

MINISTERE DES INFRASTRUCTURES,
DU DESENCLAVEMENT ET
DES TRANSPORTS

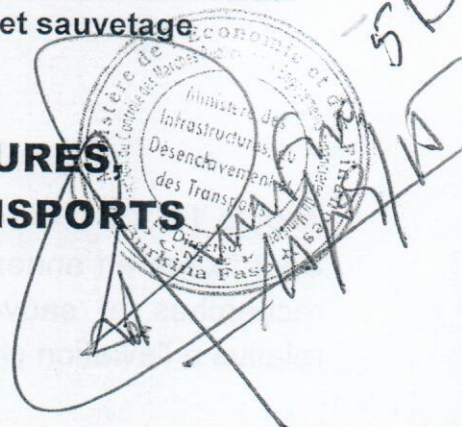
BURKINA FASO
Unité - Progrès - Justice

SECRETARIAT GENERAL

AGENCE NATIONALE
DE L'AVIATION CIVILE

ARRETE N°2015...-0052.....MIDT/SG/ANAC relatif
aux services de recherches et sauvetage

**LE MINISTRE DES INFRASTRUCTURES,
DU DESENCLAVEMENT ET DES TRANSPORTS**



- Vu la Constitution ;
- Vu la Charte de la Transition ;
- Vu le décret n°2014-001/PRES/TRANS du 18 novembre 2014, portant nomination du Premier Ministre ;
- Vu le décret n°2015-892/PRES-TRANS/PM du 19 Juillet 2015, portant remaniement du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2015-145/TRANS/PM/SGG-CM du 09 février 2015, portant attributions des membres du Gouvernement ;
- Vu le décret n°2013-582/PRES/PM/MIDT du 15 juillet 2013, portant organisation du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports ;
- Vu le décret n°2015-788/PRES-TRANS/PM/MIDT/MEF du 03 Juillet 2015, portant modification des attributions, de l'organisation et du fonctionnement de l'Agence nationale de l'aviation civile, en abrégé « ANAC » ;
- Vu la Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu la Convention de Dakar révisée relative à l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) adoptée à Ouagadougou, au Burkina Faso, le 12 janvier 2010, et signée à Libreville, en République Gabonaise, le 28 avril 2010 ;

- Vu** le Règlement n°08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013, portant adoption du Code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;
- Vu** la loi n°013-2010/AN du 06 avril 2010, portant Code de l'aviation civile au Burkina Faso ;
- Vu** le décret N° 2012-115 /PRES/PM/MTPEN/MEF/DEF/MATDS du 21 février 2012 portant réglementation de la circulation aérienne ;

ARRETE

Article 1 :

Sont fixées en annexe au présent arrêté, les règles relatives aux services de recherches et sauvetage conformément à l'annexe 12 de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

Article 2 :

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 3 :

Le Secrétaire Général du Ministère des Infrastructures, du Désenclavement et des Transports et le Directeur Général de l'Agence Nationale de l'Aviation Civile sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera enregistré, publié et communiqué partout où besoin sera.

Ouagadougou, le 20/08/201


Daouda TRAORE
Chevalier de l'Ordre National





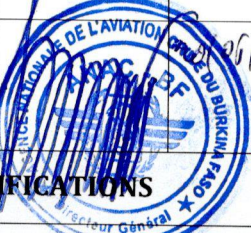
**MINISTRE DES INFRASTRUCTURES, DU DESENCLAVEMENT ET DES
TRANSPORTS**



ANNEXE

RAF 12 : RECHERCHES ET SAUVETAGE

Edition 2, Aout 2015

| MAITRISE DU DOCUMENT | | | | | |
|------------------------------|-------------------|--------------------------------------|---|------------|---|
| Acteurs | | | | | Diffusion |
| Rôle | Fonction | Nom Prénom | Visa | Date | <ul style="list-style-type: none"> ▪ Version papier <ul style="list-style-type: none"> -Bibliothèque -DANAS ▪ Version électronique <ul style="list-style-type: none"> - Tout inspecteur - Site web ANAC |
| Rédacteur | Groupe d'experts | COULIBALY NELSON JOSE ROMARIC |  | 15/08/2015 | |
| Vérificateurs | CVRAF | KONE Hassane Ibrahim |  | 15/08/15 | |
| Approbateur | Directeur Général | Abel SAWADOGO |  | 15/08/15 | |
| HISTORIQUE DES MODIFICATIONS | | | | | |
| Edition | Date | Justification | | | |
| 02 | Aout 2015 | Prise en compte des amendements OACI | | | |

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

| Chapitre | Page | N° Édition | Date Édition | N° Amendement | Date Amendement |
|-----------------|-------------|-------------------|---------------------|----------------------|------------------------|
| PG | i | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| MD | ii | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| LPE | iii | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| AMD | iv | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| LR | v | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| LD | vi | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| TM | vii | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| Chapitre 1 | 1 – 2 | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| Chapitre 2 | 3 - 8 | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| Chapitre 3 | 9 – 11 | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| Chapitre 4 | 12 - 15 | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| Chapitre 5 | 16 - 22 | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |
| Chapitre 6 | 23 - 24 | 02 | Aout 2015 | 00 | Aout 2015 |

