



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

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°12

(RAS 12)

RECHERCHES ET SAUVETAGE

Première Edition

Janvier 2016



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

RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE DU SÉNÉGAL N°12

(RAS 12)

RECHERCHES ET SAUVETAGE

Première Edition

Janvier 2016



RAS 12

RECHERCHES ET SAUVETAGE

Inscription des amendements et des
rectificatifs 1 de 1
Edition: 1
Date: Janvier 2016

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

[illegible][illegible]

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Liste des références 1 de 1 Edition: 1 Date : Janvier 2016
---	--	---

LISTE DES RÉFÉRENCES

- Annexe 12 : Recherches et Sauvetage neuvième édition juillet 2024 (OACI), amendement 19

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Table des matières 1 de 2 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	--

TABLE DES MATIERES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS	1-1
CHAPITRE 2. ORGANISATION.....	2-1
2.1 SERVICES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE.....	2-1
2.2 REGIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE.....	2-1
2.3 CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE ET CENTRES SECONDAIRES DE SAUVETAGE	2-2
2.4 COMMUNICATIONS DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE	2-2
2.5 ÉQUIPES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE.....	2-3
2.6 ÉQUIPEMENT DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE	2-3
CHAPITRE 3. COOPÉRATION	3-1
3.1 COOPERATION ENTRE LES ÉTATS	3-1
3.2 COOPERATION AVEC D'AUTRES SERVICES	3-2
3.3 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS.....	3-2
CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES.....	4-1
4.1 RENSEIGNEMENTS PREPARATOIRES	4-1
4.2 PLANS DE CONDUITE DES OPERATIONS	4-1
4.3 ÉQUIPES DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE.....	4-2
4.4 ENTRAÎNEMENT ET EXERCICES.....	4-2
4.5 ÉPAVES	4-ERREUR ! SIGNET NON DEFINI.
CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE	5-1
5.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CAS CRITIQUES.....	5-1
5.2 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE PENDANT LES PHASES CRITIQUES	5-1
5.3 PROCEDURES APPLICABLES DANS LE CAS OU L'EXECUTION DES OPERATIONS DEPEND DE DEUX OU	

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Table des matières 2 de 2 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	---	---

PLUSIEURS ÉTATS CONTRACTANTS	5-3
5.4 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES SERVICES CHARGES DES OPERATIONS	5-3
5.5 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE : FIN ET SUSPENSION DES OPERATIONS	5-3
5.6 PROCEDURES APPLICABLES SUR LES LIEUX D'UN ACCIDENT	5-1
5.7 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI INTERCEPTE UN MESSAGE DE DETRESSE	5-1
5.8 SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE	5-1
5.9 CONSTITUTION DES DOSSIERS	5-1

APPENDICE 1. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE..... APP1-1

1. Signaux échangés avec les navires.....	APP-1-1
2. Code de signaux visuels sol-air.....	APP-1-1
3. Signaux air-sol	APP-2-1

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 1 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

Note préliminaire.

Le présent RAS est complété par le Manuel international de recherches et sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR ou Doc9731), conjointement développé par l'OACI et l'OMI pour aider les États à s'acquitter des obligations auxquelles ils ont souscrit en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

L'IAMSAR est composé de trois volumes :

- Volume I — Organisation et gestion,
- Volume II — Coordination des missions, et
- Volume III — Moyens mobiles

Ces trois volumes contiennent des lignes directrices sur une approche commune aéronautique et maritime pour l'organisation et la mise en œuvre de services SAR.

Les obligations en ce qui concerne la fourniture de services SAR, sont spécifiées dans le présent RAS.

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS

Les termes suivants, employés dans ce présent RAS —Recherches et sauvetage, ont la signification indiquée ci-après:

Aéronef de recherches et de sauvetage. Aéronef disposant d'un équipement spécialisé approprié pour la conduite efficace des missions de recherches et de sauvetage.

Amerrissage forcé. Atterrissage forcé d'un aéronef sur l'eau.

Centre conjoint de coordination de sauvetage (JRCC). Centre de coordination de sauvetage chargé des opérations de recherches et de sauvetage tant aéronautiques que maritimes.

