

**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 13 mars 2001; elle annule et remplace, à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2001, les éditions antérieures de l'Annexe 12.

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

**Septième édition**  
**Juillet 2001**

**Organisation de l'aviation civile internationale**

*Publié séparément, en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.*

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

*Organisation de l'aviation civile internationale.* Groupe de la vente des documents

999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Téléphone: +1 (514) 954-8022; Téléc.: 05-24513; Télécopieur: +1 (514) 954-6769;

Sitatex: YULADYA; C. élec.: sales\_unit@icao.int

*Afrique du Sud.* Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg

Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

*Égypte.* ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,

Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776

Telephone: +20 (2) 267-4840; Facsimile: +20 (2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

*Espagne.* A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,

Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Téléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sssc.ventasoci@aena.es

*Fédération de Russie.* Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351

Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

*France.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,

92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)

Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

*Inde.* Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001

ou 17 Park Street, Calcutta 700016

Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

*Japon.* Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo

Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

*Kenya.* ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,

P.O. Box 46294, Nairobi

Telephone: +254 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

*Mexique.* Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,

Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Téléfono: +52 (5) 250-3211; Facsimile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

*Pérou.* Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100

Téléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

*Royaume-Uni.* Documedia Cheltenham Ltd, c/o Finance Department, 37 Windsor Street,

Cheltenham, Gloucestershire, GL52 2DG

Telephone: +44 (1242) 235-151; Facsimile: +44 (1242) 584-139

*Sénégal.* Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar

Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

*Slovaquie.* Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,

State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21

Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

*Thaïlande.* ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao, Bangkok 10901

Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

## Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles.

Des suppléments mensuels annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

**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 13 mars 2001; elle annule et remplace,  
à partir du 1<sup>er</sup> novembre 2001, les éditions  
antérieures de l'Annexe 12.**

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

**Septième édition  
Juillet 2001**

**Organisation de l'aviation civile internationale**

## AMENDMENTS

La parution des amendements est annoncée dans le *Journal de l'OACI* ainsi que dans le Supplément mensuel au *Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI*, que les détenteurs de la présente publication sont priés de vouloir bien consulter. Le tableau ci-dessous est destiné à rappeler les divers amendements.

## INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET DES RECTIFICATIFS

[illegible][illegible]

## TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
AVANT-PROPOS .....	V	CHAPITRE 5. Procédures de mise en œuvre .....	5-1
CHAPITRE 1 <sup>er</sup> . 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 Création et fourniture de services de recherches 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 Création de régions de recherches et de sauvetage .....	2-1	5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations .....	5-2
2.3 Création et désignation des organismes des services de recherches et 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 nécessaires aux organismes des services de recherches et de sauvetage ..	2-1	5.6 Procédures applicables par les équipes de sauvetage .....	5-3
2.5 Désignation des équipes de sauvetage .....	2-2	5.7 Procédures applicables par le chef de l'équipe de sauvetage sur les lieux d'un accident .....	5-3
2.6 Équipement nécessaire aux équipes de sauvetage .....	2-2	5.8 Procédures applicables par un pilote commandant de bord sur les lieux d'un accident .....	5-3
CHAPITRE 3. Coopération .....	3-1	5.9 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse .....	5-4
3.1 Coopération entre les États .....	3-1	5.10 Signaux pour les recherches et le sauvetage .....	5-4
3.2 Coopération avec d'autres services .....	3-1	5.11 Constitution des dossiers .....	5-4
3.3 Diffusion de renseignements .....	3-2		
CHAPITRE 4. Mesures préparatoires .....	4-1	APPENDICE. Signaux pour les recherches et le sauvetage .....	APP-1
4.1 Renseignements nécessaires .....	4-1	1. Signaux échangés avec les navires .....	APP-1
4.2 Plan de conduite des opérations .....	4-1	2. Code de signaux visuels sol-air .....	APP-1
4.3 Procédures préparatoires pour les équipes de sauvetage .....	4-2	3. Signaux air-sol .....	APP-2
4.4 Entraînement .....	4-2		
4.5 Enlèvement des 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 la 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 la 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<sup>er</sup> décembre 1950 et elle est entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> 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 recherches 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 à 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 cinq langues — français, anglais, arabe, 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 <sup>re</sup> 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 <sup>er</sup> décembre 1950 1 <sup>er</sup> mars 1951
1 (2 <sup>e</sup> édition)	Troisième session de la Division des recherches et sauvetage (1951)	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 <sup>er</sup> septembre 1952 1 <sup>er</sup> janvier 1953
2 (3 <sup>e</sup> 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 <sup>er</sup> septembre 1956 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> octobre 1957 1 <sup>er</sup> décembre 1957
4 (4 <sup>e</sup> 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 <sup>er</sup> mai 1960 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> novembre 1962
6	Amendement 4 de l'Annexe 9	Entrée temporaire d'équipes de sauvetage provenant d'autres États contractants.	— — 1 <sup>er</sup> 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 <sup>er</sup> novembre 1964 1 <sup>er</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> 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 <sup>e</sup> édition)	Amendements n <sup>os</sup> 25, 20 et 7 de l'Annexe 6, 1 <sup>re</sup> , 2 <sup>e</sup> et 3 <sup>e</sup> Parties; Commission de navigation aérienne	Modification de la définition de «pilote commandant de bord»; modifications de forme.	12 mars 2001 16 juillet 2001 1 <sup>er</sup> novembre 2001

# NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES INTERNATIONALES

*Note.— Bien que la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule certaines fonctions que l'État d'immatriculation a, selon le cas, le droit ou le devoir d'exercer, l'Assemblée a reconnu, dans sa Résolution A23-13, que l'État d'immatriculation peut se trouver dans l'impossibilité de s'acquitter convenablement de ses responsabilités dans les cas où des aéronefs, notamment des aéronefs sans équipage, sont loués, affrétés, ou banalisés par un exploitant relevant d'un autre État et que la Convention ne spécifie peut-être pas convenablement les droits et obligations de l'État dont relève l'exploitant en pareil cas. En conséquence, sans préjuger de la nécessité éventuelle d'amender la Convention en ce qui concerne les fonctions que doivent exercer les États, le Conseil demande instamment que l'État d'immatriculation, lorsque dans les cas mentionnés ci-dessus celui-ci se trouve dans l'impossibilité d'exercer convenablement les fonctions que lui impose la Convention, délègue à l'État dont relève l'exploitant, sous réserve de l'acceptation de ce dernier État, celles des fonctions de l'État d'immatriculation que l'État dont relève l'exploitant peut exercer mieux que lui. Il est entendu qu'une telle mesure n'aura qu'un objet pratique et qu'elle ne modifiera ni les dispositions de la Convention de Chicago qui prescrivent les obligations de l'État d'immatriculation, ni les droits ou obligations des États tiers.*

## CHAPITRE 1<sup>er</sup>. DÉFINITIONS

Les expressions ci-dessous, employées dans les normes et pratiques recommandées — Recherches et sauvetage, ont les significations suivantes:

*Note.— Dans les définitions ci-dessous, le sigle RR indique que la définition est extraite du Règlement des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (voir le Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Énoncés de politique approuvés par l'OACI [Doc 9718]).*

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

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

**Centre secondaire de sauvetage.** Organisme subordonné à un centre de coordination de sauvetage et créé pour compléter ce dernier à l'intérieur d'une partie spécifiée d'une région de recherches et de sauvetage.

**Équipe de sauvetage.** Équipe composée d'un personnel entraîné et dotée d'un équipement approprié à l'exécution rapide des recherches et du 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.

**Organisme des services de recherches et de sauvetage.** Terme générique désignant, selon le cas, un centre de coordination de sauvetage, un centre secondaire de sauvetage ou un poste d'alerte.