**RAF-12 : RECHERCHES ET SAUVETAGE**Edition :02
Date :AOÛT 2015**INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS OACI**

| AMENDEMENTS | | | |
|--------------------|----------------------|-------------------|------------|
| N° | Applicable le | Inscrit le | Par |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

| RECTIFICATIFS | | | |
|----------------------|----------------------------|-------------------|------------|
| N° | Date de publication | Inscrit le | Par |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |
| | | | |

**RAF-12 : RECHERCHES ET SAUVETAGE**

Edition :02
Date :AOÛT 2015

LISTE DES RÉFÉRENCES

| Référence | Source | Titre | N° Révision | Date |
|-----------|--------|------------------------|-------------------------------------|--------------|
| Annexe 12 | OACI | RECHERCHE ET SAUVETAGE | 8 ^{ème} Édition Amdt 18 | Juillet 2004 |



LISTE DE DIFFUSION

| N° de copie | Sigle | Destinataire | Format |
|-------------|-------|--|--------|
| 01 | DG | Directeur Général | P/E |
| 02 | IGQSS | Inspection Gestion Qualité Sécurité Sureté | P/E |
| 03 | DANAS | Direction des Aéroports, de la Navigation Aérienne et de la sureté | P/E |
| 04 | DEA | Direction de l'Exploitation des Aéronefs | P/E |
| 00 | CID | Cellule Informatique et documentation | P/E |
| N00 | | Tout inspecteur | E |

Observations:

P = Version Papier

E = Version Electronique

N00 = Numéro de la version neutre pour large diffusion

00 = version originale



TABLE DES MATIERES

| | |
|--|----|
| Chapitre 1 :DEFINITIONS..... | 01 |
| Chapitre 2 : ORGANISATION..... | 02 |
| Chapitre 3 : COOPERATION..... | 09 |
| Chapitre 4 : MESURES PREPARATOIRS..... | 12 |
| Chapitre 5 : PORCEDURES ET MIS EN ŒUVRE..... | 16 |
| Chapitre 6 : SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE..... | 23 |



CHAPITRE 1. DEFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans la présente annexe — Recherches et sauvetage, ont les significations suivantes:

Aéronef en détresse

Un aéronef est en détresse lorsque cet aéronef et ses occupants courent ou sont présumés courir un danger grave et/ou imminent et qu'une assistance immédiate leur est nécessaire.

Aéronef de recherche et de sauvetage

Aéronef disposant d'un équipement spécialisé approprié pour la conduite efficace des missions de recherche 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 recherche et de sauvetage tant aéronautiques que maritimes.

Centre de coordination de sauvetage (RCC)

Organisme chargé d'assurer l'organisation efficace des services de recherche et de sauvetage et de coordonner les opérations à l'intérieur d'une région de recherche et de sauvetage.

Centre secondaire de sauvetage (RSC)

Organisme subordonné à un centre de coordination de sauvetage et créé pour le secondier conformément aux dispositions particulières établies par les autorités responsables.

Équipe de recherche et de sauvetage

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

**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.

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 recherche et de sauvetage (SRR)

Région de dimensions définies, associée à un centre de coordination de sauvetage, à l'intérieur de laquelle des services de recherche 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 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.

Unité de Recherches et de Sauvetage (sigle international : SRU)

Unité composée d'un personnel entraîné et doté d'un équipement approprié à l'exécution rapide d'opérations de recherches et de sauvetage



CHAPITRE 2. ORGANISATION

L'organisation et le fonctionnement des services de recherches et de sauvetage des Aéronefs en détresse au Burkina Faso sont régis par les dispositions de la présente annexe.

2.1 Création et fourniture de services de recherches et de sauvetage

2.1.1 Il est créé et fourni au Burkina Faso des services de recherches et de sauvetage. Ces services sont maintenus 24 heures par jour.

2.1.1.1 Les portions d'espace aérien situées au-dessus de régions de souveraineté indéterminée dans lesquelles sont établis des services de recherches et de sauvetage sont déterminés par des accords régionaux de navigation aérienne. Lorsque le Burkina Faso accepte d'assurer des services de recherches et de sauvetage dans ces régions des dispositions sont alors prises pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions de la présente annexe.

Fourniture de Services de Recherches et Sauvetage

2.1.2.1 Lorsque l'Etat Burkinabé prête assistance a un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation, il n'est pas tenu compte ni de la nationalité de l'aéronef ni de celle des survivants

2.1.2.2 Tout aéronef en détresse sur le territoire du Burkina Faso bénéficie des services de recherches et de sauvetage en toutes circonstances, quels que soient son Etat d'immatriculation et la nationalité de ses occupants.