Centre de coordination de sauvetage (RCC). Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherches et de sauvetage aéronautiques et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherches et de sauvetage.

Centre secondaire de sauvetage (RSC). Organisme subordonné à un centre de coordination de sauvetage aéronautique et créé pour le secondar conformément aux dispositions particulières établies par les autorités responsables.

Équipe de recherches et de sauvetage. Ressource mobile constituée de personnel entraîné et dotée d'un équipement approprié à l'exécution rapide d'opérations de recherches et de sauvetage.

État d'immatriculation. État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Exploitant. Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Moyen de recherches et de sauvetage. Toute ressource mobile, y compris les unités désignées de recherches et de sauvetage, utilisée pour effectuer des opérations de recherches et de sauvetage.

Phase critique. Terme générique qui désigne, selon le cas, 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.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 1 Edition: Date : 2 de 2 1 janvier 2016
---	--	--

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.

Pilote commandant de bord. Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

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 recherches et de sauvetage (SRR). Région de dimensions définies, associée à un centre de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle des services de recherches et de sauvetage sont assurés.

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 recherches et de sauvetage. Exécution de fonctions de monitoring de situations de détresse, de communications, de coordination, de recherches 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.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 2 Edition: 1 Date janvier 2016
---	--	---

CHAPITRE 2. ORGANISATION

2.1 Services de recherches et de sauvetage

2.1.1. Il est créé, un Service de Recherches et de Sauvetage (SRS), chargé de l'organisation, de la direction et du contrôle des opérations de recherches et de sauvetage dans les limites des régions d'information de vol terrestre et océanique dont la responsabilité incombe au Sénégal.

Ce service fonctionne 24 heures par jour, 7 jours sur 7.

2.1.1.1. Les responsabilités de ce service s'étendent dans les FIRs Dakar terrestre et Dakar océanique tel que défini dans le plan AFI. Les services seront établis et assurés conformément aux dispositions du présent RAS.

2.1.1.2. Les éléments de base des services de recherche et de sauvetage comprennent un cadre juridique, une autorité responsable, des ressources organisées disponibles, des moyens de communication et un personnel capable d'assurer des fonctions de coordination et d'intervention.

2.1.1.3. Le Centre de Coordination de Sauvetage doit mettre en place des processus pour améliorer la fourniture des services, y compris en ce qui concerne la planification, les arrangements de coopération intérieure et internationale et la formation.

2.1.2. Le Centre de Coordination de Sauvetage, en prêtant assistance à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation ne doit tenir compte ni de la nationalité ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

2.1.3. Le Centre de Coordination de Sauvetage doit utiliser des équipes de recherches et de sauvetage et d'autres moyens disponibles pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

2.1.4. La coordination la plus étroite possible doit être assurée entre le Centre de Coordination de Sauvetage et le Centre de Coordination de Sauvetage maritime (MRCC Dakar).

2.1.5. Une bonne cohérence et une bonne coopération doivent être maintenues entre le Centre de Coordination de Sauvetage et le Centre de Coordination de Sauvetage maritime (MRCC Dakar).

2.1.6 Réserve

2.2 Régions de recherche et de sauvetage

2.2.1. Le Centre de Coordination et de Sauvetage doit assurer les services de recherches et sauvetage dans la région de recherches et sauvetage (SRR Dakar) constituée de la FIR Dakar terrestre et de la FIR Dakar océanique, telle que définie par le plan AFI (Doc 7474).

Note 1:— Les régions de recherche et de sauvetage sont établies dans le but de permettre la mise en place d'une infrastructure de communications appropriée, l'acheminement rapide des alertes de détresse et une bonne coordination opérationnelle afin d'appuyer efficacement les services de recherche et de sauvetage.

Note 2 : — Les limites des régions de recherche et de sauvetage sont déterminées compte tenu de facteurs techniques et opérationnels; elles ne correspondent pas aux frontières entre les États

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 2 Edition: 1 Date janvier 2016
---	--	---

2.2.1.1 La région de recherches et de sauvetage aéronautique dont le Sénégal a la responsabilité coïncide avec les régions d'information de vol Dakar terrestre et Dakar océanique.

