

Normes et pratiques
recommandées internationales



Annexe 12
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Recherches et sauvetage

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 24 février 2004; elle annule et remplace, à partir du 25 novembre 2004, les éditions antérieures de l'Annexe 12.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'Avant-propos.

Huitième édition
Juillet 2004

Organisation de l'aviation civile internationale



NOTE D'ACCOMPAGNEMENT

NOUVELLES ÉDITIONS D'ANNEXES À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Il a été porté à notre connaissance que lors de la publication d'une nouvelle édition d'une Annexe, les utilisateurs jettent non seulement l'édition précédente de l'Annexe mais aussi le **Supplément** à cette édition. Prière de noter qu'un Supplément à une édition précédente d'une Annexe devrait être conservé jusqu'à la publication d'un nouveau Supplément.

**Normes et pratiques
recommandées internationales**



Annexe 12
à la Convention relative
à l'aviation civile internationale

Recherches et sauvetage

La présente édition comprend tous les amendements adoptés par le Conseil avant le 24 février 2004; elle annule et remplace, à partir du 25 novembre 2004, les éditions antérieures de l'Annexe 12.

Tous les renseignements relatifs à l'application des normes et pratiques recommandées figurent à l'Avant-propos.

Huitième édition
Juillet 2004

Organisation de l'aviation civile internationale

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
AVANT-PROPOS	V	CHAPITRE 5. Procédures de mise en œuvre	5-1
CHAPITRE 1 ^{er} . Définitions	1-1	5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques.....	5-1
CHAPITRE 2. Organisation	2-1	5.2 Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage pendant les phases critiques	5-1
2.1 Services de recherche et de sauvetage	2-1	5.3 Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants	5-2
2.2 Régions de recherche et de sauvetage.....	2-1	5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations	5-2
2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage	2-1	5.5 Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage — fin et suspension des opérations	5-2
2.4 Communications de recherche et de sauvetage.....	2-2	5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident.....	5-3
2.5 Équipes de recherche et de sauvetage	2-2	5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse	5-3
2.6 Équipement de recherche et de sauvetage.....	2-2	5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage.....	5-4
CHAPITRE 3. Coopération	3-1	5.9 Constitution des dossiers	5-4
3.1 Coopération entre les États	3-1	APPENDICE. Signaux pour les recherches et le sauvetage.....	APP-1
3.2 Coopération avec d'autres services.....	3-1	1. Signaux échangés avec les navires.....	APP-1
3.3 Diffusion de renseignements.....	3-2	2. Code de signaux visuels sol-air.....	APP-1
CHAPITRE 4. Mesures préparatoires.....	4-1	3. Signaux air-sol.....	APP-2
4.1 Renseignements préparatoires	4-1		
4.2 Plans de conduite des opérations	4-1		
4.3 Équipes de recherche et de sauvetage	4-2		
4.4 Entraînement et exercices	4-2		
4.5 Épaves.....	4-2		

AVANT-PROPOS

Historique

En décembre 1946, lors de sa deuxième session, la Division des recherches et sauvetage a élaboré des propositions de normes et de pratiques recommandées relatives aux recherches et au sauvetage. Développées par le Secrétariat et par l'organe qui portait alors le nom de Comité de navigation aérienne, ces propositions ont ensuite été soumises au Conseil. Le Conseil ne les a pas approuvées sous cette forme et, le 20 avril 1948, elles ont été renvoyées au Comité de navigation aérienne pour complément d'étude.

Un nouveau projet d'Annexe a alors été élaboré, compte tenu de l'expérience acquise lors des réunions régionales de navigation aérienne; après avoir été approuvé dans son principe par la Commission de navigation aérienne, il a été communiqué aux États pour avis. La Commission de navigation aérienne a procédé à de nouvelles modifications en tenant compte des observations formulées par les États et les propositions ainsi modifiées ont été adoptées par le Conseil le 25 mai 1950 sous le titre d'Annexe 12 à la Convention relative à l'aviation civile internationale. L'Annexe a pris effet le 1^{er} décembre 1950 et elle est entrée en vigueur le 1^{er} mars 1951.

