

**NOTES RELATIVES À LA PRÉSENTATION DE  
L'AMENDEMENT N°3 DU RAS 12**

Le texte de l'amendement est présenté de la manière suivante :

- |  |              |
|--|--------------|
| 1. <del>Le texte à supprimer est rayé</del>  | Suppression  |
| 2. <b>Le nouveau texte est présenté en grisé</b>   | Addition     |
| 3. <del>Le texte à supprimer est rayé</del> <b>et suivi en grisé, du texte qui le remplace</b> | Remplacement |



**AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE**

-----

BP.8184 AEROPORT L.S. SENGHOR

Tel: (+221) 33 865 60 00 - Fax : (+221) 33 820 04 03

Email: [anacim@anacim.sn](mailto:anacim@anacim.sn)

**AMENDEMENT N°3 DU  
REGLEMENT AERONAUTIQUE DU SENEGAL N° 12  
(RAS 12)**

**RECHERCHES ET SAUVETAGE**

## CHAPITRE 2. ORGANISATION

### 2.1 Services de recherche et de sauvetage

(...)

### 2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage

(...)

2.3.6 Chaque centre de coordination de sauvetage et, selon qu'il convient, chaque centre secondaire de sauvetage doivent tenir à jour leurs coordonnées dans le répertoire OPS Control.

2.3.7 Chaque centre de coordination de sauvetage et, selon qu'il convient, chaque centre secondaire de sauvetage doivent s'inscrire au répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) et doivent maintenir leur accès.

*Note.* — Des orientations sur l'utilisation du répertoire OPS Control figurent dans le Manuel sur le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) (Doc 10165 de l'OACI).

(...)

### 2.6 Équipement de recherche et de sauvetage

(...)

2.6.5 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes sera doit être équipé de manière à pouvoir communiquer avec des navires.

*Note.* — Jusqu'au 25 novembre 2026, De de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2182 kHz, 4125 kHz et 121,5 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment les fréquences 121,5 MHz.

*Note.* — Au 26 novembre 2026, De de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2182 kHz, 4125 kHz, et 121,5 MHz et 123,1 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment les fréquences 121,5 MHz et 123,1 MHz. Ils veillent plutôt le canal 16 (156,8 MHz), la fréquence maritime internationale de détresse, de sécurité et d'appel.

2.6.6 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes aura doit avoir à son bord 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.

*Note.* — Le Code international des signaux est publié en français, en anglais et en espagnol par l'Organisation maritime internationale sous les cotes I994E, I995F et I996S respectivement.

(...)

2.6.9 — Au 26 novembre 2026, tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé au-dessus de zones maritimes doit avoir à son bord un dispositif largable permettant de mesurer la dérive réelle à la surface.

(...)

## CHAPITRE 3. COOPÉRATION

### 3.1 Coopération entre les États

(...)

**3.1.8**— Jusqu'au 25 novembre 2026, le Sénégal doit conclure Des arrangements seront doivent être conclus avec d'autres Etats en vue d'organiser des exercices communs pour la formation de leurs des équipes de recherche et de sauvetage, des équipes d'autres États et exploitants, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

**3.1.8**— Au 26 novembre 2026, le Sénégal doit conclure Des arrangements seront doivent être conclus avec d'autres Etats en vue d'organiser des exercices communs pour la formation de leurs RCC, de leurs RSC et de leurs des équipes de recherche et de sauvetage, des équipes d'autres États et exploitants, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

### 3.2 Coopération avec d'autres services

(...)

**3.2.5** Jusqu'au 25 novembre 2026, un point de contact SAR sera doit être désigné pour la réception des données de détresse Cospas-Sarsat.

**3.2.5** Au 26 novembre 2026, un point de contact SAR disponible 24 heures sur 24 sera doit être désigné pour la réception et l'accusé de réception des données d'alerte de détresse Cospas-Sarsat, qui veille à alerter en temps voulu le RCC responsable du déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage nécessaires.

(...)

## CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES

(...)

**4.1.2** —Le centre de coordination de sauvetage de Dakar aura doit avoir rapidement accès à tous les autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment les renseignements concernant :

(...)