2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage

2.3.1 Le centre de coordination de sauvetage de Dakar est créé pour la région de recherche et de sauvetage (SRR) de Dakar.

Note. — un centre de coordination de sauvetage et une région de recherche et de sauvetage associée qui couvre une superficie plus grande que l'espace aérien souverain, peuvent être créés, par accord régional de navigation aérienne

2.3.2 Réserve

2.3.3. Le Centre de Coordination de Sauvetage de Dakar (RCC Dakar) doit être doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

2.3.4. Le personnel du Centre de Coordination de Sauvetage de Dakar (RCC Dakar) participant aux communications radio- téléphoniques doit être capable d'utiliser la langue anglaise.

2.3.5. Au cas où les moyens publics de télécommunications ne permettent pas aux personnes qui observent un aéronef dans une situation critique d'en aviser directement et rapidement le centre de coordination de sauvetage de Dakar, l'état doit désigner des organismes appropriés des services publics ou privés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

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).

2.4 Communications de recherches et de sauvetage

2.4.1. Le centre de coordination de sauvetage de Dakar 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) les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux;
- e) le commandement de rattachement des équipes de recherche et de sauvetage ;
- f) tous les centres de coordination de sauvetage maritimes de la région et les centres de coordination de sauvetage aéronautiques, maritimes ou conjoints des régions adjacentes;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 2 Edition: Date 3 de 4 1 janvier 2016
---	--	--

- g) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné;
- h) les équipes de recherches et de sauvetage;
- i) les postes d'alerte;
- j) le centre de contrôle de mission COSPAS-SARSAT desservant la région de recherches et de sauvetage de Dakar.

Note. — Les centres de coordination de sauvetage maritimes sont indiqués dans les documents pertinents de l'Organisation maritime internationale.

2.4.2 Réserve

2.5 Équipes de recherches et de sauvetage

2.5.1 Des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés, aux fins des recherches et du sauvetage, doivent être désignés comme équipes de recherches et de sauvetage.

Note. — Les équipes et les moyens minimaux nécessaires à des opérations de recherches et de sauvetage dans la SRR Dakar sont déterminés par accord régional de navigation aérienne et sont spécifiés dans le plan AFI et le document de mise en œuvre des installations et services correspondants (Doc 7474).

2.5.2 doivent être désignés comme partie intégrante du plan de recherches et de sauvetage des éléments des services publics ou privés qui ne peuvent convenir pour constituer des équipes de recherches et de sauvetage mais qui sont en mesure de participer aux opérations de recherches et de sauvetage.

2.6 Équipement de recherches et de sauvetage

2.6.1. Les équipes de recherches et de sauvetage doivent être dotées d'équipements leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante.

2.6.2. Toute équipe de recherche et de sauvetage doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec les autres moyens de recherche et de sauvetage intervenant dans la même opération.

2.6.3. Tout aéronef de recherches 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.

2.6.4. Tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé d'un dispositif de radio ralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse.

Note 1. — Des spécifications d'emport applicables aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent au RAS 06, Parties 1, 2 et 3.

Note 2. — Des spécifications relatives aux ELT figurent dans le RAS 10, Volume III.

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

Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2 182 kHz, 4 125 kHz et 121,5 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment la fréquence 121,5 MHz.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 2 Edition: 1 Date janvier 2016 4 de 4
--	--	--

Note. — Au 26 novembre 2026, de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2182 kHz, 4125 kHz, 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 recherches et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherches et de sauvetage au-dessus de zones maritimes 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 I995F, I994E et I996S respectivement.

2.6.7. L'un au moins des aéronefs qui participent à des opérations 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.

2.6.8. Un équipement de survie convenablement emballé doit être entreposé à des aéroports appropriés pour être largué par des aéronefs

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.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 3 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

CHAPITRE 3. COOPÉRATION

3.1 Coopération entre les États

3.1.1 Les services de recherches et de sauvetage doivent être coordonnés avec ceux des États voisins.

3.1.2. Les opérations de recherches et de sauvetage doivent être coordonnées avec celles des États voisins, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité de régions de recherches et de sauvetage adjacentes.

3.1.2.1. Des plans et des procédures de recherches et de sauvetage destinés à faciliter la coordination des opérations de recherches et de sauvetage avec celles des États voisins, doivent être élaborés.

