

国际标准和建议措施



国际民用航空公约  
附件12 (Annex 12)

# 搜寻与援救

---

本版收入了**2004年2月24日**以前理事会通过的所有修订，并自**2004年11月25日**起取代附件**12**所有以前的版本。

关于标准和建议措施的适用范围，参见前言。

**2004年7月**  
第八版

国际民用航空组织

国际民航组织分别用中文、英文、阿拉伯文、法文、俄文和西班牙文出版本出版物，除订单与订购款外，所有信函都应写给秘书长。

订单应与美元汇款或下单国货币的汇款一起寄往下列地址之一。鼓励客户使用信用卡(MasterCard、Visa或American Express)，以免交货延误。有关使用信用卡或以其他方法付款的信息，见于国际民航组织出版物目录的订货信息部分。

- International Civil Aviation Organization.* Attention: Customer Services Sales Unit, 999 University Street, Montréal, Quebec, Canada H3C 5H7  
Telephone: +1 514-954-8022; Facsimile: +1 514-954-6769; Sitatex: YULCAYA; E-mail: sales@icao.int;  
World Wide Web: <http://www.icao.int>
- Botswana.* kags and Tsar Investments (PTY)Ltd., Private Beg 254/525, Gaborone  
Telephone: +267 390 4384/8; Facsimile: +267 395 0004; E-mail: ops@kagsandsar.co.bw
- Cameroon.* KnowHow, 1, Rue de la Chambre de Commerce-Bonanjo, B.P. 4676, Douala / Telephone: +237 343 98 42;  
Facsimile: +237 343 89 25; E-mail: knowhow\_doc@yahoo.fr
- China.* Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120  
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn
- Egypt.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776  
Telephone: +20 2 267 4840; Facsimile: +20 2 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icaomid@cairo.icao.int
- Germany.* UNO-Verlag GmbH, August-Bebel-Allee 6, 53175 Bonn / Telephone: +49 0 228-94 90 2-0; Facsimile: +49 0 228-94 90 2-22;  
E-mail: info@uno-verlag.de; World Wide Web: <http://www.uno-verlag.de>
- India.* Oxford Book and Stationery Co., 57, Medha Apartments, Mayur Vihar, Phase-1, New Delhi - 110 091  
Telephone: +91 11 65659897; Facsimile: +91 11 22743532
- India.* Sterling Book House – SBH, 181, Dr. D. N. Road, Fort, Mumbai 400 001  
Telephone: +91 22 2261 2521, 2265 9599; Facsimile: +91 22 2262 3551; E-mail: sbh@vsnl.com
- India.* The English Book Store, 17-L Connaught Circus, New Delhi 110001  
Telephone: +91 11 2341-7936, 2341-7126; Facsimile: +91 11 2341-7731; E-mail: ebs@vsnl.com
- Japan.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo  
Telephone: +81 3 3503-2686; Facsimile: +81 3 3503-2689
- Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi  
Telephone: +254 20 7622 395; Facsimile: +254 20 7623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org
- Mexico.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3<sup>er</sup> Piso,  
Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 55 52 50 32 11; Facsimile: +52 55 52 03 27 57;  
Correo-e: icao\_nacc@mexico.icao.int
- Nigeria.* Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos  
Telephone: +234 1 4979780; Facsimile: +234 1 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com
- Peru.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Av. Víctor Andrés Belaúnde No. 147, San Isidro, Lima (Centro Empresarial Real, Vía  
Principal No. 102, Edificio Real 4, Floor 4)  
Teléfono: +51 1 611 8686; Facsimile: +51 1 611 8689; Correo-e: mail@lima.icao.int
- Russian Federation.* Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 095 417-0405; Facsimile: +7 095 417-0254
- Senegal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar  
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn
- Slovakia.* Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, Štátny podnik, 823 07 Bratislava 21  
Telephone: +421 2 4857 1111; Facsimile: +421 2 4857 2105; E-mail: sa.icao@lps.sk
- South Africa.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg  
Telephone: +27 11 315-0003/4; Facsimile: +27 11 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com
- Spain.* A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11,  
28027 Madrid / Teléfono: +34 91 321-3148; Facsimile: +34 91 321-3157; Correo-e: sscv.ventasoci@aena.es
- Switzerland.* Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay  
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org
- Thailand.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaeak Ladprao, Bangkok 10901  
Telephone: +66 2 537 8189; Facsimile: +66 2 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao\_apac@bangkok.icao.int
- United Kingdom.* Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH  
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; World Wide Web: <http://www.afeonline.com>

## 国际民航组织出版物目录

本目录每年出版一次，开列了所有现行出版物。目录的补篇公布了新的出版物以及各项修订、补篇等。在国际民航组织网站[www.icao.int](http://www.icao.int)上可以获取本目录。



## 发送说明

### 《国际民用航空公约》附件的新版本

我们了解到，附件新版本出版后，用户将附件的前一个版本的补篇连同前一个版本一起丢弃。请注意，在散发新的补篇之前，应保留前一个版本的补篇。

---

国际标准和建议措施



国际民用航空公约  
附件12 (Annex 12)

# 搜寻与援救

---

本版收入了**2004年2月24日**以前理事会通过的所有修订，并自**2004年11月25日**起取代附件12所有以前的版本。

关于标准和建议措施的适用范围，参见前言。

**2004年7月**  
第八版

国际民用航空组织

## 修订

《国际民航组织出版物目录》的补篇中公布了各项修订；在国际民航组织网站 [www.icao.int](http://www.icao.int) 上有本目录及其补篇。

