşmede imzası bulunan Devletler arama ve kurtarma etkinliğini artırmak için kendi arama ve kurtarma ünitelerinin, diğer Devletlerin ve uygulamacıların katıldığı ortak eğitim uygulamaları düzenlemelidir.*

3.1.9 **Öneri** - *Sözleşmede imzası bulunan Devletler kendi kurtarma koordinasyonu merkezlerinde ve alt merkezlerde bulunan personelin, komşu ülkelerdeki merkezlere düzenli irtibat ziyaretlerinde bulunmaları için düzenlemeler yapmalıdır.*

3.2 Diğer hizmetlerle yapılan işbirliği

3.2.1 Sözleşmede imzası bulunan Devletler arama ve kurtarma hizmetlerinin bir parçası olarak tahsis edilmemiş tüm uçak, gemi, yerel hizmetler ve tesisleri, arama ve kurtarma çalışmalarında tam bir işbirliği sağlamak ve uçak kazasından sağ kalanlara mümkün olan yardımı yapmak üzere düzenleyeceklerdir.

3.2.2 Sözleşmede imzası bulunan Devletler kendi arama ve kurtarma hizmetlerinin, kazaları araştırmaktan sorumlu ve kazazedelerin bakımından sorumlu hizmetlerle işbirliği halinde olmasını garanti edeceklerdir.

3.2.3 **Öneri** – *Kaza araştırmasını kolaylaştırmak için kurtarma ünitelerine uygulanabilir olduğu sürece, uçak kazaları ile ilgili araştırmaları yöneten nitelikli bir kişi eşlik etmelidir..*

3.2.4 Devletler, tehlikeli durumla ilgili COSPAS-SARSAT verilerini almak için bir kurtarma irtibat noktası (SPOC) tayin edeceklerdir.

3.3 Bilginin iletilmesi

3.3.1 Sözleşmede imzası bulunan her bir Devlet, diğer bir Devletin kendi sınırları içindeki kurtarma ünitelerine giriş için gerekli bilgiyi yayınlayacak ve iletilmesini sağlayacaktır.

Not – 3.1.3'e bakınız.

3.3.2 **Öneri** – *Gerekli olduğu durumlarda, Sözleşmede imzası bulunan Devletler arama ve kurtarma uygulama planları ile ilgili bilgiyi kurtarma koordinasyonu merkezleri veya diğer kuruluşlar kanalıyla elde edilebilir hale getirmelidirler.*

3.3.3 **Öneri** – *Sözleşmede imzası bulunan her bir Devlet, denizdeki gemilerin konumu ile ilgili kayıtlı bilgiyi düzenli bir şekilde yayınlamalı ve mümkün olan her sürede bu bilgiyi temin etmek isteyen Sözleşmede imzası bulunan Devletlere iletmelidirler.*

3.3.4 Öneri – Sözleşmede imzası bulunan Devletler, bir uçağın acil durum içinde olduğuna inanılmasını gerektiren bir neden bulunuyorsa ve herhangi bir uçak kazasında alınacak önlemler konusunda kamu geneline verilecek talimatları en uygun ve elverişli biçimde iletmelidirler.

BÖLÜM 4. HAZIRLIK ÖNLEMLERİ

4.1 Bilgi için gerekli şartlar

4.1.1 Her bir kurtarma koordinasyonu merkezi, kendisine ait arama ve kurtarma bölgesiyle ilgili olarak aşağıdaki bilgileri her zaman güncelleştirilmiş haliyle bulunduracaktır.

- a) Kurtarma üniteleri, alt kurtarma merkezleri ve uyarı noktaları;
- b) hava trafiği hizmetleri ünitesi;
- c) arama ve kurtarma uygulamalarında kullanılabilecek haberleşme araçları;
- d) bölgedeki uygulamalardan sorumlu tüm uygulamacıların veya atanmış bulunan temsilcilerinin e-mail adresleri ve telefon numaraları;
- e) arama ve kurtarma uygulamalarında yararlı olma ihtimalleri bulunan tıbbi ve ulaşım tesisleri de dahil olmak üzere diğer kamu ve özel kaynaklar.