Le Tableau A indique l'origine des amendements successifs ainsi que les principales questions qui ont fait l'objet des différents amendements et les dates auxquelles l'Annexe et ses amendements ont été adoptés ou approuvés par le Conseil, ont pris effet et sont devenus applicables.

Application des dispositions de la présente Annexe

Les présentes normes et pratiques recommandées régissent l'application des *Procédures complémentaires régionales* — Recherches et sauvetage, figurant dans le recueil publié sous la cote Doc 7030.

L'Annexe 12 s'applique à l'institution, au maintien et à l'exploitation des services de recherche et de sauvetage sur le territoire des États contractants et sur les hautes mers ainsi qu'à la coordination de ces services entre les États.

Dispositions incombant aux États contractants

Notification des différences. L'attention des États contractants est attirée sur le fait que l'article 38 de la Convention leur impose

l'obligation de notifier à l'Organisation toutes différences entre leurs règlements et usages nationaux et les normes internationales qui figurent dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels. Les États contractants sont invités également à notifier toutes différences par rapport aux pratiques recommandées figurant dans l'Annexe et dans ses amendements éventuels lorsque ces différences sont importantes pour la sécurité de la navigation aérienne. De plus, les États contractants sont invités à tenir l'Organisation au courant de l'introduction ultérieure de toutes différences ou de l'élimination de toutes différences déjà notifiées. Une demande spéciale de notification des différences sera adressée aux États contractants immédiatement après l'adoption de chaque amendement de l'Annexe.

L'attention des États est également appelée sur les dispositions de l'Annexe 15 relatives à la publication, par l'intermédiaire du service d'information aéronautique, des différences entre leurs règlements et usages nationaux et les spécifications correspondantes des normes et pratiques recommandées de l'OACI; l'observation de ces dispositions de l'Annexe 15 vient s'ajouter à l'obligation qui incombe aux États aux termes de l'article 38 de la Convention.

Publication de renseignements. Les renseignements sur l'établissement, le retrait ou la modification des installations, services et procédures intéressant l'exploitation aérienne et mis en œuvre conformément aux normes et pratiques recommandées de la présente Annexe devraient être notifiés et prendre effet conformément aux dispositions de l'Annexe 15.

Utilisation du texte de l'Annexe dans les règlements nationaux. Le 13 avril 1948, le Conseil a adopté une résolution qui appelle l'attention des États contractants sur l'opportunité d'introduire autant que possible dans leurs règlements nationaux le texte des normes de l'OACI qui revêtent un caractère de règlement, et d'indiquer les différences par rapport aux normes, notamment l'addition éventuelle de règlements nationaux importants pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne. Toutes les fois que cela est possible, les dispositions de la présente Annexe ont été rédigées de manière que l'incorporation en soit facile, sans modification majeure du texte, à la législation nationale.

Caractère des éléments de l'Annexe

Une Annexe peut comporter des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après; toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque Annexe.

1.— Dispositions qui constituent l'Annexe proprement dite :

- a) *Normes et pratiques recommandées* qui, adoptées par le Conseil en vertu des dispositions de la Convention, se définissent comme suit :

Norme. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants se conformeront en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est obligatoire aux termes de l'article 38 de la Convention.

Pratique recommandée. Toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel et les procédures, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale et à laquelle les États contractants s'efforceront de se conformer en application des dispositions de la Convention.

- b) *Appendices* contenant des dispositions qu'il a été jugé commode de grouper séparément mais qui font partie des normes et pratiques recommandées adoptées par le Conseil.
- c) *Définitions* d'expressions utilisées dans les normes et pratiques recommandées lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant; elles font partie des normes et pratiques recommandées où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

2.— Textes dont le Conseil a approuvé la publication dans le même document que les normes et pratiques recommandées :

- a) *Avant-propos* qui donne la genèse des décisions prises par le Conseil, ainsi que des indications expliquant ces décisions, et qui précise les obligations incombant aux États contractants quant à l'application des normes et pratiques recommandées, aux termes des dispositions de la Convention et de la résolution d'adoption.