### 修订和更正记录

修订				更正			
编号	适用日期	换页日期	换页人	编号	颁发日期	换页日期	换页人
1-17	已编入本版						
18	22/11/07		ICAO				

## 目录

	页码		页码
前言·····	(v)	4.4 训练和演习·····	4-2
第1章 定义·····	1-1	4.5 残骸·····	4-2
第2章 组织·····	2-1	第5章 工作程序·····	5-1
2.1 搜寻与援救服务·····	2-1	5.1 关于紧急情况的情报·····	5-1
2.2 搜寻与援救区·····	2-1	5.2 援救协调中心在各个紧急阶段中的工作程序·····	5-1
2.3 援救协调中心和援救分中心·····	2-1	5.3 两个或两个以上缔约国负责搜救工作的工作程序·····	5-2
2.4 搜寻与援救的通信·····	2-2	5.4 外场当局的工作程序·····	5-2
2.5 搜寻与援救单位·····	2-2	5.5 援救协调中心关于终止或暂停搜救工作的程序·····	5-2
2.6 搜寻与援救设备·····	2-2	5.6 事故现场的工作程序·····	5-3
第3章 合作·····	3-1	5.7 截获遇险信号的机长的工作程序·····	5-3
3.1 国家之间的合作·····	3-1	5.8 搜寻与援救信号·····	5-3
3.2 与其他服务部门的合作·····	3-1	5.9 保存记录·····	5-4
3.3 资料的散发·····	3-2	附录 搜寻与援救信号·····	APP-1
第4章 准备措施·····	4-1	1. 与水上船只的联络信号·····	APP-1
4.1 准备资料·····	4-1	2. 地对空目视信号代码·····	APP-1
4.2 工作计划·····	4-1	3. 空对地信号·····	APP-2
4.3 搜寻与援救单位·····	4-2		



## 前言

### 历史背景

1946年12月，第二届搜寻与援救专业会议对搜寻与援救的标准和建议措施提出了建议。这些建议由秘书处和当时的航行委员会予以发展并提交理事会。这份提案未按其原提交形式被理事会采纳，并在1948年4月20日交回航行委员会作进一步审议。

后来在地区航行会议所取得经验的基础上，制订了更进一步的附件草案，最后经航行委员会原则上批准并发给各缔约国征求意见。根据缔约国发表的意见，航行委员作了进一步发展，最后提案于1950年5月25日经理事会通过，并定为《国际民用航空公约》附件12。该附件于1950年12月1日生效，1951年3月1日开始执行。

表A说明以后各次修订的由来、涉及的主要内容以及理事会通过本附件与各次修订的日期和这些修订的生效与适用日期。

### 适用范围

本文件中的标准和建议措施规范了《地区补充程序—搜寻与援救》（载于Doc 7030号文件）的应用。在该文件中含有适用于地区的辅助程序。

附件12适用于在缔约国领土内和公海上的搜寻与援救服务的设置、维护与操作以及国家之间对这种服务的协调。

### 缔约国的行动

**通知差异** 提请各缔约国注意公约第38条所规定的义务，根据这一义务，要求各缔约国将其本国规章和措施与本附件及其任何修订中的国际标准之间的任何差异通知本组织。请各缔约国将这种通知扩大到与本附件及其任何修订中的建议措施之间的任何差异，如果这种

差异的通知对航行安全是重要的话。此外，还请各缔约国将随后可能出现的任何差异或撤销前已通知的任何差异随时通知本组织。本附件的每次修订一经通过，将立即向各缔约国发送一份关于通知差异的专门要求。

除公约第38条规定的各国义务外，还提请各国注意《附件15》的规定：即关于通过航行情报服务公布其本国规章和措施与有关的国际民用航空组织的标准和建议措施之间的差异的规定。

**资料公布** 关于根据本附件规定的标准和建议措施提供的对航空器运行有影响的设施、服务和程序的建立、撤销和改变的资料，应依照《附件15》的规定予以通告和生效。

在本国规章中使用附件的条文。理事会于1948年4月13日通过了一项决议，提请各缔约国注意这样一种可取性，即在其本国规章中，在可行范围内尽量使用国际民用航空组织具有规章性质的标准的确切语言，并注明与标准不同之处，包括对航行安全或正常具有重要意义的任何附加的本国规章。本附件的条文已尽可能编写得便于将其编入本国法规而无需作文字上的重大改动。

### 附件各组成部分的级别

附件由以下各部分组成，但不一定每个附件都具有所有这些部分。各部分的级别如下：

#### 1. 组成附件正文的材料

a) **标准和建议措施** 根据公约规定由理事会通过。其定义如下：

**标准** 凡有关物理特征、结构、材料、性能、人员或程序的规格，其统一应用被认为对国际航行的安全或正常是必需的，各缔约国将按照公约予以遵守；如不可能遵照执行时，则按照公约第三十八条的要求，必须通知理事会。



**建议措施** 凡有关物理特征、结构、材料、性能、人员或程序的规格，其统一应用被认为对国际航行安全、正常或效率是有利的，各缔约国将力求按照公约予以遵守。

- b) **附录** 是理事会通过的“标准和建议措施”的一部分，为了方便起见而单独组成的材料。
- c) **定义** “标准和建议措施”中使用的术语，由于与普通词典中的含义不同不能自明其意，而需给以定义。定义本身并无独立地位，而是使用此项术语的标准和建议措施的一个重要部分，因为术语含义的改变将会影响规定。

2. 经理事会批准与“标准和建议措施”一起出版的材料：

- a) **前言** 是根据理事会行动所作的历史性和解释性的材料，其中包括根据公约和通过的决议而产生的各国在应用“标准和建议措施”方面所承担的义务的解释。
- b) **引言** 是解释性的材料，列在各部分、章或节的开头以帮助理解正文的应用。
- c) **注** 是在正文的适当地方所加的注释，用以说明有关“标准和建议措施”的事实情况或参考资料，但不构成“标准和建议措施”的一部分。
- d) **附篇** 是对“标准和建议措施”的补充材料，或作为应用“标准和建议措施”而列入的指导

性材料。

### 文字的选择

本附件采用中文、阿拉伯文、英文、法文、俄文和西班牙文六种文字。要求各缔约国从中选定一种文字直接使用或译成本国文字，以便在本国实施和用于公约规定的其他用途，并相应地将此通知国际民用航空组织。

### 编辑上的安排

为了一目了然地表明每条条文的地位，采用了以下作法：标准用细正体字（中文本中用宋体字—译注）；建议措施用细斜体字（中文本中用楷体字—译注）并冠以**建议**字样以表明其级别；注用细斜体字（中文本中用楷体字—译注）并冠以**注**字，以表明其级别。