**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.** Organisme désigné pour recevoir des renseignements émanant du public en général au sujet d'un aéronef dans une situation critique et pour faire parvenir ces renseignements au centre de coordination de sauvetage qui lui est associé.

**Région de recherches et de sauvetage.** Région de dimensions définies à l'intérieur de laquelle des services de recherches et de sauvetage sont assurés.

**Station radiogoniométrique (RR SI.91).** Station de radiorepérage utilisant la radiogoniométrie.

*Note.— L'application aéronautique de la radiogoniométrie intervient dans le service de radionavigation aéronautique.*

## CHAPITRE 2. ORGANISATION

### 2.1 Création et fourniture de services de recherches et de sauvetage

2.1.1 Les États contractants prendront les dispositions nécessaires en vue de la création et de la fourniture de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de leur territoire. Ces services seront maintenus 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 recherches et de sauvetage seront déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. L'État contractant qui aura accepté d'assurer des services de recherches et de sauvetage dans ces régions prendra alors 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.*

2.1.2 Lorsque les États contractants prêteront assistance à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation, ils ne tiendront compte ni de la nationalité de l'aéronef ni de celle des survivants.

### 2.2 Création de régions de recherches et de sauvetage

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

2.2.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé de faire coïncider autant que possible les limites des régions de recherches et de sauvetage avec celles des régions d'information de vol correspondantes.*

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

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

2.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants établissent des centres secondaires de sauvetage lorsque ceci permettra d'améliorer l'efficacité des services de recherches et de sauvetage.*

2.3.3 **Recommandation.**— *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 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 nécessaires aux organismes des services de recherches et de sauvetage

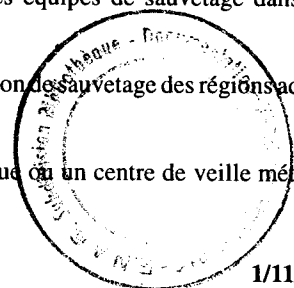
2.4.1 Tout centre de coordination de sauvetage disposera de moyens de communication immédiate avec:

- a) l'organisme des services de la circulation aérienne auquel il est associé;
- b) les centres secondaires de sauvetage auxquels il est associé;
- c) les stations appropriées de radiogoniométrie et de repérage de position dans la région;
- d) s'il y a lieu, les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux.

*Note.— 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 Tout centre de coordination de sauvetage disposera de moyens de communication rapides et sûrs avec:

- a) la direction centrale des équipes de sauvetage dans la région;
- b) les centres de coordination de sauvetage des régions adjacentes;
- c) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné;



- d) les équipes de sauvetage qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage;
- e) les postes d'alerte;
- f) le centre de contrôle de mission COSPAS-SARSAT\* desservant la région de recherches et de sauvetage (SAR) lorsque le centre de coordination de sauvetage (RCC) a été désigné comme point de contact SAR (SPOC).

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

2.4.3 Outre la spécification de 2.4.1 b), tout centre secondaire de sauvetage disposera de moyens de communication 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 sauvetage qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage;
- d) les postes d'alerte.

*Note.*— Cf. la note qui fait suite à 2.4.2.

2.4.4 **Recommandation.**— Il est recommandé que les moyens de communication mis en œuvre conformément à 2.4.2 c) et 2.4.3 b) soient complétés, selon les besoins, par d'autres moyens de communication visuelle ou auditive, par exemple la télévision en circuit fermé.

## 2.5 Désignation des équipes de sauvetage

2.5.1 Les États contractants désigneront comme équipes de sauvetage des éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage, dans chaque région de recherches et de sauvetage, et ils définiront les fonctions respectives de ces éléments ainsi que le centre de coordination de sauvetage dont ils relèveront.

2.5.1.1 Les États contractants constitueront des équipes de sauvetage supplémentaires lorsque les équipes désignées conformément à 2.5.1 sont insuffisantes.