- b) *Introduction et notes explicatives* figurant au début des parties, chapitres ou sections d'une Annexe afin de faciliter l'application des spécifications.

- c) *Notes* insérées dans le texte lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ou pratiques recommandées; ces notes ne font pas partie de la norme ou de la pratique recommandée en question.

- d) *Suppléments* contenant des dispositions complémentaires à celles des normes et pratiques recommandées, ou des indications relatives à la mise en application.

Choix de la langue

La présente Annexe a été adoptée en six langues — français, anglais, arabe, chinois, espagnol et russe. Chaque État contractant est invité à choisir l'un de ces textes pour la mise en application nationale et pour toute autre fin prévue dans la Convention, soit directement, soit après traduction dans sa propre langue, et à informer l'Organisation de son choix.

Règles de présentation

Pour bien faire ressortir le caractère de chaque énoncé, il a été décidé d'adopter la présentation suivante : les *normes* sont en romain, les *pratiques recommandées*, précédées de la mention **Recommandation**, sont en italique, de même que les *notes* dont le caractère est précisé par la mention *Note*.

Il y a lieu de noter par ailleurs que l'obligation exprimée par les normes a été rendue par le futur simple, tandis que les recommandations sont rendues par l'expression *Il est recommandé*.

Dans le présent document :

- a) les unités de mesure utilisées sont celles du système métrique, suivies, entre parenthèses, des unités correspondantes du système anglais;
- b) le masculin est utilisé pour désigner à la fois les hommes et les femmes.

Tout renvoi à un passage du présent document identifié par un numéro et/ou un titre porte sur toutes les subdivisions dudit passage.

Tableau A. Amendements de l'Annexe 12

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
1 ^{re} édition	Deuxième session (1946) de la Division des recherches et sauvetage Commission de navigation aérienne	Normes et pratiques recommandées internationales — Services de recherches et de sauvetage.	25 mai 1950 1 ^{er} décembre 1950 1 ^{er} mars 1951
1 (2 ^e édition)	Troisième session (1951) de la Division des recherches et sauvetage	Organisation des recherches et du sauvetage; communications; évaluation des opérations de recherches et de sauvetage; procédures de recherches et de sauvetage; signaux air-sol.	31 mars 1952 1 ^{er} septembre 1952 1 ^{er} janvier 1953
2 (3 ^e édition)	Deuxième Conférence de navigation aérienne (1955)	Centres secondaires de sauvetage; entretien et ravitaillement en carburant des équipes de sauvetage d'autres États contractants.	8 mai 1956 1 ^{er} septembre 1956 1 ^{er} décembre 1956
3	Troisième Conférence de navigation aérienne (1956). Amendement 140 du Chapitre 6 de l'Annexe 6	Indication des zones du fuselage permettant la pénétration.	13 juin 1957 1 ^{er} octobre 1957 1 ^{er} décembre 1957
4 (4 ^e édition)	Règles de l'air, Services de la circulation aérienne et Division des recherches et sauvetage (1958)	Coopération entre les États; renseignements relatifs aux urgences; procédures pour les centres de coordination de sauvetage.	8 décembre 1959 1 ^{er} mai 1960 1 ^{er} août 1960
5	Amendement 13 de l'Annexe 11	Alerte des centres de coordination de sauvetage par les organismes du service de la circulation aérienne.	13 avril 1962 — 1 ^{er} novembre 1962
6	Amendement 4 de l'Annexe 9	Entrée temporaire d'équipes de sauvetage provenant d'autres États contractants.	— — 1 ^{er} juillet 1964
7	Amendement 14 du Chapitre 5 de l'Annexe 11	Alerte aux navires et aux aéronefs en route pour aider les aéronefs en détresse.	19 juin 1964 1 ^{er} novembre 1964 1 ^{er} février 1965
8	Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer. Amendement 15 de l'Annexe 11	Mise à jour des références; service d'alerte.	10 décembre 1965 — 25 août 1966
9 (5 ^e édition)	Examen par la Commission de navigation aérienne des procédures complémentaires régionales	Coopération entre les États contractants; entretien et ravitaillement en carburant des équipes de sauvetage provenant d'autres États contractants; essai des installations de communications de recherches et de sauvetage; aide dans les opérations de recherches et de sauvetage par des services ou des équipes supplémentaires.	25 mai 1970 25 septembre 1970 4 février 1971
10	Commission de navigation aérienne	Présence du Code international de signaux à bord des aéronefs de recherches et de sauvetage; équipement des aéronefs de recherches et de sauvetage permettant de communiquer sur la fréquence de 2 182 kHz; renseignements sur la position des navires marchands.	11 décembre 1972 11 avril 1973 16 août 1973