在编写各项规范时，采用下述编辑上的办法：“标准”使用关键词“必须（shall）”；“建议措施”使用关键词“应该（should）”。

本文件通篇：

- a) 计量采用公制，后随相应的英制计量，置于括号内；和
- b) 阳性的使用应被理解为包括男性和女性。

凡援引本文件中有编号和/或标题的部分时，均包括该部分的所有各分款。

表 A. 附件 12 的各次修订

修 订	根 据	内 容	通过/批准日期 生效日期 适用日期
第一版	第二届搜寻与援救专业会议（1946） 航行委员会	国际标准和建议措施—搜寻与援救服务	1950.05.25 1950.12.01 1951.03.01
1 (第二版)	第三届搜寻与援救专业会议（1951）	搜寻与援救组织；通信；搜寻与援救工作的评估；搜寻与援救程序；空对地信号	1952.03.31 1952.09.01 1953.01.01
2 (第三版)	第二次航行会议（1955）	援救分中心；为其他缔约国的援救单位服务与加油	1956.05.08 1956.09.01 1956.12.01
3	第三次航行会议（1956） 对《附件 6》第 6 章的第 140 次修订	机身上适于破入部分的标志	1957.06.13 1957.10.01 1957.12.01
4 (第四版)	空中规则、空中交通服务和搜寻与援救专业会议（1958）	国与国之间的合作；关于紧急情况的情报；援救协调中心的工作程序	1959.12.08 1960.05.01 1960.08.01
5	《附件 11》的第 13 次修订	空中交通服务单位给援救协调中心的通知	1962.04.13 — 1962.11.01
6	《附件 9》的第 4 次修订	其他缔约国援救单位的临时进入	— — 1964.07.01
7	《附件 11》第 5 章的第 14 次修订	向水面船只和航路上的航空器的告警，以便帮助遇险航空器	1964.06.19 1964.11.01 1965.02.01
8	《国际海上生命安全公约》 《附件 11》的第 15 次修订	更新参考资料；告警服务	1965.12.10 — 1966.08.25
9 (第五版)	航行委员会对地区补充程序的审查	缔约国之间的合作；为其他缔约国的援救单位服务与加油；试验搜寻援救通信设施；在搜寻与援救工作中其他单位或服务部门提供的帮助	1970.05.25 1970.09.25 1971.02.04
10	航行委员会	搜寻与援救航空器所携带的国际信号代码；为搜寻与援救航空器装备 2182 千赫频率；关于商船位置的情报	1972.12.11 1973.04.11 1973.08.16

修 订	根 据	内 容	通过/批准日期 生效日期 适用日期
11 (第六版)	航行委员会对本附件的全面审查	对水面船只的新信号；提供昼夜 24 小时搜寻与援救服务；商船位置情报的散发；搜寻与援救工作的评估；相邻国家之间合作的改进；援助单位的设备；空中交通服务资料的获得；空投救生用品的地点；帮助遇险并被迫作水上迫降的航空器与水面船只会合的方法；帮助搜寻与援救或其他航空器与遇险航空器会合的方法	1974.11.25 1975.03.25 1975.10.09
12	《附件 3》的第 60 次修订	气象室和搜寻与援救单位之间的辅助通信设施	1975.12.08 1976.04.08 1976.08.12
13	航行委员会	供幸存者使用的地—空目视信号代码	1980.12.15 1981.04.15 1981.11.26
14	航行委员会	航空器受到非法干扰时，援救协调中心（RCC）关于准备措施的职责	1990.03.12 1990.07.30 1990.11.15
15	航行委员会	搜寻与援救航空器的定义；援救协调中心（RCC）的通信要求和搜寻与援救（SAR）航空器的设备；搜寻与援救联络点（SPOC）	1993.03.12 1993.07.26 1993.11.11
16 (第七版)	对《附件 6》第 I、II 和 III 部分的第 25、20 和 7 次修订；航行委员会	修改“机长”的定义；编辑上的修订。	2001.03.12 2001.07.16 2001.11.01
17 (第八版)	ICAO 秘书处/航行委员会	更新，以尽可能使规定与国际海事组织公约的规定一致；使航空和海上搜救文件中的定义协调一致；在建立搜救系统时采取地区性的方法；国家间政策的一致，以及航空和海上搜救服务工作的协调；随时把关键的数据提供给援救协调中心。	2004.02.23 2004.07.12 2004.11.25
18	空中航行委员会	搜寻与协调中心（RCC）的职责。	2007.03.16 2007.07.16 2007.11.22

## 国际标准和建议措施

本附件由《国际航空和海上搜寻与援救（IAMSAR）手册》第 I 卷 — 组织和管理、第 II 卷 — 任务协调和第 III 卷 — 移动设施（Doc 9731）加以补充，其目的是帮助各国履行其根据国际民用航空公约所接受承担的搜寻与援救（SAR）的需要和义务。这些义务关系到提供 SAR 服务时，在本附件中被规定为标准和建议措施。IAMSAR 的三卷手册对航空和海上组织和提供 SAR 服务的通用方法提供了指导。鼓励各国通过使用该手册，制定并改善其 SAR 服务，并同邻国进行合作。