2.2 Création de régions de recherches et de sauvetage

Zone de compétence du Burkina Faso

2.2.1.1 Le Burkina Faso en accord avec les Etats limitrophes a déterminé les limites des régions de recherches et de sauvetage à l'intérieur desquelles des services de recherches et de sauvetage sont assurés de telle sorte qu'il n'y ait pas de chevauchement entre ces régions.

2.2.1.2 La zone dans laquelle le Burkina Faso assure les responsabilités SAR s'étend sur l'ensemble de son territoire dans le cadre d'accords régionaux de navigation aérienne reconnus par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et dans le cadre d'accords bilatéraux entre le Burkina Faso et ses Etats voisins.

2.2.1.3 Des arrangements conclus entre Etats ainsi que des dispositions particulières prévoient l'intervention des moyens SAR du Burkina Faso au-delà de la zone de compétence précitée. Il en est de même pour l'intervention des moyens SAR étrangers dans cette zone. Ces arrangements et dispositions particulières sont rappelés dans les publications officielles d'information aéronautique.



2.2.1.4 Le Burkina Faso appartient à la région de recherches et de sauvetage situé dans la région d'information de vol (FIR) de Niamey.

2.3 Création et désignation des organismes des services de recherches et de sauvetage

2.3.1 Il n'existe pas au Burkina Faso de centre de coordination de sauvetage.

2.3.2 L'Etat Burkinabé a établi un centre secondaire de sauvetage (RSC) subordonnée au RCC de Niamey sur le plan fonctionnel mais indépendant de celui-ci sur le plan opérationnel dans le but d'améliorer l'efficacité des services de recherches et de sauvetage.

2.3.3 Dans les régions où les services publics de télécommunications ne permettent pas aux personnes qui observent un aéronef dans une situation critique d'en aviser directement et rapidement le Centre Secondaire de Coordination de Sauvetage de Ouagadougou(RSCO), l'Etat Burkinabé a désigné des organismes appropriés des services publics ou privés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

2.4 Communications nécessaires aux organismes des services de recherches et de sauvetage

2.4.1 Le centre secondaire de coordination de sauvetage de Ouagadougou dispose de moyens de communication immédiate avec:

- a) l'organisme des services de la circulation aérienne auquel il est associé;
- b) le centres de coordination de sauvetage de Niamey et les centres secondaires de coordination de sauvetage de Bamako, Lomé, Accra, Cotonou et Abidjan auxquels il est associé;
- c) les stations appropriées de radiogoniométrie et de repérage de position dans la région;
- d) les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux, le cas échéant.

Sont considérés comme «moyens de communication immédiate», une ligne directe de téléphone ou de téléimprimeur, un circuit radiotéléphonique direct ou, à défaut, une liaison par téléphone ou téléimprimeur assurée par l'intermédiaire d'un tableau de commutation.

2.4.2 Le centre secondaire de coordination de sauvetage de Ouagadougou dispose de moyens de communication rapide et sûr avec:

- a) la direction centrale des équipes de sauvetage dans la région ;
- b) les centres de coordination de sauvetage des régions adjacentes ;
- c) le centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné ;
- d) les équipes de sauvetage qui participent aux opérations de recherches et sauvetage ;
- e) les postes d'alertes ;



f) le centre de contrôle de mission d'Alger (ALMCC) du Système spatial pour les recherches de navires en détresse – Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage (COSPAS-SARSAT) desservant la région de recherches et sauvetage (SAR) L'agence Nationale de l'Aviation Civile du Burkina Faso est le point de contact SAR (SPOC).

Les «moyens de communication rapides et sûrs» comprennent l'échange de données numériques, le téléphone, les télécopieurs et le radiotéléphone, l'Internet

2.4.3 Outre la spécification de 2.4.1 b), le RSC de Ouagadougou dispose de moyens de communication rapides et sûrs avec:

- a) les RSC voisins;
- b) le centre météorologique ou un centre de veille météorologique;
- c) les équipes de sauvetage qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage;
- d) les postes d'alertes.

2.4.4 Les moyens de communication mis en œuvre conformément à 2.4.2 c) et

2.4.3 b) sont complétés, selon les besoins, par d'autres moyens de communication visuelle ou auditive, par exemple la télévision en circuit fermé(CCTV).

2.5 Désignation des équipes de sauvetage

2.5.1 Le Burkina Faso a désigner comme équipes de sauvetage des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage, sur l'étendue du territoire national et les fonctions respectives de ces éléments sont définis et ils relèvent toutes du RSC de Ouagadougou.

2.5.1.1 Le Burkina Faso constitue des équipes de sauvetage supplémentaires lorsque les équipes désignées conformément à 2.5.1 sont insuffisantes.

Les équipes et les moyens minimaux qui sont nécessaires pour assurer les recherches et le sauvetage dans une région de recherches et de sauvetage sont déterminés par accord régional de navigation aérienne et sont spécifiés dans le plan régional de navigation aérienne appropriée.