3.1.3. Sous réserve du respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, les équipes de recherches et de sauvetage appartenant à d'autres États peuvent entrer dans la zone de recherches et de sauvetage du Sénégal dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants.

3.1.4. Les autorités d'un État contractant qui souhaitent que ses équipes de recherches et de sauvetage pénètrent dans la région de recherches et de sauvetage sous la responsabilité du Sénégal à des fins de recherches et de sauvetage doivent transmettre au centre de coordination de sauvetage de Dakar une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

3.1.4.1 Le CCS de Dakar :

- doit accuser immédiatement réception d'une telle demande, et
- doit indiquer dès que possible, les conditions éventuelles dans les quelles pourra s'effectuer la mission projetée.

3.1.5 Des arrangements avec des États voisins doivent être établis pour renforcer la coopération et la coordination dans le domaine des recherches et du sauvetage ainsi que pour établir les conditions d'entrée des équipes de recherches et de sauvetage sur les territoires respectifs. Ces arrangements doivent également faciliter l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.

3.1.6 Sous réserve du respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le centre de coordination de sauvetage de Dakar doit pouvoir :

- a) demander à tout autre centre de coordination de sauvetage les secours dont il pourra 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 national, 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.

3.1.7. Sous réserve du respect des dispositions législatives et réglementaires en vigueur, le centre de coordination de sauvetage de Dakar doit prêter assistance, sur demande, à d'autres centres de coordination de sauvetage, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

3.1.8 Jusqu'au 25 novembre 2026, le Sénégal doit conclure des arrangements avec d'autres Etats en vue d'organiser des exercices communs pour la formation de leurs 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.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 3 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

3.1.8 Au 26 novembre 2026, le Sénégal doit conclure des arrangements avec d'autres Etats en vue d'organiser des exercices communs pour la formation de leurs RCC, de leurs RSC et de leurs 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.

3.1.9. Des arrangements doivent être conclus avec d'autres Etats en vue de permettre au personnel du centre de coordination de sauvetage de Dakar d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.

3.2 Coopération avec d'autres services

3.2.1. Les dispositions nécessaires doivent être prises pour que les aéronefs et navires ainsi que les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherches et de sauvetage prêtent sans réserve leur concours à cette dernière organisation dans les opérations de recherches et de sauvetage et pour qu'ils fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

3.2.2. La coordination la plus étroite possible doit être assurée entre les autorités aéronautiques et maritimes compétentes, pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherches et de sauvetage.

3.2.3. Les services de recherches et de sauvetage doivent coopérer avec les services chargés des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

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

3.2.5. Jusqu'au 25 novembre 2026, un point de contact SAR 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 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.

3.3 Diffusion de renseignements

3.3.1. Tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire national, des équipes de recherches et de sauvetage appartenant à d'autres États, doivent être publiés et diffusés ou encore ces renseignements doivent être inclus dans des arrangements relatifs à des services de recherches et de sauvetage.

3.3.2 L'État doit communiquer, par l'intermédiaire du centre de coordination de sauvetage de Dakar ou d'autres organismes, les renseignements concernant son plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage quand de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherches et de sauvetage.

3.3.3 Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, l'état doit communiquer au public et aux autorités d'intervention d'urgence des renseignements sur les mesures à prendre lorsqu'il y a lieu de croire qu'un aéronef en situation d'urgence risque de devenir une menace pour le public ou nécessite une intervention d'urgence générale.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 4 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES

4.1 Renseignements préparatoires

4.1.1. Le CCS de Dakar doit avoir toujours rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherches et de sauvetage dans la région de recherches et de sauvetage de Dakar :

- a) équipes de recherches et de sauvetage, centres secondaires de sauvetage et postes d'alerte;
- b) organismes des services de la circulation aérienne;
- c) moyens de communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherches et de sauvetage;
- d) adresses et numéros de téléphone de tous les exploitants ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans la région;
- e) toutes autres ressources privées et publiques, y compris les moyens médicaux et les moyens de transport susceptibles d'être utilisés pour les recherches et le sauvetage.