Amendement	Origine	Objet	Dates :
			— adoption/approbation — entrée en vigueur — application
11 (6 ^e édition)	Examen complet de l'Annexe par la Commission de navigation aérienne	Nouveau signal destiné aux navires; fourniture des services de recherches et de sauvetage 24 heures par jour; diffusion des renseignements sur la position des navires marchands; évaluation des opérations de recherches et de sauvetage; amélioration de la coopération entre États voisins; matériel nécessaire aux équipes de sauvetage; disponibilité des renseignements dans les services de circulation aérienne; emplacement de l'équipement de survie largable; méthodes permettant d'assister un aéronef en détresse qui est contraint de faire un amerrissage forcé dans les manœuvres de rendez-vous avec des navires; méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherches et de sauvetage ou autres aéronefs dans les manœuvres de rendez-vous avec un aéronef en détresse.	25 novembre 1974 25 mars 1975 9 octobre 1975
12	Amendement 60 de l'Annexe 3	Moyens de communication supplémentaires entre les centres météorologiques et les organismes des services de recherches et de sauvetage.	8 décembre 1975 8 avril 1976 12 août 1976
13	Commission de navigation aérienne	Code de signaux visuels sol-air à l'usage des survivants.	15 décembre 1980 15 avril 1981 26 novembre 1981
14	Commission de navigation aérienne	Responsabilités des centres de coordination de sauvetage (RCC) concernant les mesures préparatoires à prendre au cas où un aéronef fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.	12 mars 1990 30 juillet 1990 15 novembre 1990
15	Commission de navigation aérienne	Définition d'aéronef de recherches et de sauvetage; moyens de communication des centres de coordination de sauvetage (RCC) et équipement des aéronefs de recherches et de sauvetage (SAR); point de contact SAR (SPOC).	12 mars 1993 26 juillet 1993 11 novembre 1993
16 (7 ^e édition)	Amendements n ^{os} 25, 20 et 7 de l'Annexe 6, 1 ^{re} , 2 ^e et 3 ^e Parties; Commission de navigation aérienne	Modification de la définition de « pilote commandant de bord »; modifications de forme.	12 mars 2001 16 juillet 2001 1 ^{er} novembre 2001
17 (8 ^e édition)	Secrétariat/Commission de navigation aérienne de l'OACI	Mise à jour visant à aligner le plus possible les dispositions sur celles de la Convention de l'OMI; harmonisation des définitions avec celles des documents SAR maritimes; approche régionale pour l'établissement de systèmes SAR; accords de politique entre les États et coordination des opérations entre les services SAR aéronautiques et maritimes; mise à disposition rapide des données essentielles au RCC.	23 février 2004 12 juillet 2004 25 novembre 2004
18	Commission de navigation aérienne	Responsabilités des centres de coordination de sauvetage (RCC)	16 mars 2007 16 juillet 2007 22 novembre 2007

NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

Note.— La présente Annexe est complétée par le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), *Volume I* — Organisation et gestion, *Volume II* — Coordination des missions, et *Volume III* — Moyens mobiles (Doc 9731), qui a pour objet d'aider les États à répondre à leurs propres besoins en recherches et sauvetage (SAR) et à s'acquitter des obligations auxquelles ils ont souscrit en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Ces obligations, en ce qui concerne la fourniture de services SAR, sont spécifiées dans la présente Annexe sous forme de normes et de pratiques recommandées. Les trois volumes du manuel IAMSAR contiennent des lignes directrices sur une approche commune aéronautique et maritime pour l'organisation et la mise en œuvre de services SAR. Les États sont encouragés à développer et améliorer leurs services SAR, en utilisant le manuel, et à coopérer avec les États voisins.

CHAPITRE 1^{er}. DÉFINITIONS

Les termes suivants, employés dans les normes et pratiques recommandées — Recherches et sauvetage, ont la signification indiquée ci-après :

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.

CHAPITRE 2. ORGANISATION

2.1 Services de recherche et de sauvetage

2.1.1 Les États contractants, individuellement ou en coopération, prendront les dispositions nécessaires en vue de la création et de la fourniture rapide de services de recherche et de sauvetage à l'intérieur de leur territoire, pour faire en sorte que les personnes en détresse reçoivent une assistance. Ces services fonctionneront 24 heures par jour.

2.1.1.1 Les portions d'espace aérien situées au-dessus de la haute mer ou de régions de souveraineté indéterminée dans lesquelles seront établis des services de recherche et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. Les États contractants qui ont accepté d'assurer des services de recherche et de sauvetage dans ces régions, individuellement ou en coopération, prendront des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions de la présente Annexe.

Note.— Par « accord régional de navigation aérienne », on entend tout accord approuvé par le Conseil de l'OACI, normalement sur la proposition des réunions régionales de navigation aérienne.

2.1.1.2 Les éléments de base des services de recherche et de sauvetage comprendront 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 Les organismes de recherche et de sauvetage mettront 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 Les États contractants qui prêteront assistance à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation ne tiendront compte ni de la nationalité ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

2.1.3 Les États contractants qui ont accepté d'assurer des services de recherche et de sauvetage utiliseront des équipes de recherche 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 Dans les régions desservies par des centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes distincts, les États veilleront à ce que la coordination la plus étroite possible soit assurée entre ces centres.

2.1.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants facilitent la cohérence et la coopération entre leurs services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.*

2.1.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, lorsque c'est possible, les États contractants établissent des centres conjoints de coordination de sauvetage pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes.*

2.2 Régions de recherche et de sauvetage

2.2.1 Les États contractants détermineront les limites des régions de recherche et de sauvetage à l'intérieur desquelles ils assureront des services de recherche et de sauvetage. Il n'y aura pas de chevauchement entre ces régions, et les régions seront contiguës.

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. Des États voisins peuvent coopérer à l'établissement de services de recherche et de sauvetage dans une même région SAR.*

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.*

2.2.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé de faire coïncider autant que possible les régions de recherche et de sauvetage avec les régions d'information de vol correspondantes; les régions établies au-dessus de la haute mer devraient coïncider avec les régions de recherche et de sauvetage maritimes.*

2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage

2.3.1 Les États contractants créeront un centre de coordination de sauvetage pour chaque région de recherche et de sauvetage.