2.5.2 Le Burkina Faso a désigné 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 sauvetage mais qui sont néanmoins en mesure de participer aux opérations de recherches et de sauvetage, et a défini les fonctions respectives de ces éléments dans le RSC de Ouagadougou.

2.6 Equipement nécessaire aux équipes de sauvetage

2.6.1 Moyens d'intervention SAR

2.6.1.1 Moyens aériens :

Le RCC de Niamey et le RSC de Ouagadougou disposent d'avions et d'hélicoptères avec équipages relevant des Administrations publiques ou d'organismes privés.



Ces moyens sont astreints à une alerte assurée en fonction de leurs caractéristiques, équipements, appartenance et contraintes inhérentes aux missions qui leur sont propres.

Leurs équipages peuvent être soumis à un entraînement spécifique aux recherches, au sauvetage, ainsi que, dans une certaine mesure, au largage de matériels et équipements de survie et de signalisation.

Le RCC et le RSC peuvent également faire appel au concours d'aéronefs d'Etats ou privés préalablement recensés mais n'assurant aucune alerte à leur profit.

Les modalités de mise en œuvre de ces moyens aériens sont réglées, en tant que de besoin, par des conventions ou instructions particulières.

2.6.1.2 Moyens terrestres :

Les moyens terrestres interviennent, sous l'autorité du représentant de l'Etat, à la demande des organismes de coordination SAR qui déterminent leurs missions.

La nature des moyens terrestres et les missions qui peuvent leur être confiées font l'objet d'un protocole d'accord entre les départements ministériels intéressés.

2.6.1.3 Les équipes de sauvetage sont dotées des moyens et de l'équipement qui leur permettent de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante.

Pour le choix de l'équipement nécessaire aux équipes de sauvetage, il importe de prendre en considération le tonnage et la capacité en passagers des aéronefs modernes.

2.6.2 Toute équipe de sauvetage dispose de moyens de communication rapides et sûrs avec les autres équipes ou éléments qui participent à la même opération, en plus des moyens de communication prescrits par les normes de 2.4.2 d) et 2.4.3 c).

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 du lieu de l'accident ainsi que sur toute autre fréquence qui pourrait être prescrite.

2.6.4 Tout aéronef de recherches et de sauvetage est équipé d'un dispositif de radio ralliement sur les émetteurs de localisation d'urgence émettant sur 121,500 MHz dont les aéronefs sont dotés conformément aux dispositions de l' Annexe 6, 1ère , 2^{ème} et 3^{ème} Parties.

2.6.5 Tout aéronef de recherches et de sauvetage, lorsqu'il est utilisé pour des opérations de recherches et de sauvetage au-dessus de zones maritimes et qu'il est appelée à communiquer avec des navires marchands, doit être équipé de manière à pouvoir communiquer avec ces navires sur 2 182 kHz.



2.6.6 Tout aéronef de recherches et de sauvetage, lorsqu'il est utilisé pour des opérations de recherches et de sauvetage au-dessus de zones maritimes et qu'il est appelé à communiquer avec des navires marchands, aura à son bord un exemplaire du code international des signaux qui lui permet de remédier aux difficultés de langue qui peuvent être rencontrées dans les communications avec ces navires.

2.6.7 L'un au moins des aéronefs qui participent à des opérations de recherches 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 Dans les régions où il est difficile d'obtenir le concours d'aéronefs de recherches et de sauvetage, l'Etat Burkinabé entrepone sur des aérodromes appropriés un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs qui ne participent pas normalement aux opérations de recherches et de sauvetage.

2.6.9 Il est clairement indiqué la nature générale du contenu des colis ou des boîtes renfermant un équipement de survie destiné à être largué à l'intention des survivants, au moyen d'un code de couleurs, par des indications imprimées et par des symboles explicatifs évidents dans la mesure où de tels symboles existent.

2.6.9.1 l'identification de couleur du contenu des colis et des boîtes largables renfermant un équipement de survie prend la forme de rubans de couleur, conformément au code ci-après:

Rouge *Trousse médicale et articles de premier secours*

Bleu *Vivres et eau.*

Jaune *Couvertures et vêtements protecteurs.*

Noir *Matériel divers, réchauds, haches, boussoles, ustensiles de cuisine, etc.*

2.6.9.2 Lorsque des articles de nature différente sont largués dans un seul colis ou dans une seule boîte, ce colis ou cette boîte porte un ruban multicolore dont les couleurs correspondent aux articles qu'il contient.

2.6.10 Des instructions concernant l'emploi de l'équipement de survie accompagnent chaque colis ou boîte largable. Ces instructions sont imprimées en trois langues au moins dont l'une au moins est une langue de travail de l'OACI.

