

أمر عدد 3333 لسنة 2009 مؤرخ في 2 نوفمبر 2009 يتعلق بضبط مخططات التدخل والوسائل المسخرة لمساعدة الطائرات التي تكون في حالة خطر

إن رئيس الجمهورية،

باقتراح من وزير النقل،

بعد الاطلاع على القانون عدد 122 لسنة 1959 المؤرخ في 28 سبتمبر 1959 والمتعلق بانخراط الجمهورية التونسية في الاتفاقية المتعلقة بالطيران المدني الدولي وخاصة ملحقها الثاني عشر،

وعلى القانون عدد 20 لسنة 1967 المؤرخ في 31 ماي 1967 والمتعلق بضبط القانون الأساسي العام للعسكريين وعلى جميع النصوص التي نقحته أو تممته وخاصة القانون عدد 82 لسنة 1987 المؤرخ في 31 ديسمبر 1987،

وعلى القانون عدد 39 لسنة 1991 المؤرخ في 8 جوان 1991 والمتعلق بتفادي الكوارث ومجابهتها وتنظيم النجدة،

وعلى القانون عدد 110 لسنة 1998 المؤرخ في 28 ديسمبر 1998 المتعلق بديوان الطيران المدني والمطارات المنقح والمتمم بالقانون عدد 41 لسنة 2004 المؤرخ في 3 ماي 2004،

وعلى مجلة الطيران المدني الصادرة بالقانون عدد 58 لسنة 1999 المؤرخ في 29 جوان 1999 كما تم تنقيحها وإتمامها بالقانون عدد 57 لسنة 2004 المؤرخ في 12 جويلية 2004 والقانون عدد 84 لسنة 2005 المؤرخ في 15 أوت 2005 والقانون عدد 25 لسنة 2009 المؤرخ في 11 ماي 2009 وخاصة الفصل 131 منها،

وعلى الأمر عدد 155 لسنة 1975 المؤرخ في 7 مارس 1975 المتعلق بإحداث وتنظيم مصلحة البحث والإنقاذ بالجمهورية التونسية،

وعلى الأمر عدد 342 لسنة 1975 المؤرخ في 30 ماي 1975 المتعلق بضبط مشمولات وزارة الداخلية كما تم تنقيحه بالأمر عدد 1454 لسنة 2001 المؤرخ في 15 جوان 2001،

وعلى الأمر عدد 863 لسنة 1986 المؤرخ في 15 سبتمبر 1986 المتعلق بضبط مشمولات وزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 86 لسنة 1991 المؤرخ في 14 جانفي 1991 المتعلق بتنظيم المصالح المركزية لوزارة النقل،

وعلى الأمر عدد 942 لسنة 1993 المؤرخ في 26 أبريل 1993 المتعلق بضبط طرق إعداد وتطبيق المخطط الوطني والمخططات الجهوية لتفادي الكوارث ومجابهتها وتنظيم النجدة المنقح بالأمر عدد 2723 لسنة 2004 المؤرخ في 21 ديسمبر 2004 وخاصة الفصلين 6 و7 منه،

وعلى الأمر عدد 1245 لسنة 2006 المؤرخ في 24 أبريل 2006 المتعلق بضبط نظام إسناد الخطط الوظيفية بالإدارة المركزية والإعفاء منها،

وعلى رأي وزير الدفاع الوطني ووزير الشؤون الخارجية ووزير الداخلية والتنمية المحلية ووزير المالية ووزير الصحة العمومية،

وعلى رأي المحكمة الإدارية.

يصدر الأمر الآتي نصه :

الباب الأول – أحكام عامة

الفصل الأول – يضيظ هذا الأمر مخططات التدخل والوسائل المسخرة لتنفيذها لمساعدة الطائرات التي تكون في حالة خطر داخل منطقة البحث والإنقاذ الخاضعة لمسؤولية الجمهورية التونسية.

تشتمل مخططات التدخل على مخطط وطني ومخططات جهوية. ويضبط مضمونها طبقاً للملحق عدد 1 لهذا الأمر وتتم المصادقة على هذه المخططات بقرار من وزير النقل ويتم إعدادها من قبل الهيكل التالية:

- وزارة النقل بالنسبة للمخطط الوطني،
- الولاية بالنسبة للمخططات الجهوية.

يتعين دمج مخططات التدخل للبحث والإنقاذ ضمن مخططات الطوارئ بالنسبة للمطارات والتي يضبط مضمونها بقرار من وزير النقل.

الفصل 2 - لتطبيق هذا الأمر يعتبر :

- طائرة بحث وإنقاذ : طائرة مزودة بمعدات متخصصة ومناسبة للقيام على نحو فعال بمهام البحث والإنقاذ،
- فريق بحث وإنقاذ : وسيلة متحركة مؤلفة من أفراد مدربين ومزودة بمعدات مناسبة لتنفيذ عمليات البحث والإنقاذ على وجه السرعة،
- دولة التسجيل : الدولة التي رسمت الطائرة بسجلها،
- مستغل الطائرة : أي شخص مادي أو معنوي يشغل أو يعرض تشغيل طائرة أو عدة طائرات،
- وسيلة بحث وإنقاذ : كل وسيلة متنقلة، بما في ذلك الوحدات المكلفة بالبحث والإنقاذ، والتي يقع استخدامها للقيام بعمليات البحث والإنقاذ،
- مؤسسة خدمات الحركة الجوية : مؤسسة مراقبة الحركة الجوية أو مركز معلومات الطيران أو مكتب تقارير خدمات الحركة الجوية،
- مرحلة حرجة : مرحلة الشك أو مرحلة التنبيه أو مرحلة الاستغاثة،
- مرحلة التنبيه : الحالة التي يمكن أن يخشى فيها على سلامة الطائرة وشاغلها،
- مرحلة الاستغاثة : الحالة التي يتأكد فيها أن الطائرة وشاغلها مهددين بخطر جسيم ومحدد ويحتاجون إلى مساعدة فورية،
- مرحلة الشك : حالة ينعدم فيها اليقين بشأن سلامة الطائرة وشاغلها،
- مركز تنبيه : كل وسيلة مستغلة كوسيط بين شخص يعلم بحالة طوارئ ومركز تنسيق الإنقاذ أو مركز إنقاذ فرعي،
- البحث : عملية يقع تنسيقها عادة من قبل مركز تنسيق الإنقاذ أو مركز إنقاذ فرعي، ويقع فيها استخدام الأعوان والوسائل المتوفرة قصد تحديد موقع الأشخاص الذين في حالة خطر،
- منطقة البحث والإنقاذ : منطقة محددة الأبعاد ومرتبطة بمركز تنسيق الإنقاذ، تقدم في داخلها خدمات البحث والإنقاذ وتتمثل في إقليم تونس لمعلومات الطيران،
- الإنقاذ : عملية تهدف إلى إنقاذ الأشخاص الذين هم في حالة خطر وتمكينهم من الإسعافات الأولية، طبية أو غيرها، ووضعهم في مكان آمن،
- خدمة بحث وإنقاذ : تنفيذ وظائف مراقبة حالات الخطر والاتصالات والتنسيق والبحث والإنقاذ والإسعاف الطبي الأولي أو النقل الطبي باستخدام وسائل عمومية وخاصة على غرار الطائرات والسفن وأي عربات وتجهيزات أخرى.