### 第 1 章 定义

下列名词在搜寻与援救的标准和建议措施中使用时的含义如下：

**告警站** 用于报告紧急状态的个人和援救协调中心或援救分中心之间的任何中间设施。

**告警阶段** 指航空器及其机上人员的安全有令人担忧的情况。

**遇险阶段** 有理由确信航空器及其机上人员受到严重和紧急危险的威胁和需要立即援助的情况。

**水上迫降** 航空器被迫在水上降落。

**紧急阶段** 根据具体情况可以是情况不明阶段、告警阶段或遇险阶段的通称。

**联合援救协调中心（JRCC）** 负责航空和海上搜寻与援救工作的联合援救协调中心。

**经营人** 凡从事或提出要从事航空器经营的个人、组织或企业。

**机长** 由经营人（如系通用航空则由所有人）指定

的指挥飞行并负责飞行安全操作的驾驶员。

**援救** 找回遇险人员、为其提供初步的医疗或其他需要、并将其送往安全地点的工作。

**援救协调中心（RCC）** 负责促进有效地组织搜寻与援救服务并协调搜寻与援救区内的搜寻与援救工作的单位。

**援救分中心（RSC）** 按照主管当局的专门规定，为了辅助援救协调中心的工作而设置的单位，它隶属于搜寻与援救中心。

**搜寻** 通常由援救协调中心或援救分中心利用现有人员和设施，确定遇险人员位置的工作。

**搜寻与援救航空器** 配备有适合高效从事搜寻与援救任务的专用设备的航空器。

**搜寻和援救设施** 用于实施搜寻和援救工作的任何移动资源，包括指定的搜寻和援救单位。

**搜寻与援救服务** 通过利用合作使用航空器、船只和其他航空和水上装置等公共和私人资源，对遇险情况

履行监控、联络、协调及搜寻与援救、初步医疗援助或医疗转运职能。

**搜寻与援救区 (SRR)** 同援救协调中心相关的一划定范围的区域，在该区内提供搜寻与援救服务。

**搜寻和援救单位** 由受过训练的人员所组成的，并

配备有适合迅速从事搜寻与援救工作设备的移动资源。

**登记国** 航空器在该国登记册上登记的国家。

**情况不明阶段** 航空器及其机上人员的安全存在不明的情况。

## 第 2 章 组织

### 2.1 搜寻与援救服务

2.1.1 缔约各国必须单独或同其他国家合作，在其领土范围内安排建立并立即提供昼夜 24 小时的搜寻与援救服务，以确保向遇险人员提供援助。

2.1.1.1 公海或主权尚未确定的区域，必须在地区航行协议的基础上商定建立搜寻与援救服务。缔约各国一经承担在此种区域中提供搜寻与援救服务的责任，必须单独或同其他国家合作，按照本附件各项规定安排建立并提供此种服务。

注：“地区航行协议”一词指由国际民用航空组织理事会根据地区航行会议的建议所批准的协议。

2.1.1.2 搜寻与援救服务的基本要素必须包括一个法律框架、一个主管当局、有组织的可用资源、通信设施及熟悉协调和运行职能的工作人员。

2.1.1.3 搜寻与援救服务必须制定改善提供服务的程序，包括计划、国内和国际合作协议和培训的各个方面。

2.1.2 在向遇险航空器及航空器事故的幸存者提供援助时，缔约国不应考虑此种人员的国籍或身份或此种人员被发现时所处的情况。

2.1.3 已经接受提供搜寻与援救服务责任的缔约国，必须利用搜寻与援救单位及其他现有设施，帮助任何处于或表明处于紧急状态的航空器或其乘员。

2.1.4 当不同的航空和海上援救协调中心在同一区域运行时，各国必须确保各中心之间最密切可行的协调。

2.1.5 **建议：**缔约各国应该促进其航空和海上搜寻与援救服务之间的一致与合作。

2.1.6 **建议：**缔约各国应该根据实际情况建立联合援救协调中心，协调航空和海上搜寻与援救工作。

### 2.2 搜寻与援救区

2.2.1 缔约国必须划定搜寻与援救区，并在其内提供搜寻与援救服务。此种区域不得重迭，相邻区域必须连接。

注 1：设置搜寻与援救区是为了确保提供充分的通信基础设施、有效的遇险告警路线和适当的运行协调，以有效地支持搜寻与援救服务。相邻各国可以在单一的 SAR 区合作建立搜寻与援救服务。

注 2：搜寻与援救区的划分是以技术和运行为基础进行确定，与各国之间的边界划分无关。

2.2.1.1 **建议：**搜寻与援救区，只要可能，应该与相应的飞行情报区相一致。如属于公海上空区域，应该与海上搜寻与援救区相一致。

### 2.3 援救协调中心和援救分中心

2.3.1 缔约国必须在每一搜寻与援救区中设立一援救协调中心。

注：缔约国可以按照地区航行协议，建立援救协调中心及其相关的扩展至其领空区域之外的搜寻与援救区。

2.3.2 **建议：**当一缔约国全部或部分空域由另一缔约国援救协调中心相关的搜寻与援救区所覆盖，只要能改善其领土内搜寻与援救服务的效率，前者应该建立从属于该援救协调中心的援救分中心。

2.3.3 各援救协调中心必须配备、援救分中心必须视情配备受过训练并能熟练使用无线电通信语言的人员，24 小时全天值守。

2.3.4 **建议：**参与进行无线电通信的 RCC 人员应该能熟练使用英语。

2.3.5 **建议：**在公共电信设备不能使看到处于紧急情况的航空器的人员直接地、迅速地通知有关援救协调中心的地方，缔约国应该指定适当的公共单位或私人单位担任告警站。

## 2.4 搜寻与援救的通信

2.4.1 每个援救协调中心必须有能与下述单位进行迅速可靠的双向通信联络的工具：

- a) 有关的空中交通服务单位；
- b) 有关的援救分中心；
- c) 有关的定向和定位台；
- d) 适当时，能向区内水上船只告警并与其通信的海岸无线电台；
- e) 区内搜寻与援救单位总部；
- f) 区内所有海上援救协调中心及毗邻地区航空、海上或联合援救协调中心；
- g) 指定气象办公室或气象观测办公室；
- h) 各搜寻与援救单位；
- i) 各告警站；和
- j) 覆盖该搜寻与援救区的科斯帕斯-搜索救援卫星系统指挥中心。

