

décrets et arrêtés

PREMIER MINISTERE

Arrêté du Premier ministre du 6 novembre 2009, portant ouverture d'un concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de secrétaire d'administration du corps administratif commun des administrations publiques.

Le Premier ministre,

Vu la loi n° 83-112 du 12 décembre 1983, portant statut général des personnels de l'Etat, des collectivités locales et des établissements publics à caractère administratif, ensemble les textes qui l'ont modifiée ou complétée,

Vu le décret n° 98-834 du 13 avril 1998, fixant le statut particulier au corps administratif commun des administrations publiques, ensemble les textes qui l'ont modifié ou complété, notamment le décret n° 2008-559 du 4 mars 2008,

Vu l'arrêté du Premier ministre du 30 janvier 1999, fixant les modalités d'organisation du concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de secrétaire d'administration du corps administratif commun des administrations publiques.

Arrête :

Article premier - Est ouvert au Premier ministre, le 26 décembre 2009 et jours suivants, un concours interne sur épreuves pour la promotion au grade de secrétaire d'administration du corps administratif commun des administrations publiques.

Art. 2 - Le nombre de postes à pourvoir est fixé à cinq (5) postes.

Art. 3 - La date de clôture du registre d'inscription est fixée au 25 novembre 2009.

Tunis, le 6 novembre 2009.

Le Premier ministre
Mohamed Ghannouchi

MINISTERE DU TRANSPORT

Décret n° 2009-3333 du 2 novembre 2009, fixant les plans d'intervention et les moyens pour assister les aéronefs en détresse.

Le Président de la République,

Sur proposition du ministre du transport,

Vu la loi n° 59-122 du 28 septembre 1959, relative à l'adhésion de la République Tunisienne à la convention relative à l'aviation civile internationale et notamment son annexe 12,

Vu la loi n° 67-20 du 31 mai 1967, portant statut général des militaires et tous les textes qui l'ont amendée ou complétée et notamment la loi n° 87-82 du 31 décembre 1987,

Vu la loi n° 91-39 du 8 juin 1991, relative à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours,

Vu la loi n° 98-110 du 28 décembre 1998, relative à l'office de l'aviation civile et des aéroports, tel qu'amendée et complétée par la loi n° 2004-41 du 3 mai 2004,

Vu le code de l'aéronautique civile promulgué par la loi n° 99-58 du 29 juin 1999, tel que modifié et complété par la loi n° 2004-57 du 12 juillet 2004, par la loi n° 2005-84 du 15 août 2005 et par la loi n° 2009-25 du 11 mai 2009 et notamment son article 131,

Vu le décret n° 75-155 du 7 mars 1975, portant création et organisation d'un service de recherche et de sauvetage en Tunisie,

Vu le décret n° 75-342 du 30 mai 1975, fixant les attributions du ministère de l'intérieur, tel que modifié par le décret n° 2001-1454 du 15 juin 2001,

Vu le décret n° 86-863 du 15 septembre 1986, fixant les attributions du ministère du transport,

Vu le décret n° 91-86 du 14 janvier 1991, portant organisation des services centraux du ministère du transport,

Vu le décret n° 93-942 du 26 avril 1993, fixant les modalités d'élaboration et d'application du plan national et des plans régionaux relatifs à la lutte contre les calamités, à leur prévention et à l'organisation des secours, modifié par le décret n° 2004-2723 du 21 décembre 2004 et notamment ses articles 6 et 7,

Vu le décret n° 2006-1245 du 24 avril 2006, fixant le régime d'attribution et de retrait des emplois fonctionnels d'administration centrale,

Vu l'avis du ministre de la défense nationale, du ministre des affaires étrangères, du ministre de l'intérieur et du développement local, du ministre des finances et du ministre de la santé publique,

Vu l'avis du tribunal administratif.

Décète :

CHAPITRE PREMIER DISPOSITIONS GENERALES

Article premier - Le présent décret fixe les plans d'intervention et les moyens à mettre en œuvre pour assister les aéronefs en détresse dans la région de recherche et de sauvetage sous la responsabilité de la République Tunisienne.

Ces plans d'intervention pour la recherche et le sauvetage comprennent un plan national et des plans régionaux. Leur contenu est fixé conformément à l'annexe 1 au présent décret. Ces plans sont approuvés par arrêté du ministre du transport et élaborés par les organismes suivants :

- le ministère du transport pour le plan national,
- les gouverneurs pour les plans régionaux.

Les plans d'intervention pour la recherche et le sauvetage doivent être intégrés aux plans d'urgence des aéroports. Le contenu de ces plans est fixé par arrêté du ministre du transport.