الفصل 3 - ترجع عمليات البحث والإنقاذ للطائرات التي تكون في حالة خطر داخل منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية بالنظر إلى وزارة النقل وذلك بالتعاون مع وزارة الدفاع الوطني ووزارة الداخلية والتنمية المحلية.

كما يمكن لوزارة النقل طلب تدخل وزارة الشؤون الخارجية ووزارة المالية ووزارة الصحة العمومية.

الفصل 4 - تبرم وزارة النقل اتفاقيات مع كل طرف يمكن أن يتدخل في إحدى عمليات البحث والإنقاذ للطائرات التي تكون في حالة خطر، تحدد خاصة دور كل طرف معني في هذه العمليات.

كما تتولى وزارة النقل المشاركة في إبرام اتفاقيات مع الدول الأخرى في مجال البحث والإنقاذ.

الفصل 5 - يتم تنظيم البحث والإنقاذ الخاص بالطائرات الموجودة في حالة خطر بواسطة الهيكل التالية :

- اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ،
- مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ،
- مركز تنسيق الإنقاذ،
- مراكز فرعية للإنقاذ.

الباب الثاني - التنظيم

الفصل 6 (جديد) – نجح بمقتضى الأمر الحكومي عدد 174 لسنة 2019 المؤرخ في 18 فيفري 2019 – يرأس اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ وزير النقل أو من يمثله وتتركب هذه اللجنة من الأعضاء الآتي ذكرهم:

- المدير العام للطيران المدني،
- رئيس مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ،
- رئيس مركز تنسيق الإنقاذ،
- ثلاثة ممثلين عن وزارة الدفاع الوطني:
 - ممثل عن جيش البر،
 - ممثل عن جيش البحر،
 - ممثل عن جيش الطيران.
- ثلاثة ممثلين عن وزارة الداخلية:
 - ممثلان عن الإدارة العامة للأمن الوطني (الإدارة العامة للأمن العمومي والإدارة العامة لشرطة الحدود والأجانب)،
 - ممثل عن الإدارة العامة للحرس الوطني،
 - ممثل عن وزارة الشؤون الخارجية،
 - ممثل عن وزارة المالية (الإدارة العامة للديوانة)،
 - ممثل عن وزارة الصحة،
 - ممثل عن ديوان الطيران المدني والمطارات،
 - ممثل عن الديوان الوطني للحماية المدنية.

يتم تعيين أعضاء اللجنة بقرار من وزير النقل باقتراح من الوزارات والهيئات المعنية كما يمكن دعوة أطراف أخرى لحضور اجتماعات اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ، بصفة ملاحظين، وذلك بحسب المواضيع التي يتم طرحها.

الفصل 7 – تكلف اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ خاصة بالمهام التالية :

- السهر على تطبيق الترتيب الجاري بها العمل والاتفاقيات الدولية في مجال البحث والإنقاذ واقتراح كل إجراء مناسب لذلك،
- القيام بكل عمل أو دراسة من شأنها أن تساهم في تطوير خدمة البحث والإنقاذ الخاصة بالطائرات الموجودة في حالة خطر وتشجيع ذلك،
- المشاركة في المفاوضات لإبرام الاتفاقيات في مجال البحث والإنقاذ الخاصة بالطائرات الموجودة في حالة خطر،
- متابعة الوثائق الوطنية الخاصة بالبحث والإنقاذ،
- ضمان توحيد نمط أو تجانس الإجراءات وتجهيزات مختلف المتدخلين في عمليات البحث والإنقاذ كلما كان ذلك ممكنا،
- المصادقة على برامج التجهيزات الخاصة بالبحث والإنقاذ،
- المصادقة على برنامج تدقيق وتفقد الهياكل العملية في مجال البحث والإنقاذ،
- العمل على إحكام التعاون والتنسيق بين السلطات والمؤسسات المدنية والعسكرية وذلك قصد تنفيذ فعال لخدمة البحث والإنقاذ،
- الرفع من مستوى التعاون بين منظومات البحث والإنقاذ الجوي والبحري والبري وذلك قصد التنفيذ الفعال لخدمة البحث والإنقاذ،
- إعداد إجراءات تفصيلية خاصة بالتنسيق العام لعمليات البحث والإنقاذ تقع المصادقة عليها من قبل كافة الوزارات المعنية. وتتضمن هذه الإجراءات خاصة الترتيب المتعلقة بـ:
 - استغلال المعلومات حول التنبيه وتحديد مناطق البحث،
 - الطرق الواجب اتباعها لإدارة العمليات أو التدريبات،
 - الإجراءات التي يجب اتخاذها لإنقاذ ونقل الضحايا،
 - استغلال معدات ووسائل تبادل المعطيات المتوفرة،
 - توفير العدد المناسب من تجهيزات البحث والإنقاذ،
 - توفير كميات كافية من الطعام والمخزونات الطبية ووسائل الإشارة وغيرها من معدات النجاة والإنقاذ،
 - الإيقاف الوقتي أو الكلي أو استئناف العمليات،
 - إعداد ونشر التقارير الخاصة بعملية بحث وإنقاذ.