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) au 26 novembre 2026, la position, la route et la vitesse des aéronefs qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse ; et

f) au 26 novembre 2026, lorsque la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes, la position, la route et la vitesse des navires qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse.

4.1.3 — Jusqu'au 25 novembre 2026<sup>1</sup>, le centre de coordination de sauvetage de Dakar dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes aura ~~doit avoir~~ facilement et rapidement accès aux renseignements sur la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans ces zones 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.

*Note.* — Ces renseignements peuvent être conservés dans les centres de coordination de sauvetage ou doivent pouvoir être obtenus facilement.

*Note rédactionnelle.*— Renuméroter les paragraphes suivants en conséquence.

(...)

4.2.4 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage ~~comprendront~~ ~~doivent comprendre~~ des renseignements détaillés concernant les mesures à prendre par les personnes qui participent aux opérations de recherche et de sauvetage, notamment :

(...)

i) ~~au 26 novembre 2026, les méthodes pour obtenir une approbation permettant aux équipes de recherche et de sauvetage d'un État d'assistance d'entrer dans le territoire de l'État du Sénégal;~~

(...)

*Note rédactionnelle.*— Renuméroter les paragraphes suivants en conséquence.

<sup>1</sup>Le paragraphe 4.1.3 et la note d'accompagnement seront supprimés le 26 novembre 2026

#### 4.4 Entraînement et exercices

~~Jusqu'au 25 novembre 2026, Afin afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, le CCS de Dakar prévoira doit prévoir l'entraînement régulier du personnel affecté à ces opérations et organisera doit organiser, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage.~~

~~Au 26 novembre 2026, Afin afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, le CCS de Dakar prévoira doit prévoir de-l, pour son personnel affecté à ces opérations, un entraînement et des exercices réguliers du personnel affecté à ces opérations et organisera, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage se déroulant, selon qu'il convient, à la fois dans des environnements terrestres et dans des environnements maritimes, loin d'un aérodrome, et comprenant à la fois des activités de recherche et des activités de sauvetage.~~

~~*Note.* — Le besoin d'entraînement et d'exercices réguliers peut être modéré en fonction de la fréquence des interventions réelles de recherche et de sauvetage qui démontrent une performance satisfaisante et efficace en matière de recherche et de sauvetage.~~

(...)

## 4.5 Épaves

(applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

Le CCS de Dakar prendra doit prendre les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant dans la région de recherches et de sauvetage dont il a la responsabilité soient enlevées, détruites ou indiquées sur une carte lorsque les investigations techniques sont terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou de semer la confusion lors d'opérations de recherche et de sauvetage ultérieures.

## 4.5 Lieux d'accidents et Épaves

(applicable au 26 novembre 2026)

4.5.1 Le CCS de Dakar doit veiller à ce que le personnel de recherche et de sauvetage qui peut être appelé à intervenir sur le lieu d'un accident d'aéronef soit formé à la gestion des risques sanitaires potentiels liés à son travail.

*Note. — Des orientations sur des pratiques efficaces en matière de santé professionnelle applicables aux lieux d'accidents d'aéronefs figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, partie I — Organisation et planification (Doc 9756) et la Circulaire 315 — Dangers des lieux d'accidents d'aviation de l'OACI.*

4.5.2 Le CCS de Dakar prendra doit prendre les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant dans la région de recherches et de sauvetage dont il a la responsabilité soient enlevées, détruites ou indiquées sur une carte lorsque les investigations techniques sont terminées, si leur présence risque de constituer un danger ou de semer la confusion lors d'opérations de recherche et de sauvetage ultérieures.

(...)

## CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

(...)

### 5.2 Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage pendant les phases critiques

(...)

#### 5.2.3 Phase de détresse

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

(...)

f) demandera 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 approprié, mais qui sont à même de le faire :

1) 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) ;

*Note.* — *Jusqu'au 25 novembre 2026, Les les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans le RAS 10, Volume III, sont 121,5 MHz et 406 MHz.*

*Note.* — *Au 26 novembre 2026, Les les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans le RAS 10, Volume III, sont 121,5 MHz et 406,0 à 406,1 MHz. Le plan d'assignation des canaux dans la bande 406 MHz de Cospas-Sarsat figure dans le document C/S T.012 de Cospas-Sarsat.*

(...)