Art. 2 - Pour l'application du présent décret sont considérés :

- **aéronef de recherche et de sauvetage** : aéronef disposant d'équipements spécialisés appropriés pour la conduite efficace des missions de recherche et de sauvetage,

- **équipe de recherche et de sauvetage** : ressource mobile constituée de personnel entraîné et dotée d'équipements appropriés à l'exécution rapide d'opérations de recherche et de sauvetage,

- **Etat d'immatriculation** : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit,

- **exploitant d'aéronef** : toute personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs,

- **moyen de recherche et de sauvetage** : toute ressource mobile, y compris les unités désignées de recherche et de sauvetage, utilisée pour effectuer des opérations de recherche et de sauvetage,

- **organisme des services de la circulation aérienne** : un organisme de contrôle de la circulation aérienne, un centre d'information de vol ou un bureau de piste des services de la circulation aérienne,

- **phase critique** : la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse,

- **phase d'alerte** : situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants,

- **phase de détresse** : situation dans laquelle il y a tout lieu de penser qu'un aéronef et ses occupants sont menacés d'un danger grave et imminent et qu'ils ont besoin d'un secours immédiat,

- **phase d'incertitude** : situation dans laquelle il y a lieu de douter de la sécurité d'un aéronef et de ses occupants,

- **poste d'alerte** : tout moyen destiné à servir d'intermédiaire entre une personne qui signale une situation d'urgence et un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage,

- **recherche** : opération normalement coordonnée par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse,

- **région de recherche et de sauvetage** : (SRR Tunis) : région de dimensions définies et associée à un centre de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle des services de recherche et de sauvetage sont assurés et qui est la région d'information de vol de Tunis,

- **sauvetage** : opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr,

- **service de recherche et de sauvetage** : exécution de fonctions de monitoring de situations de détresse, de communications, de coordination, de recherche et sauvetage, d'assistance médicale initiale ou d'évacuation médicale, au moyen de ressources publiques et privées, notamment aéronefs, navires et autres véhicules et installations.

Art. 3 - Les opérations des recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse dans la «SRR Tunis» relèvent du ministère du transport en collaboration avec le ministère de la défense nationale, le ministère de l'intérieur et du développement local.

Le ministère du transport peut demander le concours du ministère des affaires étrangères, du ministère des finances et du ministère de la santé publique.

Art. 4 - Le ministère du transport conclu des conventions avec tout partenaire pouvant être amené à intervenir dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse précisant notamment le rôle de chaque partie concernée dans ces opérations.

Le ministère du transport contribue à la conclusion des conventions en matière de recherche et de sauvetage avec les autres Etats.

Art. 5 - L'organisation de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse se fait à travers les organismes suivants :

- le comité national de recherche et de sauvetage,
- le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage,
- le centre de coordination de sauvetage,
- des centres secondaires de sauvetage.

CHAPITRE DEUX ORGANISATION

Art. 6 - Le comité national de recherche et de sauvetage est présidé par le ministre du transport ou son représentant et composé des membres suivants :

- le chef du bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage,
- le chef du centre de coordination de sauvetage,
- deux représentants du ministère du transport,
- trois représentants du ministère de la défense nationale,
- deux représentants du ministère de l'intérieur et du développement local,
- un représentant du ministère des affaires étrangères,
- un représentant du ministère des finances,
- un représentant du ministère de la santé publique.

Les membres de ce comité sont désignés par arrêté du ministre du transport sur proposition des ministres concernés. En fonction des sujets à débattre, d'autres intervenants peuvent être invités à prendre part aux réunions du comité national de recherche et de sauvetage, en qualité d'observateurs.

Art. 7 - Le comité national de recherche et de sauvetage est chargé notamment de :

- veiller à l'application de la réglementation en vigueur, des conventions internationales dans le domaine de la recherche et du sauvetage et proposer toute mesure qui convient,

- effectuer toute mesure ou étude contribuant au développement du service de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse et motiver ce développement,

- participer aux négociations pour la conclusion d'accords dans le domaine de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse,

- superviser la documentation nationale de recherche et de sauvetage,

- assurer la standardisation ou l'interopérabilité des procédures et des équipements des différents intervenants, dans la mesure du possible,

- approuver les programmes d'équipement spécifiques au recherche et sauvetage,

- approuver le programme d'audit et d'inspection des organismes opérationnels dans le domaine de recherche et de sauvetage,

- favoriser une étroite coopération et la coordination entre autorités et organismes civils et militaires pour la mise en œuvre de services de recherche et de sauvetage efficaces,

- améliorer la coopération entre les systèmes de recherche et de sauvetage aéronautique, maritime et terrestre pour la mise en œuvre de services de recherche et de sauvetage efficaces,

- élaborer des procédures détaillées pour la coordination générale des opérations de recherche et de sauvetage qui doivent être approuvées par tous les ministères concernés. Ces procédures comprennent notamment les dispositions relatives :

