

سلامة وفعالية العمليات الجوية وعلى الأرض مع الأخذ بعين الاعتبار إمكانيات هذه الوسائل والحاجيات العملية.

8 - على كل قائد طائرة يلاحظ وجود طائرة أخرى أو سفينة في حالة خطر، إذا كان ممكناً أو معقولاً أو ضرورياً أن يتصرف كالآتي :

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،

ت - إبلاغ مركز تنسيق الإنقاذ أو وحدة خدمات الحركة الجوية، وفق ما هو مناسب، بأكبر 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.

ث - التقيد بتعليمات مركز تنسيق الإنقاذ أو مؤسسة خدمات الحركة الجوية.

9 - 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.

10 - عندما يكون من الضروري لطائرة أن تبتث معلومات إلى الناجين أو إلى فرق البحث والإنقاذ على السطح ويتعذر إنشاء اتصال لاسلكي في الاتجاهين، فعلى الطائرة، إذا كان ممكناً، أن

ملحق عدد 4

إجراءات عملياتية 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 طائرة 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.

4 - 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.

5 - 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.

6 - 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.

7 - 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

16 - يتعين تحديد إجراءات قصد تسهيل التعاون بين مصالح 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 ممكنا، أشخاص مؤهلون لإجراء هذه التحقيقات.

18 - إشارات البحث والإنقاذ :

1.18 إشارات المتبادلة مع السفن :

1.1.18 إن المناورات التالية التي تقوم بها طائرة ما في تتابع تعني أن هذه الطائرة تريد توجيه سفينة نحو طائرة أو سفينة في حالة خطر :

(أ) الدوران حول السفينة مرة واحدة على الأقل،

(ب) التقاطع مع مسار السفينة على ارتفاع منخفض وعلى مقربة من مقدمتها مع :

1 - هز الجناحين.

2 - أو فتح وإغلاق الخانق بصفة متواترة.

3 - أو تغيير خطوة المروحة.

(ت) 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.

2.1.18 إن المناورة التالية التي تقوم بها طائرة يعني أنه لم يعد هناك حاجة إلى المساعدة من السفينة التي توجه الإشارة إليها :

(أ) التقاطع مع أثر السفينة على مقربة من مؤخرتها على ارتفاع منخفض مع :

1 - هز الجناحين.

2 - أو فتح وإغلاق الخانق بصفة متواترة.

3 - أو تغيير خطوة المروحة.

3.1.18 يمكن للسفن الرد كما يلي على الإشارات الواردة في الفقرة 1.1.18 :

(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".

تسقط معدات اتصال تمكن من إقامة اتصال مباشر أو بث المعلومات عن طريق إسقاط رسالة ورقية.

عندما تظهر إشارة أرضية، فعلى الطائرة أن تبين إذا كانت الإشارة مفهومة أم لا باستخدام الوسائل المذكورة أعلاه أو إذا لم يكن ذلك مستحيلا، 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 وفقا للأحكام المعنية من الجزء الثالث من الوثيقة 9731 لمنظمة الطيران المدني الدولي.

12 - عندما تعترض قائد طائرة رسالة استغاثة، فيجب عليه، كلما كان ذلك ممكنا :

أ - التصريح باستقبال رسالة الاستغاثة،

ب - تسجيل موقع الطائرة أو السفينة التي في حالة خطر إذا كان هذا الموقع معلوما،

ت - تسجيل اتجاه الإرسال،

ث - إعلام مركز تنسيق الإنقاذ أو هيئة خدمات الحركة الجوية المعنية برسالة الاستغاثة مع إعطاء كل المعلومات المتوفرة لديه،

ج - أن يتقدم، وفقا 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 يمسك ملفا 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.

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" طبقاً لمصطلحات مورس.

2.18 المصطلح الرمزي للإرشادات المرئية أرض/جو.

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

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

3.2.18 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 بوقع الأقدام أو وضع بقع من الزيت.

كما يمكن جذب الانتباه للإشارات المذكورة أعلاه بأي وسائل

أخرى مثل الراديو والشعل والدخان أو الضوء المنعكس.

3.18 الإشارات من الجو إلى الأرض :

1.3.18 إصدار الإشارات التالية من طائرة يعني أن الإشارات

الأرضية قد فهمت :

(أ) أثناء النهار : بهز جناحي الطائرة.

(ب) أثناء الليل : إضاءة وإطفاء أنوار هبوط الطائرة مرتين أو، إذا لم تكن الطائرة مجهزة بها، إضاءة وإطفاء أنوارها الملاحية مرتين.

2.3.18 غياب الإشارات المذكورة أعلاه يدل على أن الإشارة

الأرضية لم تفهم.