注：海上援救协调中心由国际海事组织的相关文件确定。

2.4.2 每个援救分中心还必须有能与下述单位进行迅速可靠的双向通信的工具：

- a) 相邻的援救分中心；
- b) 气象室或气象观测室；
- c) 搜寻与援救单位；和

d) 告警站。

## 2.5 搜寻与援救单位

2.5.1 缔约国必须指定位于适当地点并有适当设备可做搜寻与援救工作的公共或私人单位作为搜寻与援救单位。

注：在一搜寻与援救区内提供搜寻与援救工作所必需的最少的单位和设备数量，是由地区航行协议决定，并在有关的航行规划和设施及服务实施文件中具体规定的。

2.5.2 对于不适合作为搜寻与援救单位但仍能参加搜寻与援救工作的公共或私人单位，缔约国必须指定其作为搜寻与援救工作计划的一部分。

## 2.6 搜寻与援救设备

2.6.1 搜寻与援救单位必须配备有能迅速找到事故现场，并能在现场提供充分援助的装备。

2.6.2 **建议：**每个搜寻与援救单位应该有能与从事同一作业的其他搜寻与援救设施进行迅速可靠的双向通信的工具。

2.6.3 每架搜寻与援救航空器必须装备能在航空遇险及现场的频率以及在可能规定的此类其他频率上进行通信的设备。

2.6.4 每架搜寻与援救航空器必须装备能追寻遇险频率的归航装置。

注 1：携带应急定位发射器（ELT）的要求载于附件 6 第 I、II 和 III 部分中。

注 2：应急定位发射器的规范载于附件 10 第 III 卷中。

2.6.5 每架搜寻与援救航空器在海上进行搜寻与援救工作时，必须装备能与船只进行通信的设备。

注：许多船只可以用 2182 千赫、4125 千赫和 121.5

兆赫与航空器通信。但是船只不可能常规守听这些频率，尤其是121.5兆赫。

2.6.6 每架搜寻与援救航空器在海上进行搜寻与援救工作时，必须带有国际信号代码本，以便在与船只通信时克服可能遇到的语言上的困难。

注：国际信号代码由国际海事组织用英、法和西班

牙文在IMO-I994E、I995F和I996S号文件中公布。

2.6.7 建议：除非已知不需要向幸存者空投供应品，否则至少有一架参与搜寻与援救工作的航空器应该携带可以空投的救生用品。

2.6.8 建议：缔约国应该在适当机场备妥包装适当以供航空器空投之用的救生用品。



## 第3章 合作

### 3.1 国家之间的合作

3.1.1 缔约国必须使其搜寻与援救组织与邻国的搜寻与援救组织互相协调。

3.1.2 **建议：**必要时，缔约国应该使其搜寻与援救工作与邻国的搜寻与援救工作互相协调，尤其当这些工作接近毗邻的搜寻与援救区时。

3.1.2.1 **建议：**只要实际可行，缔约国应该制定共同的搜寻与援救计划和程序以便利与邻国的搜寻与援救工作互相协调。

3.1.3 一缔约国在遵照本国主管当局可能规定的条件下，必须准许另一国搜寻与援救单位为搜寻航空器事故现场并援救事故幸存者之目的，立即进入其领土。

3.1.4 一缔约国当局为了搜寻与援救的目的，希望其搜寻与援救单位进入另一缔约国领土时，必须向有关国家援救协调中心或经该国指定的此类其他当局提出申请，详细说明计划任务及其必要性。

3.1.4.1 缔约国当局必须：

- 立即确认收到这种申请，并
- 尽速说明执行该计划任务的各种条件（如有的话）。

3.1.5 **建议：**缔约国应该与邻国签订协议，加强搜寻与援救的合作与协调，规定对方的搜寻与援救单位进入其各自领土的条件。这些协议还应该规定以可能的最简便手续加快此类单位的入境。

3.1.6 **建议：**每一缔约国应该授权其援救协调中心：

- a) 向其他援救协调中心申请可能需要的帮助，包括航空器、船舶、人员或设备；

- b) 对于此种航空器、船舶、人员或设备进入其领土给予必要的入境许可；和

- c) 为加快此种入境，同有关海关、移民或其他当局作出必要的安排。

3.1.7 **建议：**每一缔约国应该授权其援救协调中心，根据请求向其他援救协调中心提供帮助，包括航空器、船舶、人员或设备方面的帮助。

3.1.8 **建议：**为了提高搜寻与援救效率，缔约国应该安排涉及其搜寻与援救单位、其他国家的搜寻与援救单位以及经营人的联合训练演习。

3.1.9 **建议：**缔约国应该作出安排，使其援救协调中心和分中心的人员定期到邻国的此类中心进行联络参观。

### 3.2 与其他服务部门的合作

3.2.1 缔约国必须作出安排，使所有不属于搜寻与援救组织的航空器、船舶和当地的各种服务与设施，在搜寻与援救工作中充分与搜寻与援救组织合作，对于航空器事故的幸存人员予以任何可能的援助。

3.2.2 **建议：**缔约各国应该确保有关航空和海事当局之间最密切的实际协调，提供最有效果和效率的搜寻与援救服务。

3.2.3 缔约国必须确保其搜寻与援救服务部门与负责事故调查的部门和负责照料事故遇难者的部门合作。

3.2.4 **建议：**为了便利事故调查，在实际可行时，各援救单位应该由从事航空器事故调查方面的合格人员陪同。

3.2.5 各国必须指定搜寻与援救联络点，以接收 Cospas-Sarsat 遇险数据。

### 3.3 资料的散发

3.3.1 每一缔约国必须公布并散发其他国家的搜寻与援救单位进入其领土所需的所有资料，或者将此资料纳入搜寻与援救协议。

3.3.2 **建议：**当缔约国的搜寻与援救工作计划的资

料有益于提供搜寻与援救服务时，缔约国应该通过援救协调中心或其他机构提供上述此种资料。

3.3.3 **建议：**当有理由相信一架航空器的紧急情况可能成为公众关注的原因或需要一般紧急反应时，缔约国应该按需要并在实际可行的范围内向公众和应急反应当局发布关于要采取的行动的信息。

## 第 4 章 准备措施

### 4.1 准备资料

4.1.1 每个援救协调中心必须随时备有关于其搜寻与援救区内的下述各项最新资料：

- a) 各搜寻与援救单位、援救分中心及告警站；
- b) 各空中交通服务单位；
- c) 搜寻与援救工作所使用的通信工具；
- d) 区内从事营运的所有经营人、或其指定代表的地址和电话号码；和
- e) 任何其他公共和私人资源，包括在搜寻与援救中可能有帮助作用的医疗与运输设施。