* à l'exploitation des renseignements sur l'alerte et à la détermination des zones de recherches,

* aux méthodes à appliquer pour la direction des opérations ou exercices,

* aux mesures à prendre pour le sauvetage et l'évacuation des victimes,

* à la mise en œuvre des systèmes et moyens de transmission disponibles,

* à la mise à disposition des moyens de recherche et de sauvetage en nombre suffisant,

* à la mise à disposition de quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autre équipement de survie et de sauvetage,

* à la suspension, la reprise ou à l'arrêt définitif des opérations,

* à l'établissement et à la diffusion des rapports d'opération de recherche et de sauvetage.

Art. 8 - Le comité national de recherche et de sauvetage émet son avis notamment en ce qui suit :

- les directives générales dans le domaine de la recherche et du sauvetage des aéronefs en détresse,

- les plans de recherche et de sauvetage et les moyens disponibles à leur mise en œuvre et ce, en vue de les approuver par le ministre du transport,

- les programmes de formation du personnel chargé de recherche et de sauvetage,

- le calendrier des exercices et des opérations blanches de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse,

- toute mesure ou activité permettant l'amélioration de la coordination internationale dans le domaine de la recherche et du sauvetage et notamment avec les pays avoisinants,

- les projets d'amendement de la documentation nationale relative à la recherche et au sauvetage.

Art. 9 - Le comité national de recherche et de sauvetage se réunit sur convocation de son président ou son représentant au moins une fois tous les six mois ou à la demande de l'un de ses membres.

Le comité ne peut délibérer légalement qu'en présence de la majorité de ses membres, à défaut du quorum, le comité se réunit sur convocation de son président dans les huit jours suivants quel que soit le nombre des membres présents. Les décisions ainsi que les recommandations sont prises à la majorité des voix des membres présents et en cas de partage égal des voix, celle du président est prépondérante.

Chaque réunion doit faire l'objet d'un procès-verbal qui doit être signé par tous les membres présents.

Art. 10 - Un bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage est créé au sein de la direction générale de l'aviation civile au ministère du transport, il est chargé notamment de :

- la coordination avec les différents organismes concernés au sujet des dossiers qui seront examinés par le comité national de recherche et de sauvetage,

- informer le comité national de recherche et de sauvetage des résultats des opérations de recherche et de sauvetage effectuées et proposer les moyens nécessaires pour la levée des carences,

- suivi de la performance des organismes intervenants dans les exercices et les opérations blanches de recherche et de sauvetage et la participation dans leur évaluation et informer le comité national de recherche et de sauvetage à ce sujet,

- études relatives à l'acquisition et au renouvellement des moyens de recherche et de sauvetage notamment les aéronefs, chaînes largables, appareils de localisation et de radio ralliement,

- proposer les amendements des plans d'intervention de recherche et de sauvetage au comité national de recherche et de sauvetage pour examen,

- élaboration des procédures opérationnelles dans le domaine de recherche et de sauvetage,

- la coopération et la coordination avec les organisations internationales, les organismes de recherches et de sauvetage étrangers et les administrations nationales dans le cadre des accords déjà conclus,

- l'élaboration des procédures et de la réglementation de recherche et de sauvetage, y compris celle des procédures du service d'alerte,

- l'élaboration des programmes de formation dans le domaine de recherche et de sauvetage,

- l'élaboration des programmes des exercices et des opérations blanches de recherche et de sauvetage en coordination avec les ministères concernés et superviser leur mise en œuvre,

- l'élaboration d'un projet de programme d'audit et d'inspection du centre de coordination de sauvetage et des autres organismes opérationnels du système de recherche et de sauvetage,

- l'étude des rapports d'opérations, gestion du programme de contrôle qualité et tenue des statistiques.

Art. 11 - Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage assure le secrétariat permanent du comité national de recherche et de sauvetage, il est chargé à cet effet notamment de :

- la préparation des ordres du jour et l'envoi des invitations aux réunions,

- la préparation des procès-verbaux des réunions,

- le suivi des recommandations du comité national de recherche et de sauvetage,

- l'élaboration du rapport d'activité annuel du comité national de recherche et de sauvetage et sa soumission au ministre du transport.

Art. 12 - Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage est présidé par un officier supérieur de l'armée de l'air avec un grade de commandant ou supérieur qui soit détaché au ministère du transport avec la fonction et les avantages d'un directeur d'une direction centrale.

Art. 13 - Des centres secondaires de sauvetage peuvent être créés pour assister le centre de coordination de sauvetage, prévu par l'article 5 du présent décret, dans l'accomplissement de ses tâches.