4.1.2. Le centre de coordination de sauvetage de Dakar doit avoir 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 recherches 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) 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 2026¹, le centre de coordination de sauvetage de Dakar dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes doit avoir facilement et rapidement accès aux renseignements sur la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans la zone maritime 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.

4.1.4. Le centre de coordination de sauvetage, individuellement ou en coopération, doit établir des systèmes de comptes rendus de navires en collaboration avec les autorités maritimes ou doit mettre en place des liaisons de communication avec le système Amver ou des systèmes régionaux de comptes rendus de navires pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

Note. — Le système Amver est un système international coopératif de comptes rendus de navires à l'échelle mondiale que tous les centres de coordination de sauvetage peuvent interroger. Plusieurs États contractants exploitent aussi des systèmes de comptes rendus régionaux.

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

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 4 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

4.2 Plans de conduite des opérations

4.2.1. Le centre de coordination de sauvetage de Dakar doit établir des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherches et de sauvetage dans la SRR de Dakar.

4.2.2. Les plans de conduite des opérations de recherches et de sauvetage doivent être élaborés de concert avec des représentants des exploitants et des autres organismes publics ou privés qui peuvent aider à assurer des services de recherches et de sauvetage ou en bénéficier, compte tenu de la possibilité d'un nombre élevé de survivants.

4.2.3. Les plans de conduite des opérations 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 recherches et de sauvetage, y compris les aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres États.

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

- a) la manière dont les opérations de recherches et de sauvetage doivent se dérouler dans la région considérée;
- 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 recherches 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 recherches et de sauvetage, comme les messages d'observation et les prévisions météorologiques, les NOTAM pertinents, etc.;
- 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) 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;
- j) 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.

4.2.5. Des plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage doivent être intégrés aux plans d'urgence des aéroports pour qu'ils prévoient des services de sauvetage dans le voisinage des aérodromes, y compris, dans le cas des aérodromes côtiers, des services de sauvetage en eau.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 4 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

4.3 Équipes de recherches et de sauvetage

4.3.1. Toute équipe de recherches et de sauvetage:

4.5.2 Le CCS de Dakar 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.

- a) doit connaître tous les éléments des plans de conduite des opérations prescrits au §4.2 dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions;
- b) doit tenir le centre de coordination de sauvetage informé de son état de préparation.

4.3.2 Le CCS de Dakar:

- a) doit tenir prêts des moyens de recherches et de sauvetage en nombre suffisant;
- b) doit maintenir une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autres équipements de survie et de sauvetage.

4.4 Entraînement et exercices

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

Au 26 novembre 2026, afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, le CCS de Dakar doit prévoir, pour son personnel affecté à ces opérations, un entraînement et des exercices réguliers se déroulant, selon qu'il convient, à la fois dans des environnements terrestres et dans des environnements maritimes, loin d'un aéroport, 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 Epaves

(applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

Le CCS de Dakar 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 recherches et de sauvetage ultérieures.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 4 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

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 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 recherches et de sauvetage ultérieures.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 Edition: Date : 1 de 7 1 janvier 2016
---	--	--

CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

5.1.1. Une administration ou un élément de l'organisation de recherches et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique doit communiquer immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre de coordination de sauvetage en cause.

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

5.1.3 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 appliquera les procédures correspondantes.

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

5.2.1. Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le centre de coordination de sauvetage de Dakar 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.

5.2.2. Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le centre de coordination de sauvetage de Dakar doit alerter immédiatement les équipes de recherches et de sauvetage et déclenchera les mesures nécessaires

5.2.3. Phase de détresse

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

- a) déclencher immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherches et de sauvetage ;
- b) déterminer la position de l'aéronef, évaluera le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminera l'étendue de la zone à explorer;
- c) avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tiendra au courant du déroulement des opérations;
- d) avertir les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner;
- e) 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;
- f) 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 approprié, mais qui sont à même de le faire :

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

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 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 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.

2. de prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse;
 3. de tenir le centre de coordination de sauvetage au courant de l'évolution de la situation;
- g) établir, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'actions détaillé pour l'exécution des opérations de recherches et/ou de sauvetage et le communiquera, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations;
 - h) au besoin, modifier le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation;
 - i) aviser les services compétents chargés d'enquêter sur les accidents;
 - j) aviser l'État d'immatriculation de l'aéronef.