4.1.2 **Öneri** – Her bir kurtarma koordinasyonu merkezinde, aşağıdaki bilgiler de dahil olmak üzere arama ve kurtarma işlemlerini ilgilendiren tüm diğer bilgiler bulunmalıdır:

- a) arama ve kurtarma çalışmalarına katılması olası olan konumlar, çağrı işaretleri, gözlem saatleri ve tüm radyo istasyonlarının frekansları;
- b) radyo gözlemleri ve frekans gözetimleri yapan yerler ve gözlem hizmetlerinin süresi;
- c) Özellikle havandan gözlemlendiğinde konumu belirlenmemiş veya rapor edilmemiş enkaz konusunda yanlışlık yapılmasına neden olacak cisimler;
- d) Yukarıdan atılabilecek acil ve yaşamsal malzemelerin depolandığı alanlar.

4.1.3 **Öneri** – Arama ve kurtarma bölgesinde denize yakın alanların da bulunduğu her bir kurtarma koordinasyonu merkezi, bu alanların sınırları içinde tehlikede bulunan uçağa yardım sağlayabilecek gemilerin konumu, gerçek rotası ve çağrı işaretleriyle ilgili bilgiye ulaşma konusunda hazır bulunmalıdırlar.

Not – Bu bilgi ya kurtarma koordinasyonu merkezlerinde ya da gerekli olduğunda hemen elde edilebilir bir şekilde saklanmalıdır.

4.1.4 Arama ve kurtarma ile ilgili bilgilerin gösterilmesi ve işaretlenmesi amacıyla arama ve kurtarma bölgesinin geniş ölçütlerdeki bir haritası her bir kurtarma koordinasyonu merkezinde hazır bulundurulmalıdır.

4.2 İşlemlerin Planlanması

4.2.1 Her bir kurtarma koordinasyonu merkezi kendi arama ve kurtarma bölgesinin sınırları içinde arama ve kurtarma işlemlerini yönetmek üzere ayrıntılı bir plan hazırlayacaktır.

4.2.2 İşlemlerle ilgili plan, diğer Devletler tarafından sağlananlar da dahil olmak üzere uçakların, gemilerin ve taşıtların mümkün olan en fazla miktarda hizmet ve yakıt doldurma düzenlemelerini belirtecektir.

4.2.3 **Öneri** – *İşlemlerle ilgili plan aşağıdakiler gibi, arama ve kurtarma uygulamaları için alınan önlemlerle ilgili ayrıntıları içermelidir:*

- a) *arama ve kurtarma bölgesindeki arama ve kurtarma uygulamalarında izlenen yol;*
- b) *elde bulunan haberleşme sistemlerinin ve tesislerin kullanımı;*
- c) *çevrede bulunan diğer kurtarma koordinasyonu merkezleriyle müşterek alınan önlemler;*
- d) *havada bulunan uçaklar ve denizde yol alan gemiler için uyarı yöntemleri;*
- e) *arama ve kurtarma için tayin edilmiş personelin görevleri ve yetkileri;*
- f) *meteorolojik veya diğer şartlar altında gerekli olabilecek diğer araç-gerecin elde edilme olasılığı;*
- g) *hava durumu raporları ve tahminleri, uygun NOTAM vb gibi arama ve kurtarma işlemleriyle ilgili esas bilgilerin elde edilmesi yöntemleri;*
- h) *Diğer kurtarma koordinasyonu merkezlerinden, ihtiyaç olduğu durumlarda alınacak uçak, gemi, personel veya araç-gereçler de dahil olmak üzere gelecek yardımların elde edilmesi yöntemleri;*
- i) *Tehlike altında bulunan uçağın yüzey gemisiyle buluşma yerine zorunlu iniş yapmasına yardım edilmesi ile ilgili yöntemler;*
- j) *Arama ve kurtarma veya diğer bir uçağın, tehlike altında bulunan uçakla buluşmasına yardımcı olunması ile ilgili yöntemler;*
- k) *Yasa dışı uygulamalara konu olduğu bilinen ya da inanılan bir uçağa yardım etmek için alınan ilk önlemler.*