2.7 Organisation des Services de Recherches et de Sauvetage

2.7.1 En temps de paix, le Ministère en charge de l'Aviation Civile définit, en collaboration avec le Ministère de la Défense, le Ministère en charge de la Sécurité et les autres ministères concernés, la politique générale en matière de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse sur le territoire du Burkina Faso.

2.7.2 Le Ministère en charge de l'Aviation Civile signe des accords ou MOU relatifs aux services de recherches et de sauvetage avec les autres Ministères concernés, ainsi



qu'avec tout autre partenaire privé pouvant être amené à intervenir dans le cadre d'une opération de recherches et de sauvetage d'aéronef en détresse.

2.7.3 S'agissant des accords bilatéraux en matière de recherches et de sauvetage, ils sont signés avec les autres Etats par le Ministère en charge des affaires étrangères ou par le Ministère en charge de l'Aviation Civile dans le cas d'octroi de plein pouvoir , en accord avec le Ministère en charge de la Défense, et après consultation des autres ministères concernés.

2.8 Autres évènements graves

En cas d'évènements graves autres que les accidents aériens, les services de recherches et de sauvetage prêtent leurs concours dans la mesure où leur mission principale le permet.

2.9 Signalement de situation de détresse

Toute personne constatant qu'un aéronef est, ou semble se trouver, dans une situation de détresse, est tenue de le signaler au poste de police ou de gendarmerie le plus proche, ou à toute autre autorité compétente.

2.10 Dommages - Responsabilités

2.10.1 La participation aux opérations de recherches et de sauvetage ne met à la charge des administrations, organismes et collectivités territoriales qu'une obligation de moyens.

2.10.2 Quelles que soient leur durée ou leurs issues, les opérations de recherches et de sauvetage n'impliquent de la part de leurs bénéficiaires aucun débours pour service rendu. Toutefois en cas d'assistance aux biens, effectuée à l'occasion de ces opérations, une participation aux frais engagés par les organismes de secours peut être demandée aux bénéficiaires. Il en est de même pour ce qui concerne toute opération de recherches et de sauvetage déclenchée à la suite d'infractions aux règlements officiels en vigueur.



CHAPITRE 3. COOPERATION

3.1 COOPERATION ENTRE LES ÉTATS

3.1.1 Le Centre secondaire de Coordination de Sauvetage de Ouagadougou est chargé de coordonner ses activités avec celles des États voisins.

3.1.2 Le RSC de Ouagadougou coordonne ses opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins du Burkina Faso, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité des régions de recherche et de sauvetage adjacentes.

3.1.2.1 Le service de Recherche et de Sauvetage du Burkina Faso élabore autant que possible, des plans et des procédures de recherche et de sauvetage destinés à faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

3.1.3 Des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États peuvent être autorisés à entrer sur le territoire du Burkina Faso dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants. La demande dans ce sens est faite directement au RSC qui l'autorise en accord avec les procédures préétablies à cet effet. A défaut, la demande peut être adressée à l'autorité chargée de l'Aviation Civile.

3.1.4 Les autorités d'un autre Etat qui souhaitent que ses équipes de recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire du Burkina Faso à des fins de recherche et de sauvetage transmettent au RSC de Ouagadougou ou à l'autorité chargée de l'Aviation Civile une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

3.1.5 Les Autorités concernées (l'autorité chargée de l'Aviation Civile, le RSC) accusent réception d'une telle demande et indiquent, le plus rapidement possible, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.

3.1.6 Le RSC de Ouagadougou peut faire appel aux secours dont il peut avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de véhicule, de personnes ou de matériel ;

3.1.7 De même, le RSC est autorisé à délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur le territoire du Burkina Faso, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel, dans le strict respect des procédures établies à cet effet.

3.1.8 Dans un tel cas, le RSC effectue les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée.

3.1.9 Des arrangements sont conclus en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherche et de sauvetage et des personnels chargés de la coordination des opérations, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.



3.1.10 Des arrangements visant à permettre au personnel du RSC de Ouagadougou d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins sont conclus et d'autres projets dans ce sens se concrétisent le plus rapidement possible.

3.2 COOPERATION AVEC D'AUTRES SERVICES

3.2.1 Les aéronefs et les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisme de recherche et de sauvetage prêtent sans réserve leur concours au RSC dans les opérations de recherche et de sauvetage et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

3.2.2 Une coordination étroite est maintenue entre les services concernés pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherche et de sauvetage.

3.2.3 De même le RSC maintient une étroite collaboration avec l'organe chargé 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 sont accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces investigations.

3.2.5 Le déclenchement et l'arrêt des Opérations SAR appartiennent à l'Armée de l'Air, après consultation du centre de coordination de sauvetage et d'autres autorités compétentes en cas de besoin.