*Note.*— 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 approprié.

2.5.2 **Recommandation.**— Il est recommandé que les États contractants désignent 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 qu'ils définissent les fonctions respectives de ces éléments et des centres de coordination de sauvetage correspondants.*

## 2.6 Équipement nécessaire aux équipes de sauvetage

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

*Note.*— 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 **Recommandation.**— Il est recommandé que 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).

*Note.*— Cf. la note qui fait suite à 2.4.2.

2.6.3 Tout aéronef de recherches et de sauvetage sera 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 sera équipé d'un dispositif de radioralliement sur les émetteurs de localisation d'urgence émettant sur 121,5 MHz dont les aéronefs doivent être dotés conformément aux dispositions de l'Annexe 6, 1<sup>re</sup>, 2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> Parties.

*Note.*— Des spécifications relatives aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent dans l'Annexe 10, Volume III.

2.6.5 Tout aéronef de recherches et de sauvetage, lorsqu'il sera utilisé pour des opérations de recherches et de sauvetage au-dessus de zones maritimes et qu'il sera appelé à communiquer avec des navires marchands, sera 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 sera utilisé pour des opérations de recherches et de sauvetage au-dessus de zones maritimes et qu'il sera appelé à communiquer avec des navires marchands, 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 ces navires.

\* COSPAS: Système spatial pour les recherches de navires en détresse  
SARSAT: Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage

**2.6.7 Recommandation.**— *Il est recommandé que l'un au moins des aéronefs qui participent à des opérations de recherches 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.**— *Dans les régions où il est difficile d'obtenir le concours d'aéronefs de recherches et de sauvetage, il est recommandé que les États entreposent à 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 Recommandation.**— *Il est recommandé d'indiquer clairement 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 Recommandation.**— *Il est recommandé que l'identification de couleur du contenu des colis et des boîtes largables renfermant un équipement de survie prenne 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 Recommandation.**— *Lorsque des articles de nature différente sont largués dans un seul colis ou dans une seule boîte, il est recommandé que ce colis ou cette boîte porte un ruban multicolore dont les couleurs correspondent aux articles qu'il contient.*

**2.6.10 Recommandation.**— *Il est recommandé que des instructions concernant l'emploi de l'équipement de survie accompagnent chaque colis ou boîte largable. Ces instructions devraient être imprimées en trois langues au moins dont l'une au moins soit une langue de travail de l'OACI.*





## CHAPITRE 3. COOPÉRATION

### 3.1 Coopération entre les États

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

3.1.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, selon les besoins, les États contractants coordonnent leurs opérations de recherches et de sauvetage avec celles des États voisins.*

3.1.2.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants élaborent, autant que possible, des procédures de recherches et de sauvetage destinées à faciliter la coordination des opérations de recherches 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 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 désirent que ses équipes de recherches et de sauvetage pénètrent sur le territoire d'un autre État contractant, à des fins de recherches 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 établir les conditions d'entrée des équipes de sauvetage dans 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 personnel ou de matériel;*

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

- c) à faire les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'admission.

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 personnel 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 recherches et de sauvetage, des équipes d'autres États et exploitants, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherches 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 recherches et de sauvetage prêtent sans réserve leur concours à cette dernière organisation dans les opérations de recherches et de sauvetage et pour qu'ils fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

3.2.2 Les États contractants prendront les dispositions nécessaires pour que leurs services de recherches et de sauvetage coopèrent avec les services chargés des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

3.2.3 **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.*

3.2.4 Les États désigneront un point de contact SAR (SPOC) 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 sauvetage appartenant à d'autres États.

*Note.*— Cf. 3.1.3.