Note.— *Un État contractant peut créer un centre de coordination de sauvetage et une région de recherche et de sauvetage associée qui, par accord régional de navigation aérienne, couvre une superficie plus grande que son espace aérien souverain.*

2.3.2 Recommandation.— *Il est recommandé que les États contractants dont l'espace aérien est totalement ou partiellement compris dans une région de recherche et de sauvetage associée à un centre de coordination de sauvetage d'un autre État contractant établissent des centres secondaires de sauvetage subordonnés à ce centre de coordination lorsque cela permettra d'améliorer l'efficacité des services de recherche et de sauvetage à l'intérieur de leur territoire.*

2.3.3 Chaque centre de coordination de sauvetage et, le cas échéant, chaque centre secondaire de sauvetage sera doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

2.3.4 Recommandation.— *Il est recommandé que le personnel du RCC participant aux communications radiotéléphoniques soit capable d'utiliser la langue anglaise.*

2.3.5 Recommandation.— *Dans les régions 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 intéressé, il est recommandé que les États contractants désignent des organismes appropriés des services publics ou privés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.*

2.4 Communications de recherche et de sauvetage

2.4.1 Tout centre de coordination de sauvetage disposera de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé;
- b) les centres secondaires de sauvetage auxquels il est associé;
- c) les stations appropriées de radiogoniométrie et de localisation;
- d) s'il y a lieu, les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux;
- e) la direction centrale des équipes de recherche et de sauvetage dans la région;
- f) tous les centres de coordination de sauvetage maritimes de la région et les centres de coordination de sauvetage aéronautiques, maritimes ou conjoints des régions adjacentes;
- g) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné;
- h) les équipes de recherche et de sauvetage;
- i) les postes d'alerte;

- j) le centre de contrôle de mission Cospas-Sarsat desservant la région de recherche et de sauvetage.

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

2.4.2 Tout centre secondaire de sauvetage disposera de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les centres secondaires de sauvetage voisins;
- b) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique;
- c) les équipes de recherche et de sauvetage;
- d) les postes d'alerte.

2.5 Équipes de recherche et de sauvetage

2.5.1 Les États contractants désigneront comme équipes de recherche et de sauvetage des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage.

Note.— *Les équipes et les moyens minimaux nécessaires à des opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage sont déterminés par accord régional de navigation aérienne et sont spécifiés dans le plan régional de navigation aérienne approprié et le document de mise en œuvre des installations et services correspondant.*

2.5.2 Les États contractants désigneront comme partie intégrante du plan de recherche et de sauvetage des éléments des services publics ou privés qui ne peuvent convenir pour constituer des équipes de recherche et de sauvetage mais qui sont en mesure de participer aux opérations de recherche et de sauvetage.

2.6 Équipement de recherche et de sauvetage

2.6.1 Les équipes de recherche et de sauvetage seront dotées d'équipement leur permettant de localiser rapidement le lieu d'un accident et d'y prêter une assistance suffisante.

2.6.2 Recommandation.— *Il est recommandé que toute équipe de recherche et de sauvetage dispose 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 recherche et de sauvetage sera 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 sera équipé d'un dispositif de radioralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse.

Note 1.— Des spécifications d'emport applicables aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent dans l'Annexe 6, 1^{re}, 2^e et 3^e Parties.

Note 2.— Des spécifications relatives aux ELT figurent dans l'Annexe 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 sera équipé de manière à pouvoir communiquer avec des navires.

Note.— 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.

2.6.6 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes aura 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 1995F, 1994E et 1996S respectivement.

2.6.7 **Recommandation.**— *Il est recommandé que l'un au moins des aéronefs qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage ait 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États entreposent à des aérodromes appropriés un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs.*

CHAPITRE 3. COOPÉRATION

3.1 Coopération entre les États

3.1.1 Les États contractants coordonneront leurs services de recherche et de sauvetage avec ceux des États voisins.

3.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, selon les besoins, les États contractants coordonnent leurs opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité de régions de recherche et de sauvetage adjacentes.*

3.1.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants élaborent, 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 Sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par ses propres autorités, un État contractant permettra aux équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États d'entrer immédiatement sur son territoire 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 recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire d'un autre État contractant à des fins de recherche et de sauvetage transmettront au centre de coordination de sauvetage de l'État intéressé ou à toute autre autorité désignée par cet État une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

3.1.4.1 Les autorités des États contractants :

- accuseront immédiatement réception d'une telle demande, et
- indiqueront, dès que possible, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.

