

مرسوم بتنظيم مصالح البحث  
وإنقاذ الطائرات في حالة خطر

## مرسوم رقم 2.07.151 صادر في 22 من شوال 1432 (21 سبتمبر 2011) بتنظيم مصالحي البحث وإنقاذ الطائرات في حالة خطر<sup>1</sup>

رئيس الحكومة،

بناء على الظهير الشريف رقم 1.07.203 الصادر في 19 من ذي القعدة 1428 (30 نوفمبر 2007) المتعلق بتفويض السلط فيما يخص إدارة الدفاع الوطني؛  
وعلى المرسوم رقم 2.61.161 الصادر في 7 صفر 1382 (10 يوليو 1962) بتنظيم الملاحة الجوية المدنية، كما وقع تغييره وتتميمه ولاسيما المادة 64 منه؛  
وبعد مداولة مجلس الحكومة المنعقد في 8 شوال 1432 (7 سبتمبر 2011)،  
رسم ما يلي:

### الباب الأول: أحكام عامة

#### المادة الأولى

تحدد «الوزارة المكلفة بالطيران المدني»، باتفاق مع السلطات الحكومية المكلفة بالدفاع الوطني والداخلية والصيد البحري والإدارات الأخرى المعنية، الاستراتيجية الوطنية فيما يخص البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها داخل المجال الجوي الوطني وفي المناطق الداخلية في نطاق مسؤولية المغرب، حسبما هي محددة من لدن المنظمة الدولية للطيران المدني والتي يرد تقسيمها في المخططات الجهوية للملاحة الجوية الصادرة عن المنظمة المذكورة.

### الباب الثاني: التنظيم والمهام والمسؤوليات

#### الفرع الأول: تنظيم ومهام مكتب الدراسات وتنسيق البحث وإنقاذ

#### المادة 2

يتألف مكتب الدراسات وتنسيق البحث وإنقاذ المشار إليه بعده بالمكتب والمحدث في حظيرة المديرية العامة للطيران المدني بموجب المرسوم رقم 2.72.527 الصادر في 10 صفر 1394 (5 مارس 1974) بتنظيم مصالحي البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها، من ممثلي المديرية العامة للطيران المدني والقوات الملكية الجوية والبحرية الملكية، والمديرية العامة للوقاية المدنية.

يمكن للمكتب، في حالة الضرورة أن يلجأ إلى خبرة ممثلي السلطات الحكومية أو الهيئات الأخرى المعنية بعمليات البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها.

1- الجريدة الرسمية عدد 5992 بتاريخ 6 ذو الحجة 1432 (3 نوفمبر 2011)، ص 5338.

### المادة 3

- يكلف المكتب بمعالجة القضايا المرتبطة بالقيام بخدمات البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها بالتنسيق مع الإدارات الأخرى، ولاسيما فيما يتعلق بما يلي:
- إعداد القرارات الوطنية فيما يخص الاستراتيجية العامة وتنظيم مصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها، طبقا لمعايير وتوصيات المنظمة الدولية للطيران المدني؛
  - تحيين مختلف المراجع الوطنية والدولية، وإعداد الملفات التي يجب أن تخضع لمشاورات بين جميع الإدارات المعنية بمصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها؛
  - ملاءمة مخطط تدخل مصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها مع مخططات الإغاثة الأخرى المتوفرة؛
  - المشاركة في الدراسات وفي برامج التجهيزات الخاصة بمصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها؛
  - إعداد ونشر إجراءات وتنظيم مصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها بما في ذلك إجراءات مصلحة الإنذار؛
  - إعداد برامج التعليم والتكوين والتدريب؛
  - دراسة واستغلال خلاصات تمرينات أو عمليات مصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها؛
  - العلاقات مع المنظمات الدولية، ولاسيما الهيئات الأجنبية لمصلحة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها ومع الإدارات الوطنية المعنية بهذه المصلحة.

### المادة 4

لا يمكن اتخاذ أي قرار مهم للمكتب وكذا القرار القاضي بتغيير تنظيم مصالح البحث والإنقاذ أو تطبيق وسائل مصلحة البحث والإنقاذ إلا بالتنسيق مسبق بين السلطات المعنية.

### المادة 5

يحدد مكتب دراسات وتنسيق البحث والإنقاذ جدول أعماله ويجتمع مرة كل ستة أشهر على الأقل وفي حالة الضرورة بدعوة من المدير العام للطيران المدني.

### الفرع الثاني: إدارة عمليات البحث والإنقاذ

### المادة 6

تخضع في جميع الأحوال، لمسؤولية القوات الملكية الجوية إدارة عمليات البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها وانطلاق وتوقف عمليات البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها وكذا تحديد مناطق البحث.