4.3 Kurtarma üniteleri için hazırlık işlemleri

4.3.1 Her bir kurtarma ünitesi aşağıdaki işlemleri yapacaktır:

- a) görevlerini etkili bir şekilde yerine getirmek için gerekli olan ve 4.2'de açıklanan işlemlere ait planın tüm bölümleri konusunda bilgi sahibi olmak;
- b) gerekli sayıda kurtarma gemilerinin ve taşıtların hazır bulundurulmasını sağlamak;
- c) gıda, tıbbi stok, sinyal verme araçları ve diğer yaşamsal ve kurtarma araçlarının hazır bulundurulmasını sağlamak;
- d) araçlarının miktarı ve hazır durumda bulundurulduğu konusunda kurtarma koordinasyonu merkezine en son bilgileri iletmek.

4.3.2 Öneri – *Her bir kurtarma ünitesi hali hazırda gerekli olan arama ve kurtarma işlemleriyle meşgul olanların yerine geçirilmek üzere yedek gemi veya taşıt bulundurmak için gerekli düzenlemeleri yapmalıdır.*

4.4 Eğitim

Öneri – *Arama ve kurtarma konusunda en üst düzeyde etkinliği başarmak ve sağlamak için Sözleşmede imzası bulunan Devletler, arama ve kurtarma personelleri için düzenli eğitim sağlamalı ve uygun arama ve kurtarma tatbikatları düzenlemelidirler.*

4.5 Enkazın kaldırılması

4.5.1 Sözleşmede imzası bulunan her bir Devlet, kendi sınırları içinde bulunan uçak kazalarından veya açık denizde oluşan kaza durumlarından ya da arama ve kurtarma bölgeleri olarak sorumluluğu altında bulunan kimin egemenliği altında olduğu belirlenmemiş alanlardaki kazalardan kalan enkazı, daha sonra oluşacak herhangi bir karışıklığı önlemek amacıyla kaza incelemesinin veya çizelgenin çıkarılmasının hemen ardından kaldıracak veya yok edecektir.

4.5.2 **Öneri** – *4.5.1'e uyulmasını kolaylaştırmak için Sözleşmede imzası bulunan her bir Devlet uçağın enkazını bulan herhangi bir kişinin mümkün olan en kısa sürede uygun yetkiliyi bilgilendirmesini istemelidir.*

BÖLÜM 5. UYGULAMA İŞLEMLERİ

5.1 Acil durumlara ilgili bilgiler

5.1.1 **Öneri** – Sözleşmede imzası bulunan Devletler bir kazayı gözlemleyen veya uçağın acil durumda olduğuna inanmak için nedenleri olan herhangi bir kişiyi, elde ettiği tüm bilgileri derhal uygun uyarı noktasına veya ilgili kurtarma koordinasyonu merkezine iletmesi için teşvik etmelidir.

5.1.2 Arama ve kurtarma organizasyonunda çalışan herhangi bir yetkilinin veya elemanın bir uçağın acil durumda olduğuna inanmak için nedeni bulunuyorsa, bu kişiler elde ettiği tüm bilgileri derhal ilgili kurtarma koordinasyonu merkezine bildirecektir.

5.1.3 Kurtarma koordinasyonu merkezleri acil durumda bulunan uçakla ilgili bilgiyi alır almaz bu bilgiyi değerlendirecek ve gerekli olan uygulamanın boyutlarını belirleyecektir.

5.1.4 Acil durumda olan bir uçak ile ilgili bilgi hava trafik hizmetleri ünitelerinden başka bir kaynaktan alınmışsa, kurtarma koordinasyonu merkezi durumla ilgili acil durum aşamasını belirleyecek ve bu aşamaya uygulanabilir işlemleri yerine getirecektir.

5.2 Acil durum aşaması süresince kurtarma koordinasyonu merkezlerinin yerine getireceği işlemler

5.2.1 Belirsizlik aşaması

Belirsizlik aşaması süresince kurtarma koordinasyonu merkezi, gelen raporları en hızlı şekilde değerlendirmek üzere mutlaka hava trafiği hizmetleri üniteleriyle ve diğer uygun kuruluş ve hizmetlerle işbirliği yapacaktır.