3.2.6 La détermination de la zone probable d'accident et des zones de recherches sont du ressort du RCC ou du RSC.

La conduite des opérations SAR s'effectue dans les conditions suivantes :

- a)** la direction générale des opérations appartient à l'Armée de l'Air, par l'intermédiaire du centre ou du centre secondaire de coordination de sauvetage ;
- b)** la conduite des moyens aériens appartient à l'Armée de l'Air. Celle-ci comprend :
 - l'attribution et le contrôle des missions de recherches ;
 - la coordination des mouvements aériens sur zone (prévention des abordages) par l'intermédiaire du RCC ou du RSC ;
 - le sauvetage des victimes, lorsqu'il est possible par moyen aérien.
- c)** la conduite des moyens terrestres appartient dans tous les cas au représentant de l'Etat, dans chaque région. Celle-ci comprend :



- l'attribution et la coordination des missions de recherches, dans les zones définies par le RCC ou le RSC ;
- le sauvetage des victimes, sous l'autorité de la direction générale des opérations.

3.2.7 Cas particulier des aérodromes :

L'organisation des secours en cas d'accident d'aéronef survenant sur un aérodrome, civil ou militaire, ou dans son voisinage fait l'objet d'un plan d'intervention appelé "plan de secours d'aérodrome" établi par l'autorité assurant la gestion de l'aérodrome et en accord avec les divers partenaires concernés.

Les plans d'opérations SAR et les plans de secours d'aérodrome sont établis après consultation mutuelle des autorités en charge de leur développement respectif.

En cas d'évènements graves autres que les accidents aériens et notamment en cas de déclenchement d'un plan d'organisation des secours (ORSEC), le RSC et/ou le RCC prêtent leur concours, à la demande des autorités compétentes, dans la mesure où leur mission principale le permet.

3.3 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS

3.3.1 Le RSC est chargé de publier et diffuser tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États. Ces renseignements peuvent être inclus dans des arrangements relatifs à des services de recherche et de sauvetage.

3.3.2 Le RSC communique 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 recherche et de sauvetage.

3.2.4 Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, le RSC communique 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.



CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES

4.1 RENSEIGNEMENTS PRÉPARATOIRES

Préparation des opérations

4.1.1 D'une façon générale, en cas d'inquiétude sur le sort d'un aéronef, l'alerte est transmise vers le RSC de Ouagadougou par les organismes (civils ou militaires) de la circulation aérienne, selon des procédures particulières.

4.1.2 le RSC de Ouagadougou et les organismes de la circulation aérienne peuvent être alertés directement par des agents d'autres services publics ou même des particuliers qui ont des raisons de croire qu'un aéronef est en détresse. Dans ce cas, le RSC et les organismes de la circulation aérienne recueillent et échangent toute information concernant cet aéronef.

4.1.3 Le RSC a toujours rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherche et de sauvetage dans sa région :

- a) équipes de recherche 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 recherche 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.

4.1.4 Le RSC a si possible 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.



4.1.5 Le RSC dispose d'une carte à grande échelle de la région de recherches et de sauvetage, sur laquelle sont affichés et pointés les renseignements utiles pour les opérations de recherches et de sauvetage.

4.2 PLANS DE CONDUITE DES OPERATIONS

4.2.1 Un plan de conduite des opérations est établi par le RSC Ouagadougou.

Ce plan comprends les dispositions relatives :

- à la mise en œuvre des systèmes et moyens de transmission disponibles ;
- à l'exploitation des renseignements d'alerte ;
- à la détermination des zones de recherches ;
- aux méthodes relatives à la direction des opérations ;
- aux mesures à prendre pour le sauvetage et l'évacuation des victimes ;
- à la suspension, la reprise ou à l'arrêt définitif des opérations ;
- à l'établissement et à la diffusion des rapports de synthèse d'opération.

4.2.2 Ce plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage est autant que possible, élaboré de concert avec des représentants des exploitants et des autres organismes publics ou privés qui peuvent aider à assurer des services de recherche et de sauvetage ou en bénéficier, compte tenu de la possibilité d'un nombre élevé de survivants.

4.2.3 Le plan de conduite des opérations spécifie 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.

4.2.4 Le plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage comprend autant que possible, 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 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 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 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) les méthodes permettant d'assister un aéronef en détresse qui est contraint de faire un amerissage forcé dans les manoeuvres 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 prises 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.
- l) Si cela est possible, le plan de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage est intégrés aux plans d'urgence des aéroports pour qu'il prévoit des services de sauvetage dans le voisinage des aérodromes, y compris, dans le cas des aérodromes situés près des plans d'eau, des services de sauvetage en eau.

4.3 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage :

- a) connaît tous les éléments des plans de conduite des opérations dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions;
- b) tiens le centre de coordination de sauvetage informé de son état de préparation.

4.3.2 Le Sous centre de Coordination et de Sauvetage veille à ce qu'il soit :

- a) tenus prêts des moyens de recherche et de sauvetage ;
- b) maintenus une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autre équipement de survie .