الفصل 8 – تبدي اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ رأيها خاصة فيما يلي :

- التوجيهات العامة في ميدان البحث والإنقاذ للطائرات الموجودة في حالة خطر،
- مخططات البحث والإنقاذ والوسائل المسخرة لتنفيذها وذلك قصد المصادقة عليها من قبل وزير النقل،
- برامج تكوين الأعوان المكلفين بالبحث والإنقاذ،
- رزنامة التمارين والعمليات البيضاء في مجال البحث وإنقاذ للطائرات الموجودة في حالة خطر،
- كل إجراء أو نشاط من شأنه الارتقاء بالتنسيق والتعاون الدولي في مجال البحث والإنقاذ وخاصة مع الدول المجاورة،
- مشاريع التنقيحات الخاصة بالوثائق الوطنية المتعلقة بالبحث والإنقاذ.

الفصل 9 - تجتمع اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ بدعوة من رئيسها أو من يمثله مرة كل ستة أشهر على الأقل أو بطلب من أحد أعضائها.

لا يمكن للجنة أن تتداول بصفة قانونية إلا بحضور أغلبية أعضائها وفي صورة عدم اكتمال النصاب تجتمع اللجنة بدعوة من رئيسها خلال الثمانية أيام الموالية مهما كان عدد الأعضاء الحاضرين. وتتخذ اللجنة قراراتها وتوصياتها بأغلبية أصوات الأعضاء الحاضرين وفي حالة تساوي الأصوات يكون صوت الرئيس مرجحا.

ويجب أن يكون كل اجتماع موضوع محضر جلسة يمضيه كافة الأعضاء الحاضرين.

الفصل 10 - يحدث بالإدارة العامة للطيران المدني بوزارة النقل مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ تعهد له خاصة المهام التالية:

- التنسيق بين مختلف الهياكل المعنية في ما يخص الملفات التي ستعرض على اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ،
- إعلام اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ بنتائج عمليات البحث والإنقاذ التي تم القيام بها واقتراح الوسائل الكفيلة بتلافي النقص،
- متابعة أداء الهيئات المتدخلة في التمارين والعمليات البيضاء المتعلقة بمجال البحث والإنقاذ والمساهمة في تقييمها وإعلام اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ بذلك،
- الدراسات المتعلقة باقتناء وتجديد الوسائل الخاصة بالبحث والإنقاذ مثل الطائرات والسلاسل العائمة والأجهزة الخاصة بالتعيين والتشوير،
- اقتراح التعديلات المتعلقة بمخططات التدخل للبحث والإنقاذ على اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ لدراستها،
- إعداد الإجراءات العملية في مجال البحث والإنقاذ،
- التعاون والتنسيق مع المنظمات العالمية وهيئات البحث والإنقاذ الأجنبية والإدارات الوطنية في إطار الاتفاقيات المبرمة في الغرض،
- إعداد إجراءات وتراتبية البحث والإنقاذ بما في ذلك إجراءات خدمة التنبيه،
- إعداد برامج التكوين في مجال البحث والإنقاذ،
- إعداد برامج التمارين والعمليات البيضاء في مجال البحث والإنقاذ بالتنسيق مع الوزارات المعنية والإشراف على تنفيذها،
- إعداد مشروع برنامج تدقيق وتفقد مركز تنسيق الإنقاذ والهيكل الأخرى العاملة في مجال البحث والإنقاذ،
- دراسة التقارير الخاصة بالعمليات وإدارة برنامج مراقبة الجودة ومسك الإحصائيات.

الفصل 11 - يتولى مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ مهام الكتابة القارة للجنة الوطنية للبحث والإنقاذ ويكلف لهذا الغرض خاصة بما يلي:

- إعداد جدول الأعمال وتوجيه الدعوات لحضور الاجتماعات،
- إعداد محاضر الاجتماعات،
- متابعة توصيات اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ،
- إعداد تقرير النشاط السنوي للجنة الوطنية للبحث والإنقاذ وإحالته إلى وزير النقل.

الفصل 12 - يرأس مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ ضابط سام تابع لجيش الطيران برتبة رائد أو رتبة أعلى يقع إحقاقه بوزارة النقل وتكون له خطة وامتيازات مدير إدارة مركزية.

الفصل 13 - يمكن إحداث مراكز فرعية للإنقاذ لمساعدة مركز تنسيق الإنقاذ، المنصوص عليه بالفصل 5 من هذا الأمر، في أداء مهامه.

الفصل 14 - يقوم مركز تنسيق الإنقاذ وكذلك المراكز الفرعية للإنقاذ بمهامهم طبقا لمخططات البحث والإنقاذ المنصوص عليها بالفصل الأول من هذا الأمر.

الفصل 15 - في حالة سقوط طائرة واكتساب الحادث صبغة الكارثة أو وقوع كارثة أو حادث أو طارئ غير جوي فإن مركز تنسيق الإنقاذ وعند الاقتضاء المراكز الفرعية للإنقاذ تقوم بالمساعدة بطلب من السلطات ذات النظر وفي حدود ما تسمح به مهمتها الأصلية.

الباب الثالث - أساليب استغلال الوسائل المسخرة لتنفيذ مخططات التدخل

الفصل 16 - تضبط الوسائل المسخرة لتنفيذ مخططات التدخل ضمن الاتفاقيات المبرمة بين وزارة النقل وكل طرف يمكن أن يتدخل في إطار عملية بحث وإنقاذ طائرة في حالة خطر طبقا لأحكام الملحق عدد 2 لهذا الأمر.

الفصل 17 - يقع إعلان المراحل الحرجة من قبل مؤسسات خدمات الحركة الجوية طبقا لأحكام الملحق عدد 3 لهذا الأمر. وتنفذ عمليات البحث والإنقاذ طبقا للإجراءات العملية المنصوص عليها بالملحق عدد 4 لهذا الأمر.

الباب الرابع – أحكام خاصة

الفصل 18 – تحمل المصاريف الخاصة بالبحث والإنقاذ على الدولة في حدود الاعتمادات المرسمة بميزانيتها. وتشمل هذه المصاريف :

- اقتناء وصيانة وسائل التدخل والمعدات اللازمة للبحث والإنقاذ،
- تكوين وتدريب أعوان البحث والإنقاذ،
- تجهيز مركز تنسيق الإنقاذ والمراكز الفرعية للإنقاذ بالوسائل اللازمة،
- تنفيذ عمليات البحث والإنقاذ.

الفصل 19 – تلغى جميع الأحكام السابقة والمخالفة لهذا الأمر وخاصة الأمر عدد 155 لسنة 1975 المؤرخ في 7 مارس 1975 والمتعلق بإحداث وتنظيم مصلحة البحث والإنقاذ بالجمهورية التونسية.