تتوفر القوات الملكية الجوية، من أجل الاضطلاع بهذه المهام، على مركز لتنسيق البحث والإنقاذ يقيم بشراكة مع مركز المراقبة الجهوي المعني، ويمكن للقوات الملكية الجوية، التي تتوفر أيضا على مراكز إنذار مصلحة البحث والإنقاذ، أن تفعل، إذا اقتضت الوضعية العملية ذلك، مركزا أو عدة مراكز ثانوية لتنسيق الإنقاذ، تكون تابعة لمركز تنسيق البحث والإنقاذ المعني.

يتم تسيير عمليات مصلحة البحث والإنقاذ وفق الشروط التالية:

#### أ) في القطاعات البرية:

- \* يرجع تسيير الوسائل الجوية للقوات الملكية الجوية ويشمل:
  - تولي مهام البحث الجوية ومراقبتها؛
  - الإشراف على الحركات الجوية في إطار الوقاية من تصادم الطائرات في منطقة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها بتنسيق مع مركز المراقبة الجهوي المعني؛
  - إنقاذ الضحايا بواسطة الوسائل الجوية، إذا أمكن ذلك وبطلب من السلطة المسؤولة عن عمليات الإغاثة البرية.
- \* يرجع تسيير عمليات الإغاثة بوسائل برية لوالي ولاية الجهة المعنية أو عامل العمالة أو الإقليم المعني ويشمل:
  - تولي مهام البحث في البر وتنسيقها ارتباطا بالبحث الجوي؛
  - إنقاذ الضحايا.

#### ب) في القطاعات البحرية:

- \* يرجع تسيير الوسائل الجوية للقوات الملكية الجوية ويشمل:
  - تولي مهام البحث الجوية ومراقبتها؛
  - الإشراف على الحركات الجوية في إطار الوقاية من تصادم الطائرات في منطقة البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر بتنسيق مع مركز المراقبة الجهوي المعني؛
  - إنقاذ الغرقى بواسطة الوسائل الجوية، إذا أمكن ذلك وبطلب من السلطة المسؤولة عن عمليات الإغاثة بالبحر.
- \* يسهر على تنسيق العمليات البحرية المنسق الوطني للبحث والإنقاذ بالبحر عبر المركز الوطني للتنسيق والإنقاذ بالبحر طبقا للمرسوم رقم 2.01.1891 الصادر في 2 شعبان 1423 (9 أكتوبر 2002) بشأن تنظيم وتنسيق البحث وإنقاذ الأرواح البشرية في البحر.
- \* يرجع تسيير عمليات البحث والإنقاذ بوسائل بحرية للملاحة الملكية، بتنسيق مع مركز التنسيق والبحث والإنقاذ والمركز الوطني للتنسيق والإنقاذ بالبحر ويشمل:
  - اختيار وسائل التدخل على السطح في المنطقة؛
  - تولي مهام البحث؛
  - إنقاذ الغرقى بواسطة وسائل بحرية.

**ج) في القطاعات المختلطة:**

إذا كانت منطقة الحادثة تغطي معاطعات برية وبحرية، تحتفظ كل من السلطات المعنية في هذا المرسوم باختصاصاتها.

غير أن تسيير الوسائل الجوية وتنسيقها يظل من شأن القوات الملكية الجوية وحدها بواسطة مركز تنسيق البحث والإنقاذ المعني.

يتم تنسيق وتسيير العمليات البحرية طبقاً للمقتضيات المنصوص عليها في الفقرة ب) أعلاه.

**د) في مناطق المطارات:**

من أجل تنظيم الإغاثة في حالة حادثة طائرة وقعت بمنطقة المطار أو المنطقة المجاورة له، يوضع مخطط تدخل سريع خاص بسبب المخاطر المرتبطة بالبيئة ووسائل الإغاثة الخاصة الموجودة محلياً، ويسمى هذا المخطط «مخطط الإغاثة المخصص للمطار PSSA»، يوضع بمبادرة من سلطة المطار باتفاق مع السلطات المحلية المدنية والعسكرية ويُدْرَج في «دليل الاستعجال الخاص بالمطار».

**المادة 7**

يمكن للسلطات المسؤولة عن القيام بالبحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها، تطلب من المدير العام للطيران المدني، عندما ترى ذلك ضرورياً، أن يبائس مصادرة الطائرات والعربات والقوارب.

**الباب الثالث: وسائل وتجهيزات التدخل في مجال البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها****المادة 8**

يمكن للسلطات المسؤولة عن القيام بالبحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها، من أجل الاضطلاع بمهامها في شأن البحث والإنقاذ، أن تلجأ إلى مساعدة الوسائل الجوية والبرية والبحرية المكملة، وتحدد هذه الوسائل والتجهيزات الخاصة بقرار مشترك لوزير التجهيز والنقل ووزير الداخلية والوزير المكلف بإدارة الدفاع الوطني ووزير الصيد البحري.