4.4 ENTRAÎNEMENT ET EXERCICES

Entraînement, exercices

4.4.1 L'entraînement des divers organismes et personnels aux opérations SAR est programmé annuellement par le bureau d'étude et de coordination SAR, en liaison et avec l'accord des départements ministériels concernés et des organismes privés compétents.

4.4.2 Afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, le Sous Centre de Coordination et de Sauvetage prévoit l'entraînement régulier de son personnel affecté à ces opérations et doit organiser, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage.



4.5 ENLEVEMENT DES ÉPAVES

4.5.1 L'Etat Burkinabé prend toutes les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur son territoire ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer ou dans des régions de souveraineté indéterminée, dans la région de recherche 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.

4.5.2 Afin de faciliter l'observation de 4.5.1, toute personne qui découvre une épave d'aéronef informe dès que possible les autorités compétentes(ANAC-BF , RSCO, Police, Gendarmerie, etc..).



CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

5.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CAS CRITIQUES

5.1.1 Toute personne qui est témoin d'un accident ou qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique communique immédiatement tous les renseignements dont elle dispose au poste d'alerte approprié ou au Sous centre de coordination de sauvetage en cause.

5.1.2 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 communique immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre de coordination de sauvetage.

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

5.1.4 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 sous centre de coordination de sauvetage détermine la phase critique à laquelle correspond la situation et applique les procédures correspondantes.

5.2 PROCEDURES 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 sous centre de coordination de sauvetage maintient 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 alerte immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et doit déclencher les mesures nécessaires.

5.2.3 Phase de détresse

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

- a) déclenche immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage;
- b) détermine la position de l'aéronef, évalue le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminera l'étendue de la zone à explorer;
- c) averti l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tiendra au courant du déroulement des opérations;
- d) averti les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner;



- e) informe l'organisme des services de la circulation aérienne, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source;
- f) demande 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);
 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) établit, 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 communiquera, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations;
- h) au besoin, modifie le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation;
- i) avise les services compétents chargés d'enquêter sur les accidents;
- j) avise l'État d'immatriculation de l'aéronef.

5.2.4 Déclenchement des opérations de recherche 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 recherche et de sauvetage, les dispositions ci-après sont prises :

- a) Lorsque le RSC de Ouagadougou est avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'aura pris les mesures voulues, il prend de sa propre initiative les dispositions nécessaires et confère 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 coordonne les opérations de recherche 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 recherche 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 responsable de la coordination générale signale 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 à apprendre des éléments d'information concernant l'urgence les transmettent au centre responsable de l'ensemble des opérations.

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

Le centre de coordination de sauvetage chargé des opérations de recherche et de sauvetage transmette, 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 recherche et de sauvetage qui ont été déclenchées, afin que ces renseignements puissent être transmis à l'aéronef.

5.3 PROCEDURES APPLICABLES DANS LE CAS OU L'EXECUTION DES OPERATIONS DEPEND DE DEUX OU PLUSIEURS ETATS CONTRACTANTS

Lorsque l'exécution des opérations dans l'ensemble de la région de recherche et de sauvetage incombe à plusieurs États, le RSCO agit conformément au plan de conduite des opérations pertinent en coordonnant son action avec celles des autres centres concernés.

5.4 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES SERVICES CHARGES DES OPERATIONS

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

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

5.5 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE — FIN ET SUSPENSION DES OPERATIONS

5.5.1 Phase d'incertitude et phase d'alerte

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



Lorsque, au cours d'une phase d'incertitude ou d'alerte, le RSC est avisé que la situation critique a cessé d'exister, il informe l'organisme ou le service qu'il a mis en action ou avisé.

5.5.2 Phase de detresse

5.5.2.1 Lorsque, au cours d'une phase de detresse, le RSC est avisé que la situation critique a cessé d'exister, il prend les mesures nécessaires pour mettre fin aux opérations et en informe l'administration, l'organisme ou le service qu'il a mis en action ou avisé.

5.5.2.2 Lorsque, au cours d'une phase de detresse, il est établi que les recherches doivent être interrompues, le RSC suspend les opérations et en informe l'administration, l'organisme ou le service qui a été mis en action. Les renseignements pertinents qui sont communiqués par la suite sont analysés et les opérations sont reprises si ces renseignements le justifient.

5.5.2.3 Lorsque, au cours d'une phase de detresse, il est établi qu'il est inutile de poursuivre les recherches, le centre de coordination de sauvetage met fin aux opérations et en informe l'administration, l'organisme ou le service qui a été mis en action.

Il incombe normalement au RSC de décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage.

- (a) Une fois la mission de recherche et de sauvetage accomplie, ou quand un centre de coordination de sauvetage estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence est annulée, les opérations de recherche et de sauvetage sont terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés sont informés sans délai.
- (b) En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le RSC estime qu'il y a peut-être encore des survivants, il suspend 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.
- (c) Les renseignements pertinents reçus par la suite sont évalués et les activités de recherche et de sauvetage reprises lorsqu'elles sont justifiées et possibles.