الفصل 20 – وزير الداخلية والتنمية المحلية ووزير الشؤون الخارجية ووزير الدفاع الوطني ووزير النقل ووزير المالية ووزير الصحة العمومية مكلفون، كل فيما يخصه، بتنفيذ هذا الأمر الذي ينشر بالرائد الرسمي للجمهورية التونسية.

تونس في 2 نوفمبر 2009.

ملحق عدد 1

مضمون مخططات التدخل

- 1- يجب أن تحدد مخططات التدخل الترتيبات التي يجب اتخاذها على قدر الإمكان لصيانة الطائرات والسفن والعربات المستخدمة في عمليات البحث والإنقاذ وتمويلها بالوقود بما في ذلك تلك الموفرة من دولة أخرى.
- 2- يجب أن تتضمن مخططات التدخل المعلومات المفصلة حول الإجراءات التي سيتخذها الأشخاص المشاركون في عمليات البحث والإنقاذ وخاصة ما يلي :
 - أ. طريقة القيام بعمليات البحث والإنقاذ في منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية،
 - ب. استعمال نظم ووسائل الاتصال المتوفرة،
 - ج. الإجراءات التي تتخذ بصفة مشتركة مع مراكز تنسيق الإنقاذ الأخرى،
 - د. أساليب تنبيه الطائرات التي في مرحلة الطيران والسفن التي في البحر،
 - هـ. وظائف وصلاحيات الأشخاص المشاركين في عمليات البحث والإنقاذ،
 - و. التحويرات الإضافية لنشر المعدات التي يتضح أنها ضرورية بسبب الأحوال الجوية أو ظروف أخرى،
 - ز. الأساليب التي تمكن من الحصول على المعلومات الأساسية التي تهم عمليات البحث والإنقاذ، على غرار تقارير وتوقعات الطقس والإعلانات الموجهة للطيارين الملائمة،
 - ح. الأساليب التي تمكن من الحصول على المساعدة من مراكز تنسيق الإنقاذ الأخرى كلما دعت الحاجة إلى ذلك وخاصة في شكل طائرات أو سفن أو أشخاص أو معدات،
 - ط. الأساليب التي تمكن من تقديم العون لطائرة في حالة خطر اضطرت إلى الهبوط على الماء لمقابلة سفينة،
 - ي. الأساليب التي تمكن من تقديم العون لطائرات البحث والإنقاذ أو لطائرات أخرى قصد التوجه إلى الطائرة التي في حالة خطر،
 - ك. إجراءات التعاون التي يجب اتخاذها بالاشتراك مع وحدات خدمات الحركة الجوية والسلطات المعنية الأخرى لتقديم العون لطائرة يعرف أو يعتقد أنها خاضعة لفعل تدخل غير مشروع.
- 3- يجب على كل فريق بحث وإنقاذ أن :
 - أ. يكون على معرفة تامة بكافة عناصر مخططات التدخل المنصوص عليها بالفصل الأول من هذا الأمر والتي سيكون في حاجة إليها لأداء وظائفه،
 - ب. يبقى مركز تنسيق الإنقاذ على علم بحالة استعداده.
- 4- في صورة مشاركة مصالح تابعة لدول أخرى في تنفيذ عمليات البحث والإنقاذ بمنطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية، يجب على هذه المصالح أن تتدخل وفقا لاتفاقيات بحث وإنقاذ عندما يطلب منها ذلك مركز تنسيق الإنقاذ.

ملحق عدد 2

الوسائل المسخرة لتنفيذ مخططات التدخل

- 1- يجب أن يتوفر لدى مركز تنسيق الإنقاذ وكل مركز فرعي للإنقاذ، على مدار الساعة أعوان مكونين بقدر كاف وقادرين على استعمال اللغتين الفرنسية والإنجليزية المستعملتين في الاتصالات الراديوية.
- أ. يتولى مركز تنسيق الإنقاذ إدارة عمليات البحث والإنقاذ حسب الشروط المحددة بهذا الملحق والاتفاقيات الدولية الملائمة.