5.2.2 Uyarı aşaması

Uyarı aşamasının olduğu durumlarda kurtarma koordinasyonu merkezi uygun arama ve kurtarma hizmetleri ünitelerini ve kurtarma ünitelerini derhal alarma geçirecek ve gerekli eylemleri başlatacaktır.

5.2.3 Tehlike aşaması

Bir uçağın tehlike altına olduğuna inanılıyorsa veya tehlike aşaması oluştuğunda kurtarma koordinasyonu merkezi aşağıdakileri yerine getirecektir:

- a) işlemlerle ilgili ayrıntılı plan uyarınca uygun arama ve kurtarma hizmetleri üniteleri ve kurtarma üniteleri tarafından eylemin başlatılması;
- b) uçağın konumunun saptanması, bu konumun belirsizlik derecesinin tahmin edilmesi ve bu bilgiler ve koşullar göz önünde bulundurularak araştırılacak alanın boyutlarının belirlenmesi;

- c) uygun olduğu durumlarda işletmecinin bilgilendirilmesi ve gelişmelerden haberdar edilmesi;
- d) çevrede bulunan kurtarma koordinasyonu merkezlerinin, gerekli görülen olası yardım veya hangisinin uygulamaya katılacağı konusunda bilgilendirilmesi;
- e) acil durum konusundaki bilgi diğer bir kaynaktan gelmişse durum hakkında ilgili hava trafik hizmetleri ünitesinin bilgilendirilmesi;
- f) özellikle aşağıdaki konumda bulunmaları gerekli olmayan uçak, gemi, kıyı istasyonları veya diğer hizmetlerin erken aşamada aşağıdakileri uygulamasını sağlamak:

- 1) tehlike altında bulunan uçaktan gelen radyo dalgalarının veya acil yer tespit edici vericisinin dinlenmesi için nöbet tutulmasını sağlamak

Not – Ek 10, Cilt III'de verilen acil yer tespit edici vericilerine (ELT) ait şartnamelerde yer alan frekanslar 121.5 MHz ve 406 MHz'dir.

- 2) mümkün olan en elverişli şekilde tehlike altında bulunan uçağa yardım etmek;
- 3) kurtarma koordinasyonu merkezini her türlü gelişmeden haberdar etmek.
- g) Elde edilen bilgilerin ışığında gerekli arama ve/veya kurtarma işlemlerini uygulamak için bir planın oluşturulması ve bu planın yol gösterici olarak işlemin uygulamasını yöneten yetkililere derhal iletilmesinin sağlanması;
- h) gelişen koşullar uyarınca g) maddesinde verilen yol gösterici planda gerektiğinde düzeltmelerin yapılması;
- i) uçağın kaydını tutan Devletin bilgilendirilmesi;
- j) uygun kaza araştırma yetkililerinin bilgilendirilmesi

Koşullar aksini gerektirmedikçe açıklanmış bulunan bu önlemlerin izlenmesi zorunludur.

5.2.4 Konumu bilinmeyen bir uçak ile ilgili olarak arama ve kurtarma eyleminin başlatılması

Konumu bilinmeyen bir uçakla ilgili olarak acil durum aşamasının bildirildiği ve belki de iki veya daha fazla arama ve kurtarma bölgesinin bulunduğu durumlarda aşağıdakiler uygulanacaktır:

- a) Kurtarma koordinasyonu merkezi acil bir durumun oluştuğu konusunda bilgi almış ve diğer merkezlerin uygun eylemlerde bulunduğundan emin değilse, bu merkez kendisini 5.2 maddesi uyarınca uygun eylemin başlatılması konusunda sorumlu sayacak ve sorumlulukları derhal üstlenmek için bir kurtarma

koordinasyonu merkezinin tayin edilmesi amacıyla komşu kurtarma koordinasyonu merkezleriyle irtibata geçecektir.