3.3.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants communiquent, sur demande, 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 recherches et de sauvetage.*

3.3.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout État contractant qui consigne des renseignements sur la position des navires en mer diffuse ces renseignements de façon régulière, autant que possible, aux autres États contractants intéressés qui demandent à les recevoir.*

3.3.4 **Recommandation.**— *Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, il est recommandé que les États contractants communiquent au public des directives sur les mesures à prendre lorsqu'il y a lieu de croire qu'un aéronef se trouve dans une situation critique et dans le cas d'un accident d'aviation.*

## CHAPITRE 4. MESURES PRÉPARATOIRES

### 4.1 Renseignements nécessaires

4.1.1 Tout centre de coordination de sauvetage aura toujours en sa possession les renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherches et de sauvetage dans sa région:

- a) équipes de sauvetage, centres secondaires de sauvetage et postes d'alerte;
- b) organismes des services de la circulation aérienne;
- c) moyens de communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherches et de sauvetage;
- d) adresses télégraphiques 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 en sa possession tous autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment des 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 les recherches et le sauvetage;*
- b) *l'emplacement et les heures de veille des services assurant l'écoute radio, ainsi que les fréquences d'écoute;*
- c) *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;*
- d) *les emplacements où sont entreposées des réserves de matériel largable de secours et de survie.*

4.1.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage dont la région de recherches et de sauvetage comprend des zones maritimes ait facilement et rapidement accès aux renseignements sur la position, la route vraie, la vitesse et l'indicatif d'appel des navires se trouvant dans ces zones et qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse.*

*Note.*— *Ces renseignements peuvent être conservés dans les centres de coordination de sauvetage, ou doivent pouvoir être obtenus facilement et rapidement, en cas de besoin.*

4.1.4 Tout centre de coordination de sauvetage disposera d'une carte à grande échelle de la région de recherches et de sauvetage, sur laquelle seront affichés et pointés les renseignements utiles pour les opérations de recherches et de sauvetage.

### 4.2 Plan de conduite des opérations

4.2.1 Tout centre de coordination de sauvetage établira un plan détaillé pour la conduite des opérations de recherches et de sauvetage dans sa région.

4.2.2 Le plan de conduite des opérations spécifiera les dispositions à prendre pour assurer, dans la mesure du possible, l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs, navires et véhicules employés dans les opérations de recherches et de sauvetage, y compris les aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres États.

4.2.3 **Recommandation.**— *Il est recommandé que le plan de conduite des opérations comprenne des renseignements détaillés concernant toutes les mesures à prendre par ceux qui participent aux opérations de recherches et de sauvetage, notamment:*

- a) *la manière dont les opérations de recherches et de sauvetage doivent se dérouler dans la région considérée;*
- b) *l'utilisation des systèmes et moyens de communication disponibles;*
- c) *les mesures à prendre en coopération avec les centres de coordination de sauvetage voisins;*
- d) *les méthodes permettant d'alerter les aéronefs en croisière et les navires en mer;*
- e) *les fonctions et prérogatives du personnel affecté aux opérations de recherches et de sauvetage;*
- f) *les modifications éventuelles dans le déploiement du matériel qui pourraient s'avérer nécessaires par suite des conditions météorologiques ou autres;*
- g) *les méthodes permettant d'obtenir les renseignements essentiels qui intéressent des opérations de recherches et*

*de sauvetage, comme les messages d'observation et les prévisions météorologiques, les NOTAM pertinents, etc.;*

- h) les méthodes permettant d'obtenir, auprès d'autres centres de coordination de sauvetage, une assistance éventuellement nécessaire, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnel 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 recherches et de sauvetage ou autres aéronefs dans les manœuvres de rendez-vous avec un aéronef en détresse;*
- k) les mesures initiales visant à aider un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite.*

#### 4.3 Procédures préparatoires pour les équipes de sauvetage

##### 4.3.1 Toute équipe de sauvetage devra:

- a) avoir connaissance de tous les éléments du plan de conduite des opérations prescrit en 4.2 dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions;
- b) tenir prêts des vedettes et véhicules de sauvetage en nombre suffisant;
- c) conserver une réserve de vivres, d'articles médicaux, de matériel de signalisation et autre équipement de survie et de sauvetage;

- d) tenir le centre de coordination de sauvetage continuellement au courant de l'importance et de l'état de son équipement.