## **5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident<sup>2</sup>**

(...)

5.6.2 Le pilote commandant de bord qui constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse ~~procédera~~ **doit procéder** comme suit, dans la mesure où cela sera possible, raisonnable ou utile :

(...)

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

(...)

— personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef ou le navire en détresse ;

— au 26 novembre 2026, réception ou observation éventuelles de signaux de détresse, y compris de transmissions de balises de détresse ;

— conditions météorologiques sur place ;

— état physique apparent des survivants ;

— jusqu'au 25 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse ; et

— au 26 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ~~ou le navire en~~ le lieu de détresse ; et

— au 26 novembre 2026, position et description de tout autre aéronef ou navire dans la zone qui pourrait prêter assistance ;

<sup>2</sup> Au 26 novembre 2026, la section 5.6 sera intitulée : « 5.6 Procédures applicables sur un lieu de détresse »

(...)

5.6.2.1 **Jusqu'au 25 novembre 2026, Si si** le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef ~~dirigera~~ **doit diriger** les mouvements de tous les autres aéronefs qui ~~arriveront~~ **arrivent** 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 approprié ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il ~~passera~~ **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.

5.6.2.1 **Au 26 novembre 2026, Si si** le premier aéronef qui arrive sur ~~les lieux d'un accident~~ **un lieu de détresse** n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef

dirigera doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront arrivent par la suite sur les lieux place, 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 approprié ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il passera 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.

5.6.3 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 larguera doit larguer, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communiquera lesdits renseignements en larguant un message sur support papier.

(...)

5.6.5 Lorsqu'un aéronef devra diriger un navire vers l'endroit où un aéronef ou un navire se trouve en détresse, il transmettra doit transmettre des instructions précises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut établir de communication radio, l'aéronef fera doit faire le signal visuel approprié.

*Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, Les les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés dans le Volume III du Doc 9731 (IAMSAR, moyens mobiles) de l'OACI.*

*Note. — Au 26 novembre 2026, Les les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés en appendice et dans le Volume III du Doc 9731 Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), Volume III — Moyens mobiles (Doc 9731 de l'OACI).*

(...)

5.6.6 Au 26 novembre 2026, lorsqu'il a à son bord, conformément au § 2.6.9, un dispositif permettant de mesurer la dérive réelle à la surface, un aéronef de recherche et de sauvetage devrait larguer le dispositif dès qu'il a atteint le lieu d'un accident.

*Note. — L'emploi de dispositifs de ce type contribuera à la planification précise de la zone de recherche et, par conséquent, réduira au minimum le temps de recherche.*

## **5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse (applicable jusqu'au 25 novembre 2026)**

(...)

## **5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse (applicable au 26 novembre 2026)**

5.7.1 Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera intercepte une transmission de détresse, il devra, si c'est possible :

(...)

d) informer le centre approprié 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 ; et
- e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers ~~la position~~ le lieu de la détresse ~~signalée dans le message intercepté~~ ; et
- f) chercher à établir des communications avec la ou les personnes en détresse.

5.7.2 Le pilote qui veille la fréquence 121,5 MHz et intercepte une transmission provenant d'une balise de détresse :

- a) doit consigner et signaler dès que possible la position où la transmission a été reçue la première fois ;
- b) ne doit modifier aucun paramètre du réglage silencieux de la radio de bord ; et
- c) si c'est possible, doit continuer de veiller la fréquence jusqu'à ce que le signal cesse et signaler la situation au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme responsable des services de la circulation aérienne compétent.

*Note. — Le maintien des paramètres du réglage silencieux à partir du moment où la transmission est captée pour la première fois jusqu'au moment où le signal cesse permet de fournir aux centres de coordination du sauvetage la position potentielle la plus précise possible de la balise de détresse.*

----- FIN -----