- b) Kurtarma koordinasyonu merkezlerinin aksinin yapılması konusunda ortak bir anlaşmaya vardıkları durumların dışında, arama ve kurtarma eylemini koordine eden kurtarma koordinasyonu merkezi, merkez olarak tanınacak ve aşağıdakilerden sorumlu olacaktır:
- En son rapor edilmiş konumuna göre uçağın bulunduğu bölge; veya
 - En son rapor edilmiş konumuna göre iki arama ve kurtarma bölgesi sınırları içinde uçağın ilerlediği bölge; veya
 - Uygun iki yönlü telsiz haberleşme sistemi ile donatılmamış olduğu veya telsiz haberleşmesi yapma zorunluluğu bulunmadığı durumlarda uçağın ilerlediği bölge.
- c) Tehlike aşamasının bildirilmesinden sonra, arama ve kurtarma eylemlerini koordine eden kurtarma koordinasyonu merkezi, işlemleri uygulayacak tüm kurtarma koordinasyonu merkezlerini acil durum koşulları ve bunu izleyen gelişmeler konusunda bilgilendirecektir. Aynı zamanda kaza ile ilgili herhangi bir bilgi alan tüm kurtarma koordinasyonu merkezleri, bu bilgiyi arama ve kurtarma eylemini koordine eden kurtarma koordinasyonu merkezine ileteceklerdir.

5.2.5 Acil durum aşamasında olduğunun bildirilmesiyle ilgili olarak uçağa bilgi iletilmesi

Uygulanabilir olduğu takdirde, arama ve kurtarma eylemini koordine eden kurtarma koordinasyonu merkezi, uçağın seferde olduğu bölgede uçuş talimatlarını veren hava trafik hizmetleri ünitesine, uçağa bilgiyi ulaştırabilmesi için arama ve kurtarma eyleminin başlatıldığı konusunda bilgi verecektir

5.3 Uygulanan işlemler iki ya da daha fazla Sözleşmede imzası bulunan Devletin sorumluluğuna altında olduğu takdirde yapılacak işlemler

Tüm arama ve kurtarma işlemleri süresince işlemlerin yürütülmesi Sözleşmede imzası bulunan bir Devletten fazla Devletin sorumluluğu altındaysa, her bir sorumlu Devlet, bölgede bulunan kurtarma koordinasyonu merkezinin isteği üzerine işlemlere ait plan uyarınca eylemlerde bulunacaktır.

5.4 Bölgede bulunan yetkilerle ilgili işlemler

Yetkililer derhal işlemlerin uygulanmasını yönetmeye başlayacaklar veya aşağıda verilen eylemleri yerine getireceklerdir:

- a) Kendi direktifleri altındaki ünitelere talimat verecekler ve bu talimatlar konusunda kurtarma koordinasyonu merkezini bilgilendireceklerdir.

- b) Kurtarma koordinasyonu merkezini her türlü gelişmeden haberdar edeceklerdir.

5.5 Kurtarma koordinasyonu merkezleriyle ilgili işlemler – işlemlerin sona erdirilmesi ve ertelenmesi

5.1.1. Belirsizlik ve uyarı aşamaları

Acil durumun ortandan kalktığına kurtarma koordinasyonu merkezine bildirilmesiyle oluşan herhangi bir belirsizlik veya uyarı aşaması aynı zamanda uygulamalara katılan veya konu ile ilgili olarak bilgilendirilmiş bulunan ünitelere de iletilecektir.

5.5.2 Tehlike aşaması

5.5.2.1 Tehlike aşaması süresince acil durumun ortandan kalktığına kurtarma koordinasyonu merkezine bildirilmesi üzerine bu merkez uygulamaları sona erdirmek için gerekli önlemleri alacaktır ve bu durumu uygulamalara katılan ve veya bu konu ile ilgili olarak bilgi verilmiş bulunan yetkiliye, üniteye veya hizmete iletilecektir.

5.5.2.2 Tehlike aşaması süresince aramanın sona erdirilmesi gerektiği saptanırsa, kurtarma koordinasyonu merkezi uygulamaları erteleyecek ve uygulamalara katılan yetkiliyi, üniteyi veya hizmeti bilgilendirecektir. Daha sonra gelecek geçerli bilgiler değerlendirilecek ve bu bilgilerin doğruluğu göz önünde bulundurularak işlemler yeniden başlatılacaktır.