Art. 14 - Le centre de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage effectuent leurs missions conformément aux plans de recherche et de sauvetage mentionnés dans l'article premier du présent décret.

Art. 15 - Dans le cas où un aéronef est tombé et que l'accident devient une calamité ou dans le cas d'une calamité ou d'un accident ou d'un cas d'urgence non aériens, le centre de coordination de sauvetage et, le cas échéant, les centres secondaires de sauvetage pourront prêter assistance sur demande des autorités concernées et dans la limite où leur mission principale le permettra.

CHAPITRE TROIS

MODALITES D'EXPLOITATION DES MOYENS DE MISE EN ŒUVRE DES PLANS D'INTERVENTION

Art. 16 - Les moyens de mise en œuvre des plans d'intervention sont fixés par les conventions conclues entre le ministère du transport et tout partenaire pouvant être amené à intervenir dans le cadre d'une opération de recherche et de sauvetage d'aéronefs en détresse, conformément aux dispositions de l'annexe 2 du présent décret.

Art. 17 - Les phases critiques sont déclarées par les organismes des services de la circulation aérienne conformément aux dispositions de l'annexe 3 au présent décret. Les opérations de recherche et de sauvetage sont effectuées conformément aux procédures opérationnelles mentionnées à l'annexe 4 du présent décret.

CHAPITRE QUATRE

DISPOSITIONS PARTICULIERES

Art. 18 - Les dépenses relatives à la recherche et au sauvetage sont à la charge de l'Etat dans les limites de crédits inscrits dans son budget. Ces dépenses incluent :

- l'acquisition et l'entretien des moyens aériens et du matériel spécifiques nécessaires à la recherche et au sauvetage,

- la formation et l'entraînement du personnel de recherche et de sauvetage,

- la dotation du centre de coordination de sauvetage et les centres secondaires de sauvetage des moyens nécessaires,

- l'exécution des opérations de recherches et de sauvetage.

Art. 19 - Sont abrogées, toutes dispositions antérieures contraires au présent décret, notamment le décret n° 75-155 du 7 mars 1975, portant création et organisation d'un service de recherche et de sauvetage en Tunisie.

Art. 20 - Le ministre de l'intérieur et du développement local, le ministre des affaires étrangères, le ministre de la défense nationale, le ministre du transport, le ministre des finances et le ministre de la santé publique sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République Tunisienne.

Tunis, le 2 novembre 2009.

Zine El Abidine Ben Ali

ANNEXE 1

Contenu des plans d'intervention

1. Les plans d'intervention doivent spécifier les dispositions à prendre pour assurer, dans la mesure du possible, l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs, navires et véhicules employés dans les opérations de recherche et de sauvetage, y compris les aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres États.

2. Les plans d'intervention doivent comprendre des renseignements détaillés concernant les mesures à prendre par les personnes qui participent aux opérations de recherche et de sauvetage, notamment :

a) la manière dont les opérations de recherche et de sauvetage doivent se dérouler dans la «SRR Tunis»,

b) l'utilisation des systèmes et moyens de communication disponibles,

c) les mesures à prendre de concert avec les autres centres de coordination de sauvetage,

d) les méthodes permettant d'alerter les aéronefs en vol et les navires en mer,

e) les fonctions et prérogatives des personnes participant aux opérations de recherche et de sauvetage,

f) les modifications éventuelles dans le déploiement du matériel qui pourraient s'avérer nécessaires par suite des conditions météorologiques ou autres,

g) les méthodes permettant d'obtenir les renseignements essentiels qui intéressent des opérations de recherche et de sauvetage, comme les messages d'observation et les prévisions météorologiques, les messages aux navigants (NOTAM) pertinents,

h) les méthodes permettant d'obtenir, auprès d'autres centres de coordination de sauvetage, une assistance éventuellement nécessaire, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel,

i) les méthodes permettant d'assister un aéronef en détresse qui est contraint de faire un amerrissage forcé dans les manœuvres de rendez-vous avec des navires,

j) les méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherche et de sauvetage ou autres aéronefs à se rendre jusqu'à l'aéronef en détresse,

k) les mesures de coopération à prendre en conjonction avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres autorités compétentes pour aider un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

3. Toute équipe de recherche et de sauvetage doit :

a) connaître tous les éléments des plans d'intervention prescrits à l'article 1 du présent décret dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions,

b) tenir le centre de coordination de sauvetage informé de son état de préparation.

4. Lorsque l'exécution des opérations de recherche et de sauvetage dans la «SRR Tunis» fait intervenir les services d'autres Etats, chacun de ces derniers doit agir conformément aux conventions de recherche et de sauvetage lorsque le centre de coordination de sauvetage le lui demandera.