3.1.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants prennent des arrangements avec des États voisins 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 recherche et de sauvetage sur leurs territoires respectifs. Ces arrangements devraient également faciliter l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.*

3.1.6 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout État contractant autorise ses centres de coordination de sauvetage :*

a) à demander à tout autre centre de coordination de sauvetage les secours dont ils peuvent avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel;

b) à délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur leur territoire, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel;

c) à 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout État contractant autorise ses centres de coordination de sauvetage à 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants concluent des arrangements 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.*

3.1.9 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants concluent des arrangements visant à permettre au personnel de leurs centres de coordination de sauvetage et centres secondaires d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.*

3.2 Coopération avec d'autres services

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

3.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants veillent à ce que la coordination la plus étroite possible soit assurée entre les autorités aéronautiques et maritimes compétentes, pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherche et de sauvetage.*

3.2.3 Les États contractants feront en sorte que leurs services de recherche et de sauvetage coopèrent avec les services chargés

des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

3.2.4 Recommandation.— *Afin de faciliter les investigations techniques sur les accidents, il est recommandé que les équipes de sauvetage soient accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces investigations.*

3.2.5 Les États désigneront un point de contact SAR pour la réception des données de détresse Cospas-Sarsat.

3.3 Diffusion de renseignements

3.3.1 Tout État contractant publiera et diffusera tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur son territoire, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États,

ou encore inclura ces renseignements dans des arrangements relatifs à des services de recherche et de sauvetage.

3.3.2 Recommandation.— *Il est recommandé que les États contractants communiquent, par l'intermédiaire du ou des centres de coordination de sauvetage ou d'autres organismes, des renseignements concernant leur 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.*

3.3.3 Recommandation.— *Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, il est recommandé que les États contractants communiquent 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

4.1.1 Tout centre de coordination de sauvetage aura 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.

4.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage ait 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.*

4.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes ait facilement et rapidement accès aux renseignements sur la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans ces zones et qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse, ainsi qu'aux renseignements sur la façon d'entrer en communication avec ces navires.*

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

4.1.4 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants, individuellement ou en coopération, établissent des systèmes de comptes rendus de navires en collaboration avec les autorités maritimes ou mettent 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.*

4.2 Plans de conduite des opérations

4.2.1 Tout centre de coordination de sauvetage établira des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans sa région.

4.2.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage soient élaborés 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 Les plans de conduite des opérations spécifieront 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 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage comprendront 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 amerrissage forcé dans les manœuvres de rendez-vous avec des navires;
- j) les méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherche et de sauvetage ou autres aéronefs à se rendre jusqu'à l'aéronef en détresse;
- k) les mesures de coopération à prendre en conjonction avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres autorités compétentes pour aider un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.

4.2.5 **Recommandation.**— *Il est recommandé que des plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage soient 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.*

4.3 Équipes de recherche et de sauvetage

4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage :

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

4.3.2 Les États contractants :

- a) tiendront prêts des moyens de recherche et de sauvetage en nombre suffisant;
- b) maintiendront une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et d'autre équipement de survie et de sauvetage.

4.4 Entraînement et exercices

Afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, les États contractants prévoient l'entraînement régulier de leur personnel affecté à ces opérations et organiseront, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage.

4.5 Épaves

Recommandation.— *Il est recommandé que tout État contractant prenne 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 les régions 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.*

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 recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique communiquera immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre de coordination de sauvetage en cause.

5.1.2 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, les centres de coordination de sauvetage évalueront 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 déterminera 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 maintiendra 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 alertera immédiatement les équipes de recherche 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 :

- a) déclenchera immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage;

- b) déterminera 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) avertira l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tiendra au courant du déroulement des opérations;
- d) avertira les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner;
- e) informera 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) demandera au plus tôt à des aéronefs, à des navires, à des stations côtières et à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés dans le plan de conduite des opérations approprié, mais qui sont à même de le faire :

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

Note.— Les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans l'Annexe 10, Volume III, sont 121,5 MHz et 406 MHz.