5.5.2.3 Tehlike aşaması süresince aramanın daha fazla sürdürülmesinin bir yararı olmadığı saptanırsa, kurtarma koordinasyonu merkezi uygulamaları sona erdirecek ve uygulamalara katılan yetkiliyi, üniteyi veya hizmeti bu konu ile ilgili olarak bilgilendirecektir.

5.6 Kurtarma ünitelerine ait işlemler

Kurtarma koordinasyonu merkezi tarafından talimat verildiği takdirde kurtarma ünitesi aşağıdakileri uygulayacaktır:

- a) Verilen talimatta istenildiği şekilde hareket edecektir.
- b) Kurtarma koordinasyon merkezini, kedisine ait arama ve kurtarma araçlarının miktarı ve hazır olma durumu konusunda sürekli bilgilendirecektir.
- c) Yaptığı uygulamalar konusunda kurtarma koordinasyon merkezini sürekli bilgilendirecektir.

5.7 Bir kaza olayında kurtarma ünitesinde görevli bulunan kişiye ait işlemler

Herhangi bir kaza olayında kurtarma ünitesinde görevli olarak atanmış kişi, kurtarma koordinasyonu merkezinin verdiği talimat uyarınca hareket edecektir ve aşağıdaki uygulamaları yerine getirecektir:

- a) Uygun olmayan ışıkların kullanılmasından veya elektrik veya sürtünmeden dolayı olası kıvılcım oluşmasından dolayı uçakta yangın çıkması konusunda hiçbir tehlikenin bulunmadığından emin olmak;
- b) Kazada sağ kalanlara yardım etmek;
- c) b) maddesi kadar gerekli olmadığı veya aksi konusunda talimat verilmediği sürece, kazanın nedenlerinin bulunması ile ilgili tüm incelemeler için gerekli bilgi alınana kadar uçağın enkazına ve bıraktığı izlere dokunulmamasını sağlamak.

5.8 Bir kaza olayında komuta eden pilota ait işlemler

5.8.1 Komuta eden bir pilot diğer bir uçağın veya yüzey gemisinin tehlike altında olduğunu gözlemlerse, gerçekleştirebilmesinin olası olmadığı veya koşulların elverişsiz ve gereksiz olduğu durumların dışında aşağıdakileri uygulayacaktır:

- a) Orada bulunmasının gereksiz olduğuna karar verene kadar tehlike altındaki gemiyi gözlem altında tutmak;
- b) Konumunu kesin olarak bilmediği durumlarda, bunun gibi bir eylemi olayın saptanmasını kolaylaştırmak için sürdürmek;
- c) Kurtarma koordinasyonu merkezine veya hava trafiği hizmetleri ünitesine mümkün olduğunca aşağıdaki bilgileri iletmek:
 - Tehlikedeki geminin tipi, kimliği ve durumu;
 - Konumu, coğrafik koordinatlarının belirtilmesi veya belirgin bir işaretten veya bir radyo seferine yardımcı olan merkezden uzaklığı ve gerçek gidiş yönü;
 - Eşit ayarlanmış Evrensel Zamana (UTC) göre saat ve dakika olarak açıklanmış gözleme zamanı;
 - Gözlemlediği kişilerin sayısı
 - Kişiler tehlike altında bulunan gemiyi terk etmişler mi;
 - Su üstünde bulunan kişilerin sayısı;
 - Kazazedelerin gözlemlenen fiziksel durumları;
- d) kurtarma koordinasyonu merkezinin ya da hava trafik hizmetleri ünitesinin verdiği talimatlar uyarınca hareket etmek.

5.8.1.1 Kazanın bulunduğu yere ilk ulaşan uçak, arama ve kurtarma uçağı değilse, ilk arama ve kurtarma uçağı kaza yerine ulaşmaya kadar daha sonra gelen tüm uçaklar gibi yalnızca gözleme faaliyetlerinde bulunacaktır. Gözlem sırasında bu uçak uygun kurtarma koordinasyonu merkezi veya hava trafik hizmetleri ünitesiyle

haberleşmede başarısız olursa, karşılıklı yapılan anlaşma uyarınca, bu işlemi, ilk arama ve kurtarma uçağı gelinceye kadar haberleşmeyi sağlayabilen ve sürdürebilen bir uçağı devredecektir.