- ب. ويجب أن يتوفر لمركز تنسيق الإنقاذ بصفة دائمة وسائل تدخل جوي وبحري وبري. كما يمكن له طلب المساعدة، وفق شروط محددة مسبقاً، لكل وسيلة تابعة للإدارات والمؤسسات العمومية أو الخاصة التي بإمكانها المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ.
- 2- قصد تأمين خدمة البحث والإنقاذ، يقع استخدام فرق للبحث والإنقاذ وكافة الوسائل الأخرى المتوفرة قصد إنقاذ كل الطائرات أو شاغليها الذين هم في حالة طوارئ أو من المحتمل أن يكونوا كذلك.
- أ. تتكون فرق البحث والإنقاذ من عناصر تابعين للمصالح العمومية أو لخواص تتواجد في مواقع مناسبة ومزودة بمعدات ملائمة للقيام بعمليات البحث والإنقاذ.
- ب. كما يمكن دمج عناصر أخرى من المصالح العمومية أو من الخواص ضمن مخطط البحث والإنقاذ قادرين على المشاركة في عمليات البحث والإنقاذ.
- 3- يتولى مركز تنسيق الإنقاذ تنسيق التحركات الجوية في منطقة البحث والإنقاذ.
- 4- يجب أن تتوفر لدى مركز تنسيق الإنقاذ وسائل اتصال في الاتجاهين سريعة وموثوقة مع :
- أ. مؤسسات خدمات الحركة الجوية المرتبطة به،
ب. المراكز الفرعية للإنقاذ المرتبطة به،
ت. محطات تحديد الاتجاه وتحديد الموقع المناسبة،
ث. عندما يكون ذلك مناسباً، محطات الاتصالات اللاسلكية الساحلية القادرة على تنبيه السفن في المنطقة والاتصال بها،
ج. الإدارة المركزية لفرق البحث والإنقاذ في المنطقة،
ح. كافة مراكز تنسيق الإنقاذ البحري في المنطقة ومراكز تنسيق الإنقاذ الجوي أو البحري أو الاثنين معاً في المناطق المجاورة،
خ. مركز أرصاد جوية أو مركز مراقبة أرصاد جوية معين،
د. فرق البحث والإنقاذ،
ذ. مراكز التنبيه،
ر. مركز مراقبة المهام لمنظومة التتبع بالأقمار الصناعية للبحث والإنقاذ الذي يقدم الخدمات لمنطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية.
- 5- يجب تزويد فرق البحث والإنقاذ بمعدات تمكنها من التحديد الفوري لموقع الحادث وتقديم العون الملائم له. ويجب أن تتوفر لديهم وسائل للاتصال في الاتجاهين فورية وموثوقة مع الوسائل الأخرى للبحث والإنقاذ المتدخلة في نفس العملية.
- 6- تجهز كل طائرة من طائرات البحث والإنقاذ بـ:
- 7- ما يمكنها من الاتصال على ترددات الاستغاثة الجوية والترددات المستخدمة في مواقع العمليات وأي تردد آخر يمكن تحديده،
8- جهاز للاهتمام إلى أجهزة الإرسال لتحديد الموقع عند الطوارئ يعمل على ترددات الاستغاثة وفقاً لمواصفات الملحقين السادس والعاشر لاتفاقية الطيران المدني الدولي.
- 9- عند القيام بعمليات البحث والإنقاذ فوق مناطق بحرية، تزود كل طائرة من طائرات البحث والإنقاذ، بالإضافة إلى متطلبات النقطة 6 أعلاه :
- 10- بطريقة تمكنها من الاتصال بالسفن،
11- بنسخة من المدونة الولية للإشارات لتمكينها من التغلب على صعوبات اللغة التي يمكن اعتراضها عند الاتصال بالسفن.
- 12- يجب أن يكون على متن طائرة على الأقل من الطائرات المشاركة في عملية البحث والإنقاذ معدات للإبقاء على الحياة قابلة للإسقاط إلا عند العلم بأن التموين عبر الجو للأشخاص الناجين غير ضروري. ويتم كذلك تزويد بعض المطارات المناسبة بمعدات الإبقاء على الحياة محزومة بطريقة ملائمة لإسقاطها بواسطة طائرات.
- 13- يجب أن يتوفر دائماً وبصفة فورية لدى مركز تنسيق الإنقاذ المعلومات الأكثر حداثة حول وسائل البحث والإنقاذ لمنطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية التالية :
- أ. فرق البحث والإنقاذ ومراكز الإنقاذ الفرعية ومراكز التنبيه،
ب. مؤسسات خدمات الحركة الجوية،
ج. وسائل الاتصال التي يمكن استخدامها في عمليات البحث والإنقاذ،
د. العناوين وأرقام الهاتف لكل المستغلين الذين يقدمون خدمات بالمنطقة أو لممثليهم المعينين،
هـ. موارد عامة أو خاصة أخرى، بما في ذلك الوسائل الطبية ووسائل النقل، التي يحتمل استعمالها في عمليات البحث والإنقاذ.
- 14- يجب أن تتوفر بسهولة وبصفة فورية لمركز تنسيق الإنقاذ جميع المعلومات الأخرى التي تخص البحث والإنقاذ وخاصة المعلومات المتعلقة بما يلي:
- أ. موقع وعلامات نداء وساعات عمل وترددات جميع المحطات اللاسلكية المحتمل استخدامها دعماً لعمليات البحث والإنقاذ،
ب. مواقع وساعات عمل الخدمات التي تقوم بالمراقبة اللاسلكية والترددات المحروسة،
ت. مواقع تخزين معدات الطوارئ ومعدات الإبقاء على الحياة القابلة للإسقاط،
ث. الأشياء التي يعرف أنها قد تعتبر، خاصة عند رؤيتها من الطائرة، حطام طائرة غير محدد الموقع أو غير مبلغ عنه،
ج. الموقع والمسار والسرعة للسفن الموجودة في منطقة البحث والإنقاذ التابعة لتونس أو بجوارها والتي قد يكون باستطاعتها تقديم العون لطائرة في حالة خطر والمعلومات الخاصة بكيفية الاتصال بها. ويقع إقامة وصلات اتصال بالنظم الإقليمية لتقارير السفن قصد تسهيل عمليات البحث والإنقاذ بالبحر.
- 15- يخضع كافة الأعوان المعينين في عمليات البحث والإنقاذ إلى تدريب خاص ومنتظم للبحث والإنقاذ والتمارين اللازمة للبحث والإنقاذ بما في ذلك إلقاء معدات وتجهيزات النجاة والإشارات.
- كما تتم برمجة تمارين ذات أبعاد حقيقية سنوياً من قبل مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ بعد أخذ رأي اللجنة الوطنية للبحث والإنقاذ.