ANNEXE 2

Moyens pour mettre en œuvre les plans d'intervention

1. Le centre de coordination de sauvetage et chaque centre secondaire de sauvetage, doivent être dotés 24 heures sur 24 d'un personnel suffisamment formé capable d'utiliser les langues française et anglaise employées dans les communications radiotéléphoniques.

Dans les conditions définies par la présente annexe et les accords internationaux pertinents, le centre de coordination de sauvetage assure la direction opérationnelle des opérations de recherche et de sauvetage.

Le centre de coordination de sauvetage dispose en permanence de moyens d'intervention aériens, maritimes et terrestres. Il peut faire appel, dans des conditions préalablement définies, à tout moyen des administrations ou organismes publics ou privés, susceptible de participer aux opérations de recherche et de sauvetage.

2. Pour les besoins du service de recherches et de sauvetage, des équipes de recherche et de sauvetage et d'autres moyens disponibles sont utilisés pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

Ces équipes de recherche et de sauvetage sont constituées par des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage.

De plus, d'autres éléments des services publics ou privés seront intégrés dans le plan de recherche et de sauvetage et qui sont en mesure de participer aux opérations de recherche et de sauvetage.

3. La coordination des mouvements aériens sur zone de recherche et de sauvetage appartient au centre de coordination de sauvetage.

4. Le centre de coordination de sauvetage doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

a) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé,

b) les centres secondaires de sauvetage auxquels il est associé,

c) les stations appropriées de radiogoniométrie et de localisation,

d) s'il y a lieu, les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux,

e) la direction centrale des équipes de recherche et de sauvetage dans la région,

f) tous les centres de coordination de sauvetage maritime de la région et les centres de coordination de sauvetage aéronautique, maritime ou conjoints des régions adjacentes,

g) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné,

- h) les équipes de recherche et de sauvetage,
- i) les postes d'alerte,
- j) le centre de contrôle de mission (MCC) du système international de satellites pour les recherches et le sauvetage COSPAS-SARSAT desservant la «SRR Tunis ».

5. Les équipes de recherche et de sauvetage doivent être dotées d'équipement leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante. Entre autres, ils doivent disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec les autres moyens de recherche et de sauvetage intervenant dans la même opération.

6. Tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé :

- de manière à pouvoir communiquer sur les fréquences de détresse aéronautiques et les fréquences utilisées sur les lieux, ainsi que sur toute autre fréquence qui pourrait être prescrite,

- d'un dispositif de radio ralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse conformément aux spécifications pertinentes des annexes 6 et 10 de la convention relative à l'aviation civile internationale.

7. En cas d'opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes, tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé, en plus des exigences du point 6 ci-dessus :

- de manière à pouvoir communiquer avec des navires,

- d'un exemplaire du code international des signaux qui lui permettra de remédier aux difficultés de langue qui peuvent être rencontrées dans les communications avec des navires.

8. Un aéronef au moins de ceux qui participent à une opération de recherche et de sauvetage doit avoir à son bord un équipement de survie largable, à moins qu'on sache qu'il est inutile de ravitailler les survivants par voie aérienne. De plus, des aérodromes appropriés doivent être dotés d'un équipement de survie convenablement empaqueté pour être largué par des aéronefs.

9. Le centre de coordination de sauvetage doit toujours avoir rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherche et de sauvetage dans la «SRR Tunis » :

- a) les équipes de recherche et de sauvetage, centres secondaires de sauvetage et postes d'alerte,

- b) les organismes des services de la circulation aérienne,

- c) moyens de communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherche et de sauvetage,

- d) les adresses et les numéros de téléphone de tous les exploitants ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans la région,

- e) toutes autres ressources privées ou publiques, y compris les moyens médicaux et les moyens de transport susceptibles d'être utilisés pour les recherches et le sauvetage.

10. Le centre de coordination de sauvetage doit avoir facilement et rapidement accès à tous les autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment les renseignements concernant :

- a) l'emplacement, les indicatifs d'appel, les heures de veille et les fréquences de toutes les stations radio susceptibles d'être utilisées pour appuyer les opérations de recherche et de sauvetage,

- b) l'emplacement et les heures de veille des services assurant une veille radio, ainsi que les fréquences veillées,

- c) les emplacements où sont entreposées des réserves de matériel largable de secours et de survie,

- d) les objets que l'on sait susceptibles d'être confondus, surtout lorsqu'ils sont vus d'un aéronef, avec une épave non repérée ou non signalée,

- e) la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans la «SRR Tunis» ou à proximité et qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse, ainsi qu'aux renseignements sur la façon d'entrer en communication avec ces navires. Des liaisons de communication avec des systèmes régionaux de comptes rendus de navires doivent être mises en place pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

11. Tout le personnel affecté aux opérations de recherche et de sauvetage est soumis à un entraînement spécifique et régulier aux recherches et au sauvetage ainsi qu'à des exercices nécessaires de recherche et de sauvetage y compris de largage de matériels et équipements de survie et de signalisation.