À moins que les circonstances n'exigent une dérogation, on doit suivre l'ordre dans lequel ces mesures sont décrites.

5.2.4 Déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage concernant un aéronef dont la position est inconnue.

Lorsqu'une phase critique est déclarée au sujet d'un aéronef dont la position est inconnue et qui pourrait se trouver dans plusieurs régions de recherches et de sauvetage, les dispositions ci-après seront prises :

- a) Lorsque le centre de coordination de sauvetage de Dakar sera avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'a pris les mesures voulues, il doit prendre de sa propre initiative les dispositions spécifiées au § 5.2 et doit conférer avec les centres de coordination de sauvetage voisins afin de désigner un centre qui prendra immédiatement la responsabilité des opérations.
- b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres de coordination de sauvetage intéressés, le centre de coordination de sauvetage qui coordonnera les opérations de recherches et de sauvetage est le centre dont relève :
 - la région dans laquelle se trouvait l'aéronef quand il a envoyé son dernier compte rendu de position; ou
 - la région vers laquelle se dirigeait l'aéronef si sa dernière position signalée était à la limite de deux régions de recherches et de sauvetage; ou
 - la région dans laquelle l'aéronef se rendait, s'il n'est pas doté de moyens de communication bilatérale ou s'il n'est pas tenu de rester en liaison radio; ou
 - la région dans laquelle se trouve l'aéronef en détresse, conformément aux indications du système COSPAS- SARSAT.
- c) Une fois la phase de détresse déclarée, le centre de coordination de sauvetage de Dakar s'il a la responsabilité de la coordination générale doit signaler toutes les circonstances du cas critique et l'évolution de la situation à tous les autres centres de coordination de sauvetage susceptibles de participer aux opérations. De même, tous les centres de coordination de sauvetage qui viendraient

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 Edition: Date : 3 de 7 1 janvier 2016
---	--	--

à apprendre des éléments d'information concernant cette urgence doivent les transmettre au centre de Dakar.

5.2.5 Transmission de renseignements à l'aéronef pour lequel a été déclarée une phase critique.

Le centre de coordination de sauvetage de Dakar chargé des opérations de recherches et de sauvetage doit transmettre, à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol dans laquelle se trouve l'aéronef, des renseignements sur les opérations de recherches et de sauvetage qui ont été déclenchées, afin que ces renseignements puissent être transmis à l'aéronef.

5.3 Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants

Lorsque l'exécution des opérations dans le SSR de Dakar incombe à plusieurs États contractants, chacun de ces États doit agir conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de Dakar le lui demandera.

5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations

Les services directement chargés de diriger les opérations ou une partie de ces opérations :

- a) doivent donner des instructions aux équipes de sauvetage placées sous leur autorité et porteront ces instructions à la connaissance du centre de coordination de sauvetage;
- b) doivent tenir le centre de coordination de sauvetage au courant du déroulement des opérations.

5.5 Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage : fin et suspension des opérations

5.5.1 Les opérations de recherches et de sauvetage doivent se poursuivre, lorsque c'est possible, tant que tous les survivants n'ont pas été emmenés en lieu sûr ou qu'il reste un espoir raisonnable de sauver des survivants.

5.5.2 Il incombe normalement au centre de coordination de sauvetage de Dakar de décider de la fin des opérations de recherches et de sauvetage dont il a la responsabilité.

Note. — Le CCS aura peut-être besoin de faire participer d'autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR.

5.5.3 Une fois la mission de recherches et de sauvetage accomplie, ou quand le centre de coordination de sauvetage de Dakar estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence sera annulée, les opérations de recherches et de sauvetage seront terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés doivent être informés sans délai.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 Edition: Date : 4 de 7 1 janvier 2016
---	--	--

5.5.4 En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherches et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage de Dakar estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le centre doit suspendre provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et informe sans délai les autorités, les moyens ou les services qui ont été mis en œuvre ou notifiés. Les renseignements pertinents reçus par la suite seront évalués et les activités de recherches et de sauvetage reprises lorsqu'elles seront justifiées et possibles.