5.8.2 Bir uçağın, tehlike altında bulunan bir uçağı veya gemiyi, bir geminin bulunduğu alana yönlendirmesi gerekiyorsa, bu uçak yaptığı bu yerleştirme işlemi ile ilgili kesin talimatı herhangi bir araçla iletacaktır. Herhangi bir telsiz haberleşmesi yapılamadığı takdirde bu uçak Ekte verilen uygun sinyali kullanacaktır.

5.8.3 Bir uçağın, elde ettiği bilgileri kazazedelere veya yüzey kurtarma ünitelerine ulaştırması gerekiyorsa ve iki yönlü haberleşme yapması mümkün değilse, uygulanabilir olduğu takdirde, doğrudan irtibatı sağlayabilecek haberleşme araçlarını uçaktan atacaktır veya uçaktan mesaj atarak bilginin iletilmesini sağlayacaktır.

5.8.4 Yerden herhangi bir sinyal verildiğinde uçak, 5.8.2'de belirtilen yoldan veya bu yol elverişsizse Ekte verilen uygun sinyali kullanarak, verilen bu sinyalin anlaşıldığını belirtecektir.

5.9 Tehlike iletisinin kesintiye uğraması sonucu komuta eden pilota ait işlemler

Telsizle veya izlem telefonundan verilen bir tehlike sinyali ve/veya mesajı veya buna eş değer bir ileti kesintiye uğradığında bu pilot aşağıdakileri uygulayacaktır:

- a) Verilmişse, tehlike altında bulunan geminin konumunun kaydedilmesi;
- b) Mümkünse radyo dalgalarının yönünün saptanması;
- c) Tehlike iletisi konusunda uygun kurtarma koordinasyonu merkezinin veya hava trafik hizmetleri ünitesinin bilgilendirilmesi ve tüm eldeki bilgilerin verilmesi;
- d) Talimatları beklerken kendi sağ duyusu doğrultusunda iletide verilen konumunu koruması.

5.10 Arama ve kurtarma sinyalleri

5.10.1 Ekte verilen sinyaller kullanıldığında Ekte açıklanan anlamlara gelmektedir. Bu sinyaller yalnızca işaret vermek amacıyla kullanılacak ve bu sinyallerde karışıklık yaratacak olası herhangi bir sinyal kullanılmayacaktır.

5.10.2 Ekte verilen sinyallerden herhangi birisi gözlemlendiğinde uçak, bu Ekte verilen sinyalin yorumunu yaparak istenilen önlemi alacaktır.

5.11 Kayıtların tutulması

5.11.1 **Öneri** – Her bir kurtarma koordinasyonu merkezi kendi bölgesindeki arama ve kurtarma düzenlemelerinin uygulama etkinliğine ait kayıt tutmalıdır.

Öneri – Her bir kurtarma koordinasyonu merkezi kendi bölgesinde uyguladığı gerçek arama ve kurtarma uygulamalarının değerlendirmesini yapmalıdır. Bu değerlendirmeler, pilot tarafından kullanılan işlemler, acil durum ve yaşamsal araçlar konusunda yerinde alınmış kararları ve bu işlemlerin ve araçların geliştirilmesi için yapılacak herhangi bir öneriyi de kapsamalıdır. Bu değerlendirmeler diğer Devletlerin bilgisine sunulmak üzere bilgi ve uygun bir şekilde dağıtımı için ICAO'ya iletilmelidir.

EK. ARAMA VE KURTARMA SİNYALLERİ
(Not – Ekin Bölüm 5, 5.10 Maddesine bakınız)

1. Gemiden gelen sinyaller

Not – 1.1 maddesinde verilen sinyale karşılık olarak bir yüzey gemisi aşağıdaki cevapları verebilir:

- *Sinyallerin alındığının bildirilmesi için:*
 - 2) *“Kod flaması”nın kaldırılması (dikey kırmızı ve beyaz şeritler) birbirine yaklaştırılması (anlaşılmıştır anlamındadır).*
 - 3) *Mors kodunda Sinyal lambasında birbirinin ardından gelen “T”lerin verilmesi;*
 - 4) *Uçağı takip etmek için başlıkların değiştirilmesi.*
- *Uyulmasının mümkün olmadığını belirtmek için:*
 - 1) *Uluslararası “N” bayrağının kaldırılması (mavi ve beyaz kareli bayrak);*
 - 2) *Mors kodunda birbirinin ardından gelen “N”lerin verilmesi.*

1.1 Bir uçak tarafından aşağıdaki manevraların uygulanması, uçağın gemiyi tehlike altında bulunan bir uçağa veya yüzey gemisine yönlendirmek istediği anlamındadır.