4.1.2 **建议：**每个援救协调中心应该随时具备对搜寻与援救有关的所有其他资料，包括下述各项：

- a) 可能用来支持搜寻与援救工作的所有无线电台的位置、呼号、守听时间及频率；
- b) 保持无线电守听的各单位的地点、守听时间及其守听的频率；
- c) 可空投的紧急、救生用品的储藏地点；和
- d) 特别是如果从空中观察，可能会被误认为是未找到或未报告的残骸的各种已知目标。

4.1.3 **建议：**每个援救协调中心，如果其搜寻与援救区包括海上区域，应该能随时获取该区域内对于遇险航空器可能提供帮助的船舶的位置、航线和速度、及如何同其取得联系等资料。

注：此种资料或保存在各援救协调中心，或能随时得到。

4.1.4 **建议：**缔约各国应该单独或同其他国家一同

与海事当局合作建立船只报告系统，或与自动互助式舰船援救系统或地区船只报告系统安排通信联系，以便利海上的搜寻与援救工作。

注：自动互助式舰船援救系统是一种覆盖全球的国际船只报告合作系统，可供所有援救协调中心查询。许多缔约国还运行地区船只报告系统。

### 4.2 工作计划

4.2.1 每个援救协调中心必须为在其搜寻与援救区内执行搜寻与援救工作编制详细的工作计划。

4.2.2 **建议：**考虑到幸存者的数量可能很大，搜寻与援救工作计划，应该同可能帮助提供搜寻与援救服务或可能从中受益的经营人和其他公共或私人服务部门的代表共同编制。

4.2.3 工作计划必须尽可能为从事搜寻与援救工作的航空器、船舶及车辆（包括由其他国家所提供的）的检修与加油工作作好安排。

4.2.4 搜寻与援救工作计划必须列出搜寻与援救人员将要采取行动的细节，包括：

- a) 在搜寻与援救区内执行搜寻与援救工作的方法；
- b) 可供利用的通信系统及设施的使用；
- c) 与其他援救协调中心联合采取的各项行动；
- d) 向航路上的航空器与海上船舶告警的方法；
- e) 搜寻与援救人员的职责与权限；
- f) 由于气象条件或其他原因，可能需要对设备作出的重新部署；
- g) 获得与搜寻与援救工作有关联的重要资料（如

天气报告和预报、有关的航行通告等)的方法;

- h) 从其他援救协调中心获得可能需要的援助(包括航空器、船舶、人员或设备)的方法;
- i) 帮助在水上迫降的遇险航空器与水上船只会合的方法;
- j) 帮助搜寻与援救或其他航空器前往遇险航空器的方法; 和
- k) 将同各空中交通服务单位和其他有关当局帮助已知或相信是受到非法干扰的航空器的合作行动。

4.2.5 **建议:** 各项搜寻与援救工作计划应该纳入机场应急计划, 以便为机场的周边地区, 如属沿海机场, 周边水域提供援救服务。

### 4.3 搜寻与援救单位

4.3.1 每个搜寻与援救单位必须:

- a) 熟悉第 4.2 所规定的为有效地执行其职责所必要的工作计划的各部分内容; 和

- b) 随时将其准备就绪情况通知援救协调中心。

4.3.2 缔约各国必须:

- a) 保持所需数量的搜寻与援救设施处于待命状态; 和
- b) 保持口粮、药品、信号设备及其他救生和援救设备供应充足。

### 4.4 训练和演习

为了实现并保持搜寻与援救的最大效率, 缔约国必须对搜寻与援救人员提供正规训练并安排适当的搜寻与援救演习。

### 4.5 残骸

**建议:** 如果残骸的存在可能构成危害或混淆随后的搜寻与援救工作, 每个缔约国应该确保在其领土上或在其所负责的搜寻与援救区的公海上或未定主权的区域内, 将航空器事故遗留的残骸, 在事故调查工作结束之后, 加以清理、销毁或制图标明。

## 第 5 章 工作程序

### 5.1 关于紧急情况的情报

5.1.1 当任何当局或任何搜寻与援救组织的机构有理由相信一架航空器处于紧急情况时，必须向有关援救协调中心立即提供所掌握的所有情报。

5.1.2 援救协调中心在收到关于航空器处于紧急情况的情报时，必须立即评估此种情报并评估所需工作的程度。

5.1.3 当有关航空器处于紧急情况的情报是由空中交通服务单位以外的机构发来时，援救协调中心必须确定此种情况相当于哪一个紧急阶段，并必须采取适用于该阶段的工作程序。

### 5.2 援救协调中心在各个紧急阶段中的工作程序

#### 5.2.1 情况不明阶段

出现情况不明阶段时，援救协调中心必须最大限度地与空中交通服务单位及其他有关机构和服务部门合作，以便对发来的报告迅速进行评审。

#### 5.2.2 告警阶段

出现告警阶段时，援救协调中心必须立刻向搜寻与援救单位告警，并采取任何必要的行动。

#### 5.2.3 遇险阶段

出现遇险阶段时，援救协调中心必须：

- a) 由搜寻与援救单位立即按照有关工作计划开始行动；
- b) 查明该航空器的位置，推断这个位置的不确切

的程度，并在此情报和当时情况的基础上确定搜寻区域范围；

- c) 可能时，通知经营人并随时告知经营人发展情况；
- d) 通知可能需要其援助或可能与援助工作有关的其他援救协调中心；
- e) 当紧急情况的情报来自其他来源时，要通知有关的空中交通服务单位；
- f) 在早期就要求未具体列在有关工作计划并且有能力援助的航空器、船舶、海岸电台和其他服务部门：
  - 1) 守听由遇险航空器、救生无线电设备、或应急定位发射器所发出的信息；

注：附件 10 第 III 卷关于应急定位发射器的规范所规定的频率为 121.5 兆赫及 406 兆赫。

- 2) 尽可能地援助遇险航空器；和
- 3) 向援救协调中心报告任何发展情况；
- g) 根据现有情报制定所需的搜寻和/或援救工作的详细行动计划，并将此计划向直接指挥此项工作的当局汇报请示；
- h) 根据不断变化的情况对详细行动计划进行必要的修改；
- i) 通知有关事故调查当局；和
- j) 通知航空器的登记国。