**المادة 9**

يكلف المكتب بتقييم الاحتياجات وبدراسة اقتناء مختلف التجهيزات الخاصة سواء فيما يخص مراكز التنسيق والبحث والإنقاذ أو فيما يخص الطائرات (حبال الإنزال أو قوارب النجاة وتجهيزات الترقيم والإشارات النارية وغيرها) التي يمكن إنزالها من الطائرات أو الطائرات المروحية، وكذا تجهيز طائرات القوات الملكية الجوية بالوسائل الملائمة للبحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها.

يكلف المكتب بتحديد عدد هذه المعدات الخاصة ووضعها وشروط تخزينها وصيانتها وتجديدها أو إصلاحها بالتنسيق وثيق مع المستعملين المحتملين.

يمكن استعمال هذه المعدات الخاصة، عند الاقتضاء، من أجل إتمام مهام إغاثة أخرى.

غير أن تجهيز مراكز تنسيق البحث والإنقاذ بوسائل تنسيق مصالح البحث والإنقاذ وطائرات القوات الملكية الجوية بالوسائل اللازمة للاستدلال على إشارات طلب الإغاثة والبحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها يرجع لمقدم خدمة الملاحة الجوية بموجب اتفاقية خاصة معدة لهذا الغرض بين القوات الملكية الجوية والمكتب الوطني للمطارات ضمن اتفاق إطار موقع بين هذين الكيانين.

### المادة 10

تبرمج التدريبات والتمرينات على البحث والإنقاذ سنويا وتنفذ تحت رعاية مكتب دراسات وتنسيق البحث والإنقاذ بالتنسيق مع القطاعات والهيئات المعنية.

يمكن أن تطرأ تغييرات على برمجة التدريبات والتمرينات وتنفيذها في حالة قوة قاهرة أو بعض الإكراهات التقنية أو العملية.

### المادة 11

يجب أن يحول كل إنذار، كيفما كان مصدره، إلى مركز تنسيق البحث والإنقاذ في أقرب الأجل.

يوضع دليل مفصل من أجل التنسيق العام وسير العمليات، يسمى «تعليمات دائمة وعملية لمصالح البحث والإنقاذ»، من قبل القوات الملكية الجوية، بتوافق مع مكتب دراسات وتنسيق البحث والإنقاذ، ويوزع على مجموع الإدارات والمصالح المعنية.

ويجب أن يضم هذا الدليل المفصل لزوما مقتضيات تتعلق بما يلي:

- انطلاق العمليات وتعليقها وتوقفها؛
- استغلال معلومات بشأن الإنذار وتحديد مناطق البحث المحتملة؛
- تنفيذ أنظمة ووسائل التحويل المتوفرة؛
- الطرق الواجب تطبيقها من أجل إدارة عمليات مصلحة البحث والإنقاذ المنجزة؛
- التدابير التي ينبغي اتخاذها من أجل إنقاذ الضحايا ونقلهم؛
- تخطيط وتنفيذ تمرينات مصلحة البحث والإنقاذ؛
- وضع تقارير حصيلة العمليات المنجزة أو التمرينات ونشرها.

### المادة 12

تحدد الإجراءات المتعلقة بعمليات التدخل بقرار مشترك لوزير التجهيز والنقل والسلطة الحكومية المكلفة بإدارة الدفاع الوطني.

كما تحدد أيضا بقرار مشترك لوزير التجهيز والنقل والوزير المكلف بإدارة الدفاع الوطني إجراءات إعداد خلاصات التمرينات أو العمليات المنجزة لمصالح البحث والإنقاذ وسيرها ووضعها.

### المادة 13

تتكلف كل واحدة من السلطات الحكومية التي تشارك في عمليات البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها بتكوين المستخدمين المتدخلين على الصعدين التقني والعملي. غير أن تكوين منسقي مهام البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها يرجع لمقدم خدمة الملاحة الجوية الرئيسي بموجب اتفاقية خاصة معدة لهذا الغرض بين القوات الملكية الجوية والمكتب الوطني للمطارات ضمن اتفاق إطار موقع بين الطرفين.

### المادة 14

ينسخ المرسوم رقم 2.72.527 الصادر في 10 صفر 1394 (5 مارس 1974) بتنظيم مصالح البحث عن الطائرات الموجودة في حالة خطر وإنقاذها.

### المادة 15

يسند تنفيذ هذا المرسوم الذي ينشر بالجريدة الرسمية إلى وزير التجهيز والنقل والوزير المنتدب لدى رئيس الحكومة المكلف بإدارة الدفاع الوطني ووزير الداخلية ووزير الفلاحة والصيد البحري، كل واحد منهم فيما يخصه. وحرر بالرباط في 22 من شوال 1432 (21 سبتمبر 2011).  
الإمضاء: عباس الفاسي.

وقعه بالعطف:

وزير التجهيز والنقل،

الإمضاء: كريم غلاب.

وزير الداخلية،

الإمضاء: الطيب الشرقاوي.

وزير الفلاحة والصيد البحري،

الإمضاء: عزيز أخنوش.