- 16- يعلم مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ الكتابة التابعة لمنظومة التتبع بالأقمار الصناعية للبحث والإنقاذ التي توفر الخدمات لمنطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية بنقطة الاتصال الخاصة بالبحث والإنقاذ لتونس قصد تلقي برقيات التنبيه الخاصة بهذه المنظومة.
- 17- يقع إحكام التنسيق بصفة كبيرة وقدرة الإمكان بين مصالح البحث والإنقاذ البحري ومركز تنسيق الإنقاذ.
- 18- يتعين على كل شخص يلاحظ وجود طائرة أو احتمال وجودها في حالة خطر أن يعلم بذلك أقرب مركز لحرس الوطني أو الحماية المدنية أو أي سلطة أخرى مختصة.
- 19- يتعين على كل إدارة أو عنصر من منظومة البحث والإنقاذ عندما يتوفر لديها سبب يجعلها تعتقد بأن طائرة ما في حالة خطر أن تنقل فوراً كافة المعلومات المتوفرة لديها إلى مركز تنسيق الإنقاذ.
- 20- يمكن أن تنص اتفاقيات ثنائية بين الجمهورية التونسية ودول أخرى وكذلك ترتيبات خاصة على تدخل وحدات البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية خارج حدود منطقتها للبحث والإنقاذ وكذلك دخول وحدات البحث والإنقاذ التابعة لدول أخرى داخل حدود منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية. كما تنص هذه الاتفاقيات على تبسيط الإجراءات المستوجبة لدخول هذه الوحدات.
- 21- كما يمكن أن تتضمن هذه الاتفاقيات أو الترتيبات تفويضاً للمسؤولية، بصفة ظرفية أو دائمة، لتنسيق عمليات البحث والإنقاذ في أجزاء محددة من منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية. ويجب أن تحدد هذه الاتفاقيات والترتيبات المعلومات الضرورية التي يجب توفيرها قصد دخول وحدات البحث والإنقاذ التابعة لدول أخرى إلى الإقليم التونسي.
- 22- يجب، كلما دعت الحاجة إلى ذلك، تنسيق عمليات البحث والإنقاذ مع الدول المجاورة خاصة إذا كانت هذه العمليات تتم في مناطق بحث وإنقاذ متجاورة.
- 23- كما يجب، كلما كان ذلك ممكناً، وضع مخططات وإجراءات بحث وإنقاذ قصد تيسير تنسيق عمليات البحث والإنقاذ مع عمليات البحث والإنقاذ في الدول المجاورة.
- 24- يخضع دخول فرق البحث والإنقاذ التابعة لدول أخرى إلى الإقليم التونسي إلى توجيه هذه الدول طلب في الغرض إلى مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ يتضمن معلومات كاملة حول المهمة المبرمجة والحاجة إليها وإرسال مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ الموافقة على هذا الطلب.
- في صورة تسلّم طلب لدخول فرق بحث وإنقاذ تابعة لدول أخرى الإقليم التونسي كما هو مبين بالنقطة 18 أعلاه، يتعين على مكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ :
- الإعلام فوراً باستلام الطلب المذكور،
 - أن يبين، حال ما يكون ذلك ممكناً، الظروف المحتملة التي يمكن أن تجرى فيها المهمة المبرمجة.
- يخول لمكتب الدراسات وتنسيق البحث والإنقاذ ما يلي :
- أ. أن يطلب من أي مركز أجنبي لتنسيق الإنقاذ العون الذي يمكن أن يحتاجه خاصة في شكل طائرات أو سفن أو أفراد أو معدات،
 - ب. منح أي تصريح ضروري لدخول مثل هذه الطائرات أو السفن أو الأفراد أو المعدات للإقليم التونسي،
 - ج. القيام بالمساعي الضرورية مع المصالح الدبلوماسية أو الهجرة المعنية أو السلطات المختصة الأخرى قصد تعجيل إجراءات الدخول،
 - د. اتخاذ الإجراءات اللازمة لتقديم العون لأي مركز أجنبي لتنسيق الإنقاذ، عندما يطلب منه ذلك، خاصة في شكل طائرات أو سفن أو أشخاص أو معدات.
- 25- يمكن القيام بترتيبات مع الدول الأخرى قصد :
- تنظيم تمارين مشتركة لتكوين فرق البحث والإنقاذ قصد الرفع من فعالية عمليات البحث والإنقاذ،
 - القيام بزيارات دورية متبادلة لأعوان مركز تنسيق الإنقاذ مع نظرائه بالدول الأخرى.
- 26- يتعين على مركز تنسيق الإنقاذ توفير معلومات للدول الأخرى المعنية حول مخطط إدارة عمليات البحث والإنقاذ عندما يمكن أن تكون هذه المعلومات مفيدة لتقديم خدمات البحث والإنقاذ.

ملحق عدد 3

الإجراءات التي يطبقها مركز تنسيق الإنقاذ خلال مراحل الطوارئ

- 1- مرحلة الشك :**
على مركز تنسيق الإنقاذ، خلال مرحلة الشك، أن يبقي على التعاون الوثيق مع مؤسسات خدمات الحركة الجوية ومع غيرها من المؤسسات والمصالح المعنية حتى يتمكن من الإسراع في التدقيق في البلاغات الواردة.
- 2- مرحلة التنبيه :**
على مركز تنسيق الإنقاذ، عند حدوث حالة تنبيه، أن يقوم فوراً بتنبيه فرق البحث والإنقاذ وأن يبادر إلى اتخاذ الإجراءات اللازمة
- 3- مرحلة الاستغاثة :**
على مركز تنسيق الإنقاذ، عند انطلاق مرحلة استغاثة، أن يقوم بما يلي :

 - الانطلاق الفوري لتدخل فرق البحث والإنقاذ وفقاً لمخطط إدارة العمليات المناسب.
 - تحديد موقع الطائرة وتقييم درجة الشك بخصوص هذا الموقع وتحديد، حسب هذه المعلومة والظروف، اتساع المنطقة التي سيتم فيها البحث.
 - إعلام المستغل، إن كان ذلك ممكناً، وإبقاءه على علم بسير العمليات.

- إعلام مراكز تنسيق الإنقاذ الأخرى التي يحتمل أن تكون مساعدتهم ضرورية أو التي قد تكون معنية بالعمليات.
- إعلام هيئة خدمات الحركة الجوية المرتبطة به، عندما تكون المعلومات عن حالة الطوارئ متأتية من مصدر آخر.
- طلب في مرحلة مبكرة من الطائرات والسفن والمحطات الساحلية ومصالح أخرى غير مذكورة بالتحديد في مخطط إدارة العمليات ولكنها في موقع يمكنها من القيام بذلك :
- المحافظة المستمرة على الإنصات لأي إرسالات من الطائرة المستغيثة أو من جهاز الإرسال لتحديد الموقع عند الطوارئ،
- تقديم كل المساعدة الممكنة للطائرة التي في حالة خطر،
- إعلام مركز تنسيق الإنقاذ بأي تطورات.
- وضع خطة عمل مفصلة، بالاعتماد على المعلومات المتوفرة لديه، للقيام بعمليات البحث والإنقاذ أو إيداعها وإرسال هذه الخطة لتسترد بها السلطات التي تتولى مباشرة إدارة تلك العمليات.
- إدخال التعديلات، عند الحاجة، على خطة العمل المفصلة وذلك بحسب تطور الوضعية.
- إعلام دولة تسجيل الطائرة.

يجب على مركز تنسيق الإنقاذ اتباع الترتيب الذي وردت فيه هذه الإجراءات إلا إذا اقتضت الظروف خلاف ذلك.