- a) *Yüzey gemisinin üzerinde en az bir kere daire çizmek;*
- b) *Düşük irtifada yüzey gemisinin planlanmış rotasının önüne yakın olarak çaprazlama geçmek ve:*
 - 1) *kanatlarını sarsmak; veya*
 - 2) *klapelerini açık kapatmak; veya*
 - 3) *pervanenin hızını değiştirmek.*

Not – Yüzey gemisinin bordasındaki gürültü düzeyinden dolayı ve dikkat çekmek konusunda sunulan seçeneklerle ilgili olarak, 2) ve 3)’te verilen ses sinyalleri, 1)’de verilen görsel sinyallere oranla daha etkisiz olabilir.

- c) *Yüzey gemisinin yönlendirildiği doğrultuda ilerlemek.*

Bu manevraların tekrarlanması da aynı anlama gelmektedir.

1.2 Bir uçak tarafından aşağıda uygulanan manevralar sinyal verilen yüzey gemisine yapılan yardımın daha fazla gerekmediği anlamındadır:

- Alçak irtifada yüzey gemisinin kıçına yakın olarak arkasından çaprazlama ilerlemek ve:

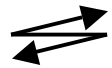

- 1) kanatlarını sarsmak; veya
- 2) klapelerini açık kapatmak; veya
- 3) pervanenin hızını değiştirmek.

2. Yerden havaya verilen görsel sinyal kodları

2.1 Kazazedeler tarafında kullanılmak üzere yerden havaya verilen sinyal kodları

No.	Mesaj	Sembol Kodu
1	Yardım gerekmektedir	V
2	Tıbbi yardım gerekmektedir	X
3	Hayır veya olumsuz	N
4	Evet veya olumlu	Y
5	Bu yönde ilerle	↑

2.2 Kurtarma üniteleri tarafından kullanılan yerden havaya verilen görsel sinyal kodları

No.	Mesaj	Sembol Kodu
1	İşlem tamamlandı	LLL
2	Tüm personel bulduk	LL
3	Yalnızca personelin bazılarını bulduk	++
4	Daha fazla sürdüremeyeceğiz. Üsse dönüyoruz	XX
5	İki gruba ayrıldık. Her biri belirtilen yönde ilerlemekte	
6	Uçağın bu yönde olduğuna dair bilgi alındı	
7	Hiçbir şey bulunamadı. Aramaya devam ediyoruz	NN

2.3 Semboller en azından 2.5 metre (8 ayak) uzunluğunda ve mümkün olduğunca göze çarpacak şekilde olacaktır.

Not 1. – Semboller kumaş şeritleri, paraşüt kumaşı, tahta parçası, taş veya buna benzer malzemeler gibi herhangi bir araçla oluşturulabilir; sinyallerin yüzeyi yağla görünür hale getirilecek veya koyulaştırılacaktır.

Not 2. – Yukarıda sözü edilen sinyallere dikkati çekmeyi artırmak için telsiz, ateş, duman, yansıtıcı ışık, vb gibi araçlar kullanılabilir.

3 Havadan yere verilen sinyaller

3.1 Uçaktan verilen aşağıdaki sinyaller, yerden verilen sinyallerin uçak tarafından anlaşıldığı anlamındadır:

a) Gün ışığının bulunduğu saatler içinde:

- Uçak kanatlarını sarsmak;

b) Karanlıkta:

- Uçağın iniş lambalarını iki kez açıp kapatması veya buna yeterli donanımı bulunmadığı durumlarda sefer lambalarını iki kez açıp kapatması.

3.2 Yukarıda sözü edilen sinyallerin verilmemesi yerden verilen sinyalin anlaşılmadığı anlamına gelmektedir.