Les exercices en vraie grandeur, impliquant plusieurs administrations, sont programmés annuellement par le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage après avis du comité national de recherche et de sauvetage.

12. Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage doit communiquer au secrétariat du système international de satellites pour les recherches et le sauvetage COSPAS-SARSAT desservant la «SRR Tunis» le point de contact de recherche et de sauvetage (SPOC) de la Tunisie pour la réception des messages d'alertes du système international de satellites pour les recherches et le sauvetage COSPAS-SARSAT.

13. Une coordination la plus étroite possible doit être assurée entre les services de recherche et de sauvetage maritimes et le centre de coordination de sauvetage.

14. Toute personne constatant qu'un aéronef est, ou semble se trouver, dans une situation de détresse, est tenue de le signaler au poste de garde nationale ou protection civile le plus proche, ou à toute autre autorité appropriée.

15. Une administration ou un élément de l'organisation de recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique communiquera immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre de coordination de sauvetage.

16. Des arrangements conclus entre la Tunisie et d'autres Etats ainsi que des dispositions particulières peuvent prévoir l'intervention des moyens de recherche et de sauvetage de la Tunisie au-delà de la «SRR Tunis ». Il en est de même pour l'intervention des moyens de recherche et de sauvetage étrangers dans la «SRR TUNIS». Ces accords prévoient la simplicité des formalités requises pour l'entrée de ces moyens.

Ces arrangements peuvent également prévoir des délégations de responsabilité, temporaires ou permanentes, pour la coordination des missions de recherche et de sauvetage dans des secteurs donnés du «SRR Tunis ». Ils précisent notamment les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire tunisien, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États.

17. Selon les besoins, les opérations de recherche et de sauvetage seront coordonnées avec celles des États voisins, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité de régions de recherche et de sauvetage adjacentes.

Des plans et des procédures de recherche et de sauvetage seront élaborés autant que possible afin de faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

18. La pénétration des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États sur le territoire tunisien est tributaire de la transmission de ces Etats au bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage d'une demande à ce sujet contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité et de l'émission par le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage d'un avis favorable à ce sujet.

19. En cas de réception d'une demande de pénétration des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États sur le territoire tunisien tel que décrite au point 18 ci-dessus, le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage doit :

- accuser immédiatement réception d'une telle demande,

et

- indiquer, dès que possible, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.

20. Le bureau d'études et de coordination de recherche et de sauvetage est autorisé à :

- a) demander à tout centre de coordination de sauvetage étranger les secours dont il peut avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel,

- b) délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur le territoire tunisien, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel,

- c) faire les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée,

- d) prendre les mesures nécessaires pour prêter assistance, sur demande, aux centres de coordination de sauvetage étrangers, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

21. Des arrangements pourront être conclus avec les autres Etats en vue de :

- organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherche et de sauvetage en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage,

- effectuer des visites périodiques réciproques par le personnel du centre de coordination de sauvetage avec ses homologues dans les autres Etats.

22. Le centre de coordination de sauvetage doit communiquer aux autres Etats des renseignements concernant le plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage quand de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherche et de sauvetage.

ANNEXE 3

Procédures applicables par le centre de coordination de sauvetage pendant les phases critiques

1. Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le centre de coordination de sauvetage doit maintenir la coopération la plus étroite avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres organismes et services intéressés afin d'assurer le dépouillement rapide des messages reçus.

2. Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le centre de coordination de sauvetage doit alerter immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et déclencher les mesures nécessaires.

3. Phase de détresse

Lors du déclenchement d'une phase de détresse, le centre de coordination de sauvetage doit :

1. déclencher immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage,

2. déterminer la position de l'aéronef, évaluer le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminer l'étendue de la zone à explorer,

3. avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tenir au courant du déroulement des opérations,

4. avertir les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner,

5. informer l'organisme des services de la circulation aérienne qui lui est associé, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source,

6. demander au plus tôt à des aéronefs, à des navires, à des stations côtières et à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés dans le plan de conduite des opérations, mais qui sont à même de le faire :

a) de maintenir une veille radio pour capter d'éventuelles transmissions provenant de l'aéronef en détresse, d'un équipement radio de survie ou d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT),

b) de prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse,

c) de tenir le centre de coordination de sauvetage au courant de l'évolution de la situation.

7. établir, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des opérations de recherche et/ou de sauvetage et le communiquer, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations,

8. au besoin, modifier le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation,

9. aviser l'État d'immatriculation de l'aéronef.