5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident

5.6.1 Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherches et de sauvetage sur place, le centre de coordination de sauvetage de Dakar 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.

5.6.2 Le pilote commandant de bord qui constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse 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 de Dakar 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 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;
 - 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 le lieu de détresse;
 - au 26 novembre 2026, position et description de tout autre aéronef ou navire dans la zone qui pourrait prêter assistance ;
- d) se conformer aux instructions du centre de coordination de sauvetage de Dakar ou de l'organisme des services de la circulation aérienne

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

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 5 de 7 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	---

5.6.2.1 Jusqu'au 25 novembre 2026, si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherches et de sauvetage, ledit aéronef doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arrivent par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherches 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 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 recherches et de sauvetage.

5.6.2.1 Au 26 novembre 2026, si le premier aéronef qui arrive sur un lieu de détresse n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arrivent par la suite sur 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 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 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.

5.6.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef indiquera si le signal a été compris ou non par la méthode décrite au § 5.6.3 ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

5.6.5 Lorsqu'un aéronef devra 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.

Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, 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 signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés en appendice et dans le 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)

Lorsque le 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;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 Edition: Date : 6 de 7 1 janvier 2016
---	--	--

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

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 intercepte une transmission de détresse, il devra, 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 approprié de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne du message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose;
- e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers le lieu de la détresse; 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.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Chapitre 5 Edition: Date : 7 de 7 1 janvier 2016
---	--	--

5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage

5.8.1 Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits à l'Appendice, ceux-ci auront le sens indiqué dans cet Appendice. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne sera utilisé.

5.8.2 Lorsqu'il aperçoit l'un quelconque des signaux décrits à l'Appendice, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans ledit Appendice.

5.9 Constitution des dossiers

5.9.1. Le centre de coordination de sauvetage de Dakar doit tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherches et de sauvetage dans la SSR de Dakar.

5.9.2. Le centre de coordination de sauvetage doit formuler des avis sur les opérations de recherches et de sauvetage effectuées dans la SSR de Dakar. Ces avis doivent comporter toutes observations utiles sur les procédures appliquées et sur l'équipement de secours et de survie ainsi que toutes suggestions visant à améliorer ces procédures et cet équipement. Les avis de nature à intéresser d'autres États doivent être communiqués à l'OACI pour information et diffusion le cas échéant.

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Appendice 1 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	--

APPENDICE 1. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note. —Voir Chapitre5, section 5.8, du présent RAS)

1. Signaux échangés avec les navires

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;

Note. —À cause du niveau de bruit élevé à bord des navires, les signaux sonores des alinéas2) et3) peuvent être moins efficaces que le signal visuel de l'alinéa1) et ils sont considérés comme des moyens supplémentaires pour attirer l'attention.

- c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire. La répétition de ces manœuvres a la même signification.

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

— 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.

Note. —Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal du §1.1 :

— 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 lettresT;
- 3) changer de cap pour suivre l'aéronef.

— Pour indiquer l'impossibilité de se conformer aux instructions:

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

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Appendice 1 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	--

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

Note. —Voir la note qui suit le § 1.1, alinéa b)3).

2. Code de signaux visuels sol-air

2.1 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants.

<i>N°</i>	<i>Message</i>	<i>Signal</i>
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	↑

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Appendice 1 Edition: 1 Date : janvier 2016
---	--	--

2.2 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des équipes de sauvetage

<i>N°</i>	<i>Message</i>	<i>Signal</i>
1	Opérations terminées	LLL
2	Avons retrouvé tous les occupants	<u>LL</u>
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	++
4	Impossible de continuer. Retournons à la base	XX
5	Sommes 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

2.3 Les signaux auront une longueur d'au moins 2,5m (8 ft) et seront aussi visibles que possible.

Note1. —Les signaux 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; délimiter la surface en foulant le sol avec les pieds ou en répandant de l'huile.

Note2. —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.

3. Signaux air-sol

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;

 Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie	RAS 12 RECHERCHES ET SAUVETAGE	Appendice 1 4 de 4 Edition: 1 Date : janvier 2016
--	--	---

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.

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