除情况不许可外，必须遵循上述行动的顺序。

### 5.2.4 对于位置不明的航空器进行 搜寻与援救行动

当一架位置不明的航空器宣告其处于紧急阶段且位置不明并且可能位于两个或几个搜寻与援救区之一时，必须按下列规定实施：

- a) 当一个援救协调中心得到有紧急阶段的通知但不了解其他中心在采取适当行动时，必须按照第 5.2 的规定担负启动适当行动的责任，并与邻近各援救协调中心协商，以便指定一援救协调中心此后继续负责；
- b) 除非有关各援救协调中心另有共同协议决定外，否则进行协调搜寻与援救行动的援救协调中心，必须是负责下述地区者：
  - 航空器最后报告位置的地区；或
  - 当最后报告的位置是在两个搜寻与援救区的分界线上时，则是航空器前进方向的地区；或
  - 当航空器未装备适当的双向无线电通信或无保持无线电通信的义务时，则是该航空器预定飞往的地区；或
  - Cospas-Sarsat 系统所确定的遇险现场所在地区；和
- c) 宣告遇险阶段后，负责全面协调的援救协调中心必须将全部紧急情况及以后发展的情况通知所有可能参加行动的各援救协调中心。同样，所有各援救协调中心获悉有关紧急情况的任何情报后，必须立即向全面负责的援救协调中心报告。

### 5.2.5 向已宣布处于紧急阶段的 航空器传送资料

凡实际可行，负责搜寻与援救工作的援救协调中心，必须将开始搜寻与援救行动的情报通知该航空器飞行的飞行情报区内的空中交通服务单位，以便将此情报传达

给该航空器。

### 5.3 两个或两个以上缔约国负责搜救 工作的工作程序

如整个搜寻与援救区的工作是由一个以上的缔约国负责，则当该地区援救协调中心有此要求时，每一所涉缔约国必须按照有关的援救工作计划采取行动。

### 5.4 外场当局的工作程序

直接指挥搜救工作（或其中任一部分）的当局必须：

- a) 向在其指挥下的单位发出指示，并将此种指示通知援救协调中心；和
- b) 随时将发展情况通知援救协调中心。

### 5.5 援救协调中心关于中止或暂停 搜救工作的程序

5.5.1 搜寻与援救工作必须按实际情况继续进行，直到所有幸存者被送到安全地点或直到失去援救幸存者的全部合理希望为止。

5.5.2 负责的援救协调中心通常必须负责确定何时停止继续搜寻与援救工作。

注：缔约各国在做出终止 SAR 工作的决定过程中，可能需要其他国家有关当局的意见。

5.5.3 当搜寻与援救工作已经取得成功，或当援救协调中心认为或得知紧急情况不复存在时，紧急阶段必须取消，搜寻与援救工作必须终止并立即通知已采取行动或已得到通知的各个当局、设施或服务部门。

5.5.4 如果搜寻与援救工作变得无法进行，并且援救协调中心认定可能还有幸存者，该中心必须在情况有进一步发展之前，临时暂停现场活动并立即通知已采取行动或已得到通知的各个当局、设施或服务部门。对随后收到的有关情报必须加以评估，并在认为有理由并可行时，再恢复搜寻工作。

## 5.6 事故现场的工作程序

5.6.1 当多个设施参与搜寻与援救现场工作时，援救协调中心或援救分中心必须考虑到设备的性能和运行要求，指定一个或多个现场单位协调所有行动，以帮助确保空中和地面工作的安全和有效性。

5.6.2 当机长观察到另一架航空器或一艘水上船只遇险时，如果可能并且除非认为不合理或没有必要外，该驾驶员必须采取下述行动：

- a) 保持该遇险船只或航空器在视界之内，直至被迫离开现场或得到援救协调中心的通知不再需要时为止；
- b) 确定遇险船只或航空器的位置；
- c) 视情尽量将下述内容报告援救协调中心或空中交通服务单位：
  - 遇险航空器或船只的型别、其识别标志及状况；
  - 其位置（以地理或网格坐标表示，或以距某一显著地标或无线电导航设备的距离和真方位表示）；
  - 观察到的时间（以协调世界时的小时和分钟表示）；
  - 观察到的人数；
  - 是否见到人员离弃遇险航空器或船只；
  - 现场气象条件；
  - 幸存人员明显的身体情况；
  - 进入遇险位置明显的陆地最佳路线；和
- d) 按照援救协调中心或空中交通服务单位的指示行动。

5.6.2.1 如第一架到达事故现场的航空器不是搜寻与援救航空器，则它必须负责领导其他后来的航空器在

现场的活动，直到第一架搜寻与援救航空器到达事故现场为止。其间如果这架航空器不能同有关援救协调中心或空中交通服务单位建立通信，必须经互相协商把责任移交给一架能够建立并保持这种通信的航空器，直至第一架搜寻与援救航空器到达时为止。

5.6.3 当一架航空器有必要向幸存人员或地面援救单位传达情报，而又不具备双向通信时，如实际可行，必须空投能够建立直接联络的通信装置或靠空投硬质信件来传送情报。

5.6.4 当有地面信号显示后，该航空器必须用第5.6.3中所述的手段表明是否明白这些信号。如果这种办法行不通，则用发出的有关目视信号表示。

5.6.5 当一架航空器有必要指挥一艘水上船只前往遇险航空器或船只所在地点时，必须尽其任何可用方法发出准确的指示。如果不能建立无线电通信，则必须发出适当目视信号。

注：Doc 9731 第 III 卷中公布有空对地和地对空目视信号。

## 5.7 截获遇险信号的机长的工作程序

任何时候一架航空器机长截获一则遇险发出的信号时，如果可行，该驾驶员必须：

- a) 确认收到所发出的遇险信号；
- b) 记录该遇险航空器或船只的位置（如果已知）；
- c) 测定发出信号的方位；
- d) 向有关援救协调中心或空中交通服务单位报告遇险信号并提供所有可能提供的情报；和
- e) 在等待指示时，该驾驶员可自行斟酌飞向遇险信号所给的位置。