À moins que les circonstances n'exigent une dérogation, le centre de coordination de sauvetage doit suivre l'ordre dans lequel ces mesures sont décrites.

ANNEXE 4

Procédures opérationnelles de recherche et de sauvetage

1. Tout aéronef et ses occupants en détresse dans la « SRR Tunis » bénéficie d'un service de recherche et de sauvetage, quels que soient son Etat d'immatriculation, la nationalité et le statut de ses occupants et les circonstances dans lesquelles ils sont trouvés.

2. Le service de recherche et de sauvetage en Tunisie fonctionne 24 heures par jour. Son objectif principal est de garantir que les personnes en détresse dans la « SRR Tunis » reçoivent le plus rapidement possible une assistance. Dans la mesure où cet objectif principal le permettra, le service de recherche et de sauvetage prêtera assistance dans d'autres cas d'urgence.

3. Dès la réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, le centre de coordination de sauvetage doit évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

S'il reçoit, au sujet d'un aéronef dans une situation critique, des renseignements émanant d'autres sources que des organismes des services de la circulation aérienne, le centre de coordination de sauvetage doit déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et appliquer les procédures correspondantes conformément aux dispositions de l'annexe 3 du présent décret.

4. Les services directement chargés de diriger les opérations de recherches et de sauvetage ou une partie de ces opérations doivent :

a) donner des instructions aux équipes de recherche et de sauvetage placées sous leur autorité et porter ces instructions à la connaissance du centre de coordination de sauvetage,

b) tenir le centre de coordination de sauvetage au courant du déroulement des opérations.

5. Les opérations de recherche et de sauvetage se poursuivront, lorsque c'est possible, tant que tous les survivants n'auront pas été emmenés en lieu sûr ou qu'il restera un espoir raisonnable de sauver des survivants.

6. En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage estime qu'il y a peut-être encore des survivants, il suspend provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et doit informer sans délai les autorités, les moyens ou les services qui ont été mis en œuvre ou notifiés.

Les renseignements pertinents reçus par la suite sont évalués et les activités de recherche et de sauvetage doivent être reprises lorsqu'elles seront justifiées et possibles.

7. Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place, le centre de coordination de sauvetage doit charger une ou plusieurs équipes présentes sur les lieux de coordonner l'ensemble des activités afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes et en surface, en tenant compte des possibilités des moyens et des besoins opérationnels.

8. Lorsqu'un pilote commandant de bord constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse, il doit procéder comme suit, dans la mesure où cela est possible, raisonnable ou utile:

a) rester en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par le centre de coordination de sauvetage que sa présence n'est plus nécessaire,

b) déterminer la position de l'autre aéronef ou du navire en détresse,

c) selon ce qui est approprié, communiquer au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus grand nombre possible de renseignements des types ci-après :

- type, identification et état de l'aéronef ou du navire en détresse,

- position exprimée en coordonnées géographiques ou de grille ou par la distance et le relèvement vrai par rapport à un repère connu ou par rapport à une aide radio à la navigation,

- heure de l'observation exprimée en heures et minutes UTC (temps universel coordonné),

- nombre de personnes vues,

- personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef ou le navire en détresse,

- conditions météorologiques sur place,

- état physique apparent des survivants,

- meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse.

d) se conformer aux instructions du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

9. Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il doit passer le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

10. S'il est nécessaire qu'un aéronef communique des renseignements aux survivants ou aux équipes de sauvetage de surface, et s'il ne peut utiliser une liaison radio bilatérale, il doit larguer, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communiquer lesdits renseignements en larguant un message sur support papier. Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef doit indiquer si le signal a été compris ou non par la méthode décrite ci-dessus ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

11. Lorsqu'un aéronef doit diriger un navire vers l'endroit où un aéronef ou un navire se trouve en détresse, il doit transmettre des instructions précises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut établir de communication radio, l'aéronef doit faire le signal visuel approprié conformément aux dispositions pertinentes du volume III du Doc 9731 de l'organisation de l'aviation civile internationale.

12. Lorsqu'un pilote commandant de bord d'un aéronef intercepte une transmission de détresse, il doit, si c'est possible :

a) accuser réception de la transmission de détresse,

b) consigner la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée,

c) prendre un relèvement sur l'émission,

d) informer le centre de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne du signal ou message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose,

e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

13. Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits au point 18 ci-dessous, ceux-ci ont le sens indiqué dans cette annexe. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé. Lorsqu'il apercevra l'un des signaux décrits au point 18 ci-dessous, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans ladite annexe.