- 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) établira, 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, modifiera le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation;
- i) avisera les services compétents chargés d'enquêter sur les accidents;
- j) avisera l'État d'immatriculation de l'aéronef.

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

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

Lorsqu'une phase critique sera 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 seront prises :

- a) Lorsqu'un centre de coordination de sauvetage sera avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'aura pris les mesures voulues, il prendra de sa propre initiative les dispositions spécifiées au § 5.2 et confèrera 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 recherche et de sauvetage sera 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 signalera 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 transmettront 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 transmettra, 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 Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants

Lorsque l'exécution des opérations dans l'ensemble de la région de recherche et de sauvetage incombera à plusieurs États contractants, chacun de ces États agira conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région 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) donneront des instructions aux équipes de sauvetage placées sous leur autorité et porteront ces instructions à la connaissance du centre de coordination de sauvetage;
- b) tiendront 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 recherche et de sauvetage se poursuivront, lorsque c'est possible, tant que tous les survivants n'auront pas été emmenés en lieu sûr ou qu'il restera un espoir raisonnable de sauver des survivants.

5.5.2 Il incombera normalement au centre de coordination de sauvetage responsable de décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage.

Note.— Les États contractants auront 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 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 sera annulée, les opérations de recherche et de sauvetage seront terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés seront informés sans délai.

5.5.4 En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le centre suspendra provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et informera 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 recherche 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 recherche et de sauvetage sur place, le centre de coordination de sauvetage ou le centre secondaire de sauvetage chargera 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 procédera comme suit, dans la mesure où cela sera possible, raisonnable ou utile :

- a) rester en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par le centre de coordination de sauvetage que sa présence n'est plus nécessaire;
- b) déterminer la position de l'autre aéronef ou du navire en détresse;
- c) selon ce qui est approprié, communiquer au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme des services de la circulation aérienne le plus grand nombre possible de renseignements des types ci-après :
 - type, identification et état de l'aéronef ou du navire en détresse;
 - position exprimée en coordonnées géographiques ou de grille ou par la distance et le relèvement vrai par rapport à un repère connu ou par rapport à une aide radio à la navigation;
 - heure de l'observation exprimée en heures et minutes UTC (temps universel coordonné);
 - nombre de personnes vues;
 - personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef ou le navire en détresse;
 - conditions météorologiques sur place;
 - état physique apparent des survivants;
 - meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse;
- d) se conformer aux instructions du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

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

5.6.3 S'il est nécessaire qu'un aéronef communique des renseignements aux survivants ou aux équipes de sauvetage de surface, et s'il ne peut utiliser une liaison radio bilatérale, il larguera, 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 transmettra des instructions précises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut établir de communication radio, l'aéronef fera le signal visuel approprié.

Note.— 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.

5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse

Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera 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 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.

5.8 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. Il 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 apercevra l'un quelconque des signaux décrits à l'Appendice, le pilote prendra 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 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage tienne un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans sa région.*

5.9.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage formule des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans sa région. Ces avis devraient 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 devraient être communiqués à l'OACI pour information et diffusion le cas échéant.*

APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note.— Voir Chapitre 5, section 5.8, de l'Annexe)

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 alinéas 2) et 3) peuvent être moins efficaces que le signal visuel de l'alinéa 1) et ils sont considérés comme des moyens supplémentaires pour attirer l'attention.

- 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 lettres T;

- 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);

- 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

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

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

N°	Message	Signal
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 2,5 m (8 ft) et seront aussi visibles que possible.

Note 1.— 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.

Note 2.— 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;

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.

— FIN —

© OACI 2004
7/04, F/P1/700

N° de commande AN 12
Imprimé à l'OACI

ISBN 92-9194-319-3



9