ملحق عدد 4

إجراءات عملية للبحث والإنقاذ

- 1- يجب تقديم خدمة البحث والإنقاذ لكل طائرة وشاغليها متواجدين في حالة خطر داخل منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية وذلك بغض النظر عن دولة تسجيل الطائرة وجنسية ووضع شاغليها والظروف التي وجدوا فيها.
- 2- تعمل خدمة البحث والإنقاذ بالجمهورية التونسية على مدار الساعة ويتمثل هدفها الرئيسي في ضمان تقديم المعونة في أسرع وقت ممكن للأشخاص في حالة خطر داخل منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية. ويمكن لخدمة البحث والإنقاذ تقديم المعونة في حالات طارئة أخرى عندما يسمح هدفها الرئيسي بذلك.
- 3- يقوم مركز تنسيق الإنقاذ، فور تلقيه معلومات خاصة بطائرة في حالة خطر، بتقييم هذه المعلومات وأهمية العملية التي سيتم تنفيذها.
- إذا تلقى معلومات عن طائرة في حالة خطر من مصادر أخرى غير مؤسسات خدمات الحركة الجوية، يجب على مركز تنسيق الإنقاذ أن يحدد مرحلة الطوارئ الملائمة للوضعية وأن يطبق الإجراءات الملائمة طبقاً لأحكام الملحق عدد 3 لهذا الأمر.
- يجب على المصالح المكلفة مباشرة بإدارة عمليات البحث والإنقاذ أو جزء منها :
 - أ. إعطاء تعليمات لفرق البحث والإنقاذ الخاضعة لإشرافها وإبلاغ مركز تنسيق الإنقاذ بتلك التعليمات،
 - ب. إبقاء مركز تنسيق الإنقاذ على علم بسير العمليات.
- 4- تتواصل عمليات البحث والإنقاذ، كلما كان ذلك ممكناً، إذا لم يقع نقل كافة الناجين إلى موقع آمن أو إذا كان لا يزال هناك أمل معقول في العثور على ناجين.
- 5- في صورة استحالة مواصلة مهمة البحث والإنقاذ وإذا اعتبر مركز تنسيق الإنقاذ أن احتمال وجود ناجين ما زال قائماً، فيمكن له إيقاف النشاط على عين المكان بصفة مؤقتة في انتظار معطيات جديدة وعليه أن يخطر فوراً بذلك السلطة أو المصالح التي طلب منها ذلك أو تم إعلامها.
- كما يجب على مركز تنسيق الإنقاذ تقييم المعلومات الملائمة التي تلقاها فيما بعد وتستأنف أنشطة البحث والإنقاذ إذا تم تبريرها وكان ذلك ممكناً.
- 6- عندما تشارك عدة وسائل في عمليات البحث والإنقاذ على عين المكان، يجب على مركز تنسيق الإنقاذ تكليف فريق أو أكثر متواجدة على الموقع بتنسيق مجموعة الأنشطة قصد ضمان سلامة وفعالية العمليات الجوية وعلى الأرض مع الأخذ بعين الاعتبار إمكانيات هذه الوسائل والحاجيات العملية.
- 7- على كل قائد طائرة يلاحظ وجود طائرة أخرى أو سفينة في حالة خطر، إذا كان ممكناً أو معقولاً أو ضرورياً أن يتصرف كالاتي :
 - أ. إبقاء الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر في مجال رؤيته إلى أن يكون مضطراً لمغادرة المكان أو يقع إعلامه من قبل مركز تنسيق الإنقاذ بأن وجوده أصبح غير ضرورياً،
 - ب. تحديد موقع الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر،
 - ج. إبلاغ مركز تنسيق الإنقاذ أو وحدة خدمات الحركة الجوية، وفق ما هو مناسب، بأبزر قدر ممكن من المعلومات التالية :
 - طراز الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر وهويتها وحالتها،
 - موقعها معبر عنه بالإحداثيات الجغرافية أو بالجدول أو بالمسافة والاتجاه الزاوي الحقيقي بالنسبة إلى علامة أرضية مميزة أو مساعدات الملاحة اللاسلكية،
 - وقت الملاحظة معبراً عنه بالساعات والدقائق بالتوقيت العالمي المنسق،
 - عدد الأشخاص المشاهدين،
 - ما إذا تمت مشاهدة أشخاص يغادرون الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر
 - الظروف الجوية في موقع الحادث،

- الحالة البدنية الظاهرة للناجين،
 - أفضل طريق بري واضح للوصول إلى الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر.
 - التقيد بتعليمات مركز تنسيق الإنقاذ أو مؤسسة خدمات الحركة الجوية.
- 8- إذا لم تكن أول طائرة تصل إلى مكان الحادث طائرة بحث وإنقاذ، فيجب عليها أن تتولى توجيه تحركات جميع الطائرات الأخرى التي تصل بعد ذلك حتى وصول أول طائرة للبحث والإنقاذ إلى مكان الحادث.
- وفي هذا الوقت، إذا لم تتمكن تلك الطائرة من الاتصال بمركز تنسيق الإنقاذ أو بمؤسسة خدمات الحركة الجوية المسؤولة على ذلك الموقع، فعلى تلك الطائرة، باتفاق مشترك، أن تسلم القيادة إلى طائرة قادرة على القيام بربط مثل هذه الاتصالات إلى حين وصول أول طائرة للبحث والإنقاذ.
- 9- عندما يكون من الضروري لطائرة أن تبث معلومات إلى الناجين أو إلى فرق البحث والإنقاذ على السطح ويتعذر إنشاء اتصال لاسلكي في الاتجاهين، فعلى الطائرة، إذا كان ممكناً، أن تسقط معدات اتصال تمكن من إقامة اتصال مباشر أو بث المعلومات عن طريق إسقاط رسالة ورقية.
- 10- عندما تظهر إشارة أرضية، فعلى الطائرة أن تبين إذا كانت الإشارة مفهومة أم لا باستخدام الوسائل المذكورة أعلاه أو إذا لم يكن ذلك مستحيلاً، باستخدام الإشارة المرئية المناسبة.
- 11- عندما يستوجب الأمر على طائرة أن توجه سفينة إلى مكان الطائرة أو السفينة التي هي في حالة خطر، فعليها إرسال تعليمات محددة بأي وسيلة متاحة لديها. وفي حال تعذر إنشاء اتصال لاسلكي، فعلى الطائرة أن تقوم بالإشارة المرئية الملائمة وفقاً للأحكام المعنية من الجزء الثالث من الوثيقة 9731 لمنظمة الطيران المدني الدولي.
- 12- عندما تعترض قائد طائرة رسالة استغاثة، فيجب عليه، كلما كان ذلك ممكناً :
أ. التصريح باستقبال رسالة الاستغاثة،
ب. تسجيل موقع الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر إذا كان هذا الموقع معلوماً،
ج. تسجيل اتجاه الإرسال،
د. إعلام مركز تنسيق الإنقاذ أو هيئة خدمات الحركة الجوية المعنية برسالة الاستغاثة مع إعطاء كل المعلومات المتوفرة لديه،
هـ. أن يتقدم، وفقاً لتقديره، إلى الموقع المحدد في رسالة الاستغاثة وذلك في انتظار التعليمات.
- 13- عند استعمال الإشارات المرئية في اتجاه جو نحو الأرض وفي اتجاه أرض نحو الجو كما هو مبين في النقطة 18 أسفله، فهي تكون لها المعاني المشار إليها في هذه النقطة. ويجب ألا تستخدم إلا في هذا الغرض المبين كما يجب عدم استخدام أي إشارات أخرى يحتمل أن تثير اللبس معها.
- عند ملاحظة إحدى الإشارات الواردة في النقطة 18 أسفله، يجب على قائد الطائرة أن يتخذ كافة الإجراءات اللازمة لتنفيذ التعليمات الملائمة لهذه الإشارة والمبينة في هذا الملحق.
- 14- يتعين على مركز تنسيق الإنقاذ أن يمكّن ملفاً يبين فيه فعالية عمل خدمات البحث والإنقاذ في منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية.
- 15- يجب على مركز تنسيق الإنقاذ أن يبدي آراءه حول عمليات البحث والإنقاذ التي تمت في منطقة البحث والإنقاذ التابعة للجمهورية التونسية. ويجب أن تتضمن هذه الآراء كل الملاحظات المفيدة بشأن الإجراءات المطبقة والوسائل المستغلة ومعدات الطوارئ والنجاة وكل مقترحات تهدف إلى تحسين هذه الإجراءات والوسائل والمعدات. ويجب توجيه الآراء التي يحتمل أن تهم دولة أخرى إلى منظمة الطيران المدني الدولي وذلك للإعلام والنشر عند الاقتضاء.
- 16- يتعين تحديد إجراءات قصد تسهيل التعاون بين مصالحي البحث والإنقاذ ومصالح التحقيق في الحوادث وكذلك المصالح المكلفة بالاعتناء بالضحايا.
- 17- لتسهيل التحقيق الفني في الحوادث، يتعين أن يرافق وحدات البحث والإنقاذ، كلما كان ذلك ممكناً، أشخاص مؤهلون لإجراء هذه التحقيقات.
- 18- إشارات البحث والإنقاذ :
أ. الإشارات المتبادلة مع السفن :
إن المناورات التالية التي تقوم بها طائرة ما في تتابع تعني أن هذه الطائرة تريد توجيه سفينة نحو طائرة أو سفينة في حالة خطر :
- الدوران حول السفينة مرة واحدة على الأقل،
- التقاطع مع مسار السفينة على ارتفاع منخفض وعلى مقربة من مقدمتها مع :
• هز الجناحين.
• أو فتح وإغلاق الخانق بصفة متواترة.
• أو تغيير خطوة المروحة.
- التوجه في الاتجاه المطلوب أن تسير فيه السفينة.