14. Le centre de coordination de sauvetage doit tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans la « SRR Tunis »,

15. Le centre de coordination de sauvetage doit formuler des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans la « SRR Tunis ». Ces avis doivent comporter toutes observations utiles sur les procédures appliquées, les moyens utilisés et sur l'équipement de secours et de survie ainsi que toutes suggestions visant à améliorer ces procédures, ces moyens et cet équipement. Les avis de nature à intéresser d'autres États doivent être communiqués à l'organisation de l'aviation civile internationale pour information et diffusion le cas échéant.

16. Des procédures doivent être définies afin de faciliter la coopération entre les services de recherches et de sauvetage et les services des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

17. Afin de faciliter les enquêtes techniques sur les accidents, les équipes de sauvetage doivent être accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces enquêtes.

18. Signaux pour les recherches et le sauvetage

18.1 Signaux échangés avec les navires

18.1.1 Les manœuvres suivantes, exécutées successivement par un aéronef, signifient que cet aéronef voudrait diriger un navire vers un aéronef ou un navire en détresse :

a) tourner autour du navire au moins une fois,

b) couper la trajectoire du navire, en avant de celui-ci, à basse altitude :

1) en balançant les ailes, ou

2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou

3) en changeant le pas de l'hélice,

c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire.

Remarque : À cause du niveau de bruit élevé à bord des navires, les signaux sonores des alinéas 2) et 3) peuvent être moins efficaces que le signal visuel de l'alinéa 1) et ils sont considérés comme des moyens supplémentaires pour attirer l'attention.

La répétition de ces manœuvres a la même signification.

18.1.2 La manœuvre suivante, exécutée par un aéronef, signifie que l'assistance du navire, auquel le signal est destiné, n'est plus nécessaire :

a) couper le sillage du navire, derrière celui-ci à basse altitude :

1) en balançant les ailes, ou

2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou

3) en changeant le pas de l'hélice.

18.1.3 Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal du § 18.1.1 :

a) Pour accuser réception des signaux :

1) hisser la flamme du code (bandes verticales blanches et rouges) à bloc (pour signifier compris),

2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres T,

3) changer de cap pour suivre l'aéronef.

b) Pour indiquer l'impossibilité de se conformer aux instructions :

1) hisser le pavillon international N (damier à carrés bleus et blancs),


2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres N.

18.2. Code de signaux visuels sol-air.

18.2.1 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants :

| N° | Message | Signal |
|----|--|--------|
| 1 | Demandons assistance | V |
| 2 | Demandons assistance médicale | X |
| 3 | Non ou réponse négative | N |
| 4 | Oui ou réponse affirmative | Y |
| 5 | Nous nous dirigeons dans cette direction | ↑ |

18.2.2 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des équipes de recherche et de sauvetage :

| N° | Message | Signal |
|----|---|---|
| 1 | Opérations terminées | L L L |
| 2 | Avons retrouvé tous les occupants | <u>L L</u> |
| 3 | N'avons retrouvé qu'une partie des occupants | ++ |
| 4 | Impossible de continuer. Retournons à la base | XX |
| 5 | Somme divisés en deux groupes. Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée |  |
| 6 | Avons appris que l'aéronef est dans cette direction | → → |
| 7 | N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches | NN |

18.2.3 Les signaux auront une longueur d'au moins 2,5 m (8 ft) et seront aussi visibles que possible. Ils peuvent être formés, par toutes sortes de moyens en employant, par exemple, des bandes de toile, du tissu de parachute, des morceaux de bois, des pierres ou autres matériaux analogues ou délimiter la surface en foulant le sol avec les pieds ou en répandant de l'huile.

Il est possible d'attirer l'attention sur les signaux ci-dessus par d'autres moyens tels que la radio, les fusées, la fumée et la lumière réfléchie.

18.3. Signaux air-sol.

18.3.1 Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

a) pendant le jour : l'avion balance les ailes,

b) de nuit : l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

18.3.2 Le fait de ne pas exécuter les signaux ci-dessus signifie que le signal disposé au sol n'est pas compris.

**MINISTERE DES AFFAIRES SOCIALES,
DE LA SOLIDARITE
ET DES TUNISIENS A L'ETRANGER**

NOMINATIONS

Par décret n° 2009-3334 du 4 novembre 2009.

Madame Tanoubi Nafouti Bouthayna, administrateur du service social, est chargée des fonctions de chef de l'unité de la solidarité sociale à la division de la promotion sociale à la direction régionale des affaires sociales, de la solidarité et des Tunisiens à l'étranger de Siliana.

Par décret n° 2009-3335 du 4 novembre 2009.

Monsieur Toumi Rachid, inspecteur central du travail, est chargé des fonctions de chef de l'unité de la promotion du dialogue social et de l'assistance des entreprises à la division de l'inspection du travail et de la conciliation à la direction régionale des affaires sociales, de la solidarité et des Tunisiens à l'étranger de Mahdia.