5.5.3 procédures applicables par les équipes de sauvetage

A la réception d'une notification du RSC, l'équipe de sauvetage:

- a) agit conformément à la notification;
- b) tient le RSC continuellement au courant de l'importance et de l'état de son équipement de recherches et de sauvetage;
- c) tient le RSC continuellement au courant des opérations qu'il effectue.



5.5.4 Procédures applicables par le chef de pequipe de sauvetage sur les lieux d'un accident

La personne désignée pour diriger l'équipe de sauvetage sur les lieux d'un accident se conforme aux instructions du RSC et:

- a) veille à ce que l'aéronef ne risque pas de prendre feu par suite de l'emploi de dispositifs d'éclairage inappropriés ou d'un équipement susceptible de produire des étincelles électriques ou autres;
- b) porte secours aux survivants;
- c) empêche que l'épave de l'aéronef ou les traces laissées au cours de l'atterrissage ne soient touchées tant que les personnes chargées de l'enquête sur l'accident n'auront pas recueilli tous les renseignements nécessaires à l'enquête, à moins que cela ne soit nécessaire pour secourir les survivants ou que des instructions contraires n'aient été revues.

5.6 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD SUR LES LIEUX D'UN ACCIDENT

5.6.1 Lorsqu'un pilote commandant de bord constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse, à moins qu'il soit dans l'impossibilité de le faire ou qu'il estime, étant donné les conditions dans lesquelles il se trouve, qu'il n'est pas raisonnable ou utile de le faire, il:

- a) reste en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il estime que sa présence n'est plus nécessaire;
- b) si sa position n'est pas connue avec certitude, prend les dispositions nécessaires pour faciliter la détermination de sa position;
- c) communique au RSC 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 relevement 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;
 - nombre de personnes vues à la mer;
 - état physique apparent des survivants;
- c) se conforme aux instructions du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

5.6.1.1 Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherches et de sauvetage, ledit aéronef dirige 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 aeriene, it passe le commandement, par accord mutuel, à un aeronef qui est en mesure d' établir de telles communications jusqu'a l'arrivée du premier aéronef de recherches et de sauvetage.

5.6.2 Lorsqu'un aeronef diriger un navire vers l'endroit où un aeronef ou un navire se trouve en detresse, transmet des instructions precises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut etablir de communication radio, l'aeronef utilise les signaux prescrits à l'Appendice de la presente Annexe.

5.6.3 S'il est necessaire qu' un aeronef communique des renseignements aux survivants ou aux equipes de sauvetage de surface, et s'il ne peut utiliser une liaison radio bilaterale, it largue, si possible, un equipement de communication permettant d'etablir un contact direct ou communique lesdits renseignements en larguant un message.

5.6.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aeronef indique si le signal a été compris ou non par la methode decrite en 5.8.3 ou, si cela est impossible, en utilisant les signaux indiqués à l'Appendice à la présente annexe.

5.7 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI INTERCEPTE UN MESSAGE DE DETRESSE

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

- (a) accuse réception de la transmission de détresse;
- (b) consigne la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée;
- (c) prendre un relèvement sur l'émission;
- (d) informe 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 dirige, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

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 dans le Doc 9731 del'OACI, ceux-ci ont le sens indiqué dans ce document. Ils ne sont utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.

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



5.9 CONSTITUTION DES DOSSIERS

5.9.1 Le RSC tiend un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans sa zone de responsabilité.

5.9.2 Le RSC formule des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans sa zone de responsabilité. Ces avis comportent 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 peuvent éventuellement être communiqués à l'OACI par l'intermédiaire de l'autorité aéronautique pour information et diffusion le cas échéant.



CHAPITRE 6. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

6.1 SIGNAUX ECHANGÉS AVEC LES NAVIRES

6.1.1 Les manoeuvres 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.

La répétition de ces manoeuvres a la même signification.

6.1.2 La manoeuvre 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 :
 - a) en balançant les ailes, ou
 - b) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou
 - c) en changeant le pas de l'hélice.

Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal du (a):


- pour accuser réception des signaux :
 - a) hisser la flamme du code (bandes verticales blanches et rouges) à bloc (pour signifier compris);
 - b) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres T;
 - c) changer de cap pour suivre l'aéronef.
- pour indiquer l'impossibilité de se conformer aux instructions :
 - a) hisser le pavillon international N (damier à carrés bleus et blancs);
 - b) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres N.

6.2 CODE DE SIGNAUX VISUELS SOL-AIR

6.2.1 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 | ↑ |



| 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 | X X |
| 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 |

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

6.2.3 Les signaux ont une longueur d'au moins 2,5 m (8 ft) et sont aussi visibles que possible.

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.

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.

6.3 SIGNAUX AIR-SOL

6.3.1 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.

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



RAF-12 : RECHERCHES ET SAUVETAGE

Edition :02

Date :AOÛT 2015