ملاحظة : نظرا لارتفاع مستوى الضوضاء على متن السفن، فإن الإشارات الصوتية المذكورة في النقطتين 2 و3 قد تكون أقل فاعلية من الإشارة المرئية في النقطة 1 وتعتبران كوسيلة إضافية لجلب الانتباه.

إن تكرار هذه المناورات يحمل نفس المعنى.

- ب. إن المناورة التالية التي تقوم بها طائرة يعني أنه لم يعد هناك حاجة إلى المساعدة من السفينة التي توجه الإشارة إليها :
- التقاطع مع أثر السفينة على مقربة من مؤخرتها على ارتفاع منخفض مع :
 - هز الجناحين.
 - أو فتح وإغلاق الخانق بصفة متواترة.
 - أو تغيير خطوة المروحة.

يمكن للسفن الرد كما يلي على الإشارات الواردة في الفقرة أ:

- أ. للإفادة بتسلم الإشارة :
- 1- رفع العلم الرمزي (أشرطة عمودية حمراء وبيضاء) إلى أعلى بمعنى ("فهم").
 - 2- بث إشارات ضوئية متتابعة للحرف "T" بواسطة مصباح الإشارة طبقا لمصطلحات "مورس".
 - 3- تغيير الاتجاه لتتبع الطائرة.
- ب. للإشارة إلى عدم المقدرة على الامتثال :
- 1- رفع العلم الدولي "N" وهو على شكل مربع ذو مربعات صغيرة زرقاء وبيضاء.
 - 2- بث إشارات ضوئية متتابعة للحرف "N" طبقا لمصطلحات مورس.

المصطلح الرمزي للإرشادات المرئية أرض/جو.

ج. 1.2.18 المصطلح الرمزي للإرشادات المرئية أرض/ جو لاستعمال الناجين

الرمز الاصطلاحي	الرسالة	الرقم
V	نطلب للمساعدة	1
X	نطلب لمساعدة طبية	2
N	لا أو النفي	3
Y	نعم أو الإيجاب	4
↑	سائر في هذا الاتجاه	5

د. 2.2.18 - المصطلح الرمزي للإرشادات المرئية أرض/ جو لاستعمال وحدات البحث والإنقاذ

الرمز الاصطلاحي	الرسالة	الرقم
LLL	أكملت العمليات	1
LL	وجدنا كل الشاغلين	2
++	وجدنا فقط بعض الشاغلين	3
XX	غير قادرين على الاستمرار عائدون إلى القاعدة	4
	انقسمنا إلى مجموعتين كل منهما تسير في الاتجاه المحدد	5
→→	تلقينا معلومات بأن الطائرة في هذا الاتجاه	6
NN	لم نعثر على شيء. سوف نواصل البحث	7

د. يجب ألا يقل طول الرموز عن مترين ونصف (8 أقدام) وأن تكون ظاهرة قدر الإمكان. ويمكن تكوين الرموز بأي وسيلة من الوسائل مثل أشرطة من القماش أو مواد مظلات أو قطع الخشب أو أحجار أو ما شابه ذلك أو وضع علامات على السطح بوقوع الأقدام أو وضع بقع من الزيت.

كما يمكن جذب الانتباه للإشارات المذكورة أعلاه بأي وسائل أخرى مثل الراديو والشعل والدخان أو الضوء المنعكس.

- الإشارات من الجو إلى الأرض :
- إصدار الإشارات التالية من طائرة يعني أن الإشارات الأرضية قد فهمت :
- أثناء النهار : بهز جناحي الطائرة.

- أثناء الليل : إضاءة وإطفاء أنوار هبوط الطائرة مرتين أو، إذا لم تكن الطائرة مجهزة بها، إضاءة وإطفاء أنوارها الملاحية مرتين.
هـ. غياب الإشارات المذكورة أعلاه يدل على أن الإشارة الأرضية لم تفهم.