**4.3.2 Recommandation.**— *Il est recommandé que toute équipe de sauvetage prenne des dispositions pour se procurer des vedettes et des véhicules supplémentaires pour le cas où il serait nécessaire de remplacer ceux qui participent déjà à des opérations de recherches et de sauvetage.*

#### 4.4 Entraînement

**Recommandation.**— *Afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale dans les opérations de recherches et de sauvetage, il est recommandé que les États contractants prévoient l'entraînement régulier de leur personnel affecté à ces opérations et organisent, à cette fin, les exercices nécessaires de recherches et de sauvetage.*

#### 4.5 Enlèvement des épaves

**4.5.1** Tout État contractant prendra les dispositions nécessaires pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant dans son territoire ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer ou dans des régions de souveraineté indéterminée, dans les régions de recherches et de sauvetage dont il a la responsabilité soient enlevées ou détruites lorsque les investigations techniques sont terminées, ou que ces épaves soient indiquées sur les cartes afin d'éviter toute confusion ultérieure.

**4.5.2 Recommandation.**— *Afin de faciliter l'observation de 4.5.1, il est recommandé que les États contractants prescrivent que toute personne qui découvre une épave d'aéronef en informe dès que possible les autorités compétentes.*

## CHAPITRE 5. PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

### 5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

5.1.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que les États contractants encouragent toute personne qui est témoin d'un accident ou qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique à communiquer immédiatement tous les renseignements dont elle dispose au poste d'alerte approprié ou au centre de coordination de sauvetage en cause.*

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

5.1.3 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, les centres de coordination de sauvetage évalueront immédiatement ces renseignements et détermineront 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 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

Pendant la 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 organismes appropriés des services de recherches et de sauvetage ainsi que les équipes de sauvetage et il déclenchera les mesures nécessaires.

#### 5.2.3 Phase de détresse

Lorsqu'on supposera qu'un aéronef est en détresse ou lorsque la phase de détresse sera déclarée, le centre de coordination de sauvetage:

- a) déclenchera, conformément au plan détaillé de conduite des opérations, l'intervention des organismes appropriés des services de recherches et de sauvetage et des équipes 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 centres de coordination de sauvetage voisins 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 ou à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés à l'alinéa a) et qui sont à même de le faire:
    - 1) de garder l'écoute sur les fréquences d'émission de l'aéronef en détresse ou d'un émetteur de localisation d'urgence;
- Note.*— *Les fréquences contenues dans les spécifications des émetteurs de localisation d'urgence (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 général d'exécution des opérations et le communiquera, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations;

- h) modifiera, si les circonstances l'exigent, les indications déjà données en g);
- i) avisera l'État d'immatriculation de l'aéronef;
- j) avisera les services chargés des enquêtes sur les accidents.

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 recherches 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 recherches 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 en 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 recherches et de sauvetage sera le centre dont relève:
  - la région dans laquelle se trouvait l'aéronef d'après son dernier compte rendu de position; ou
  - la région vers laquelle se dirigeait l'aéronef si sa dernière position signalée était à la limite de deux régions de recherches et de sauvetage; ou
  - la région dans laquelle l'aéronef se rendait, si cet aéronef n'est pas doté de moyens de communication bilatérale ou s'il n'est pas tenu de rester en liaison radio.
- c) Une fois la phase de détresse déclarée, le centre assurant la coordination des opérations de recherches et de sauvetage 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 le cas critique les transmettront au centre chargé de la coordination des opérations de recherches et de sauvetage.