## 5.8 搜寻与援救信号

5.8.1 附录中的空对地和地对空目视信号在使用时

具有规定的意义。这些信号只供规定的目的使用，并不得使用其他可能引起混淆的信号。

5.8.2 观察到附录中的任何信号时，航空器必须按附录中所列信号的意义采取必要的行动。

## 5.9 保存记录

5.9.1 建议：每个援救协调中心应该保存一份该地

区内搜寻与援救组织的工作效率的记录。

5.9.2 建议：每个援救协调中心应该对该地区内的实际搜寻与援救工作进行评价。这些评价应该包括对所使用的工作程序和紧急、救生设备的有关意见以及改进这些工作程序及设备的任何建议。对其他缔约国可能有用的那些评价应该提交国际民用航空组织供其参考和适当散发。



## 附录 搜寻与援救信号

(注：参阅本附件第 5 章第 5.8)

### 1. 与水上船只的联络信号

1.1 航空器依次执行下列动作，表示该航空器希望引导一艘水上船只前往遇险航空器或遇险船只地点：

- a) 绕该船飞行至少一圈；
- b) 在紧靠水上船只的前方低空穿过其计划的航向，并：
  - 1) 摇摆机翼；或
  - 2) 开关油门；或
  - 3) 推拉螺旋桨变距杆。

注：由于水上船只的噪声水平高，2) 及 3) 项中的声音信号可能较 1) 项的目视信号效果要差，因此仅作为引起注意的备用方法。

- c) 沿欲引导船只航行的方向飞行。

重复这些动作表示相同意义。

1.2 航空器作下列动作，表示不再需要受信号所指挥的船只的援助：

- 在紧靠水上船只的尾部低空穿越其航迹，并：
  - 1) 摇摆机翼；或
  - 2) 开关油门；或
  - 3) 推拉螺旋桨变距杆。

注：水上船只回答第 1.1 中的信号时，可能用下列信号；

- 表示确认收到信号：

- 1) 升起“三角信号旗”（垂直的红、白色条）至顶部（表示明白）；
- 2) 用信号灯连续发出列摩尔斯电码“T”的闪光；
- 3) 改变航向跟随航空器。

— 表示不能遵守：

- 1) 升起国际信号旗“N”（蓝白交错的方格）；
- 2) 连续发出列摩尔斯电码“N”的闪光。

注：参阅第 1.1 b)3) 下的注。

### 2. 地对空目视信号代码

#### 2.1 供幸存者使用的地对空目视信号代码

编号	意义	代码符号
1	需要援助	V
2	需要医药援助	X
3	不是或否定	N
4	是或肯定	Y
5	向此方向前进	↑

## 2.2 供援救单位使用的地对空 目视信号代码

编号	意义	代码符号
1	工作完成	LLL
2	我们已找到全部人员	<u>LL</u>
3	我们只找到一些人员	++
4	我们不能继续工作，正返回基地	XX
5	已分成两组，各按箭头方向前进	
6	收到的情报说航空器在此方向	
7	无所发现，将继续寻找	NN

2.3 符号至少必须长 2.5 米（8 英尺），并必须尽可能使之醒目。

注 1: 符号可用任何东西做成，如：布带条、降落伞材料、木片、石块或类似材料；在地面踩踏或涂刷颜料做成标志。

注 2: 可用其他方法，例如无线电、闪光、烟和反光，以引起对上述信号的注意。

## 3. 空对地信号

3.1 航空器使用下列信号，表示已明白地面信号：

a) 昼间：

— 摇摆机翼；

b) 夜间：

— 开关着陆灯两次，如无此设备，则开关航行灯两次。

3.2 如无上述信号，则表示不明白地面信号。

—完—

## 国际民航组织技术出版物

以下摘要不仅介绍了国际民用航空组织发行的各种系列技术出版物的地位，还大体说明了其内容。如《航图目录》或《国际空中航行气象表》等不属于某种系列的专用出版物不包括在内。

**国际标准和建议措施** 是理事会依据《国际民用航空公约》第五十四条、第三十七条和第九十条通过的，并为方便起见，定为公约的附件。各缔约国对国际标准中所包含的规范的应用，被认为是对国际空中航行的安全或正常是必需的。同时，对建议措施中的规范的应用，被认为是对国际空中航行的安全、正常或效率是有利的。了解一个国家的本国规章或措施与按照国际标准所建立的规章或措施之间的差异，对于国际空中航行的安全或正常至关重要。事实上，依据公约第三十八条，一个国家若不遵守国际标准，则有义务将任何差异通知理事会。了解与建议措施之间的差异，对空中航行安全也是重要的，虽然公约对此没有强加任何义务，但理事会已提请各缔约国将其与国际标准之间的差异之外的这类差异也通知理事会。

**空中航行服务程序（PANS）** 由理事会批准，在世界范围内实施。它主要包括那些作为国际标准和建议措施还尚不成熟的操作程序，以及那些具有永久性质但若编入附件又过于具体的材料，或由于经常修订而对公约而言处理起来又过于繁琐的材料。

**地区补充程序（SUPPS）** 与空中航行服务程序有相似的地位，即它们都是经理事会批准的，但只在各自地区内实施。由于某些程序适用于重叠的地区或在两个或两个以上的地区是通用的，所以将它们编写成合订本。

---

以下出版物是依据理事会批准的原则和政策，由秘书长授权编写的。

**技术手册** 作为国际标准、建议措施和空中航行服务程序的补充材料，对其便利实施提供指导和信息。

**空中航行规划** 对国际民航组织各空中航行地区的国际空中航行的设施和服务提出了详细的要求。它们是在地区空中航行会议的建议和理事会所采取的相应行动的基础上，由秘书长授权编写的。对这些规划定期进行修改，以反映出在要求方面以及在建议的设施和服务实施状况方面的变化。

**国际民航组织通告** 对各缔约国感兴趣的问题提供专门信息，包括对技术问题的研究。

---

© ICAO 2004  
7/04, C/P1/50

Order No. AN 12  
Printed in ICAO