#### 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 recherches 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 recherches et de sauvetage qui ont été déclenchées, afin que ces renseignements puissent être transmis à l'aéronef.

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

Lorsque l'exécution des opérations dans l'ensemble de la région de recherches et de sauvetage dépendra de plusieurs États contractants, chacun de ces États agira conformément au plan de conduite des opérations 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 Phase d'incertitude et phase d'alerte

Lorsque, au cours d'une phase d'incertitude ou d'alerte, le centre de coordination de sauvetage sera avisé que la situation critique a cessé d'exister, il en informera l'organisme ou le service qu'il a mis en action ou avisé.

#### 5.5.2 Phase de détresse

5.5.2.1 Lorsque, au cours d'une phase de détresse, le centre de coordination de sauvetage sera avisé que la situation critique a cessé d'exister, il prendra les mesures nécessaires pour mettre

fin aux opérations et informer 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 détresse, il est établi que les recherches devraient être interrompues, le centre de coordination de sauvetage suspendra les opérations et en informera l'administration, l'organisme ou le service qui a été mis en action. Les renseignements pertinents qui seront communiqués par la suite seront analysés et les opérations seront reprises si ces renseignements le justifient.

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

### 5.6 Procédures applicables par les équipes de sauvetage

À la réception d'une notification du centre de coordination de sauvetage, l'équipe de sauvetage:

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

### 5.7 Procédures applicables par le chef de l'équipe de sauvetage sur les lieux d'un accident

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

- a) veillera 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) portera secours aux survivants;
- c) empêchera 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 reçues.

### 5.8 Procédures applicables par un pilote commandant de bord sur les lieux d'un accident

5.8.1 Lorsqu'un pilote commandant de bord constatera qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse, il devra, 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:

- a) rester 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, prendre les dispositions nécessaires pour faciliter la détermination de sa position;
- c) 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 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;
  - nombre de personnes vues à la mer;
  - état physique apparent des survivants;
- d) se conformer aux instructions du centre de coordination de sauvetage ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

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

5.8.2 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 utilisera les signaux prescrits à l'Appendice de la présente Annexe.

5.8.3 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.

5.8.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef indiquera si le signal a été compris ou non par la méthode décrite en 5.8.3 ou, si cela est impossible, en utilisant les signaux indiqués à l'Appendice.

### **5.9 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse**

Lorsqu'un pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera, en radiotélégraphie ou en radiotéléphonie, un signal ou message de détresse ou un message équivalent, il devra:

- a) consigner la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée;
- b) prendre, si possible, un relèvement sur l'émission;
- c) 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;

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

### **5.10 Signaux pour les recherches et le sauvetage**

5.10.1 Si on utilise les signaux 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.

5.10.2 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.

### **5.11 Constitution des dossiers**

5.11.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage tienne un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherches et de sauvetage dans sa région.*

5.11.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que tout centre de coordination de sauvetage formule des avis sur les opérations de recherches et de sauvetage effectuées dans sa région. Ces avis devraient comporter toutes observations utiles sur les procédures appliquées par les pilotes 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.— Cf. Chapitre 5, 5.10 de l'Annexe)

### 1. Signaux échangés avec les navires

*Note.— Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal de 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 signes 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 signes Morse lumineux une série de lettres N.

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.— Cf. la note qui fait suite à 1.1 b).*

### 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 pieds) 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, etc.*

*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, la lumière réfléchie, etc.*

## 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 —

## PUBLICATIONS TECHNIQUES DE L'OACI

*Le résumé ci-après précise le caractère des diverses séries de publications techniques de l'Organisation de l'aviation civile internationale et décrit, en termes généraux, la teneur de ces publications. Il n'est pas fait mention des publications spéciales qui ne font pas partie d'une série: Catalogue des cartes aéronautiques ou Tableaux météorologiques pour la navigation aérienne internationale, par exemple.*

Les **Normes et pratiques recommandées internationales** sont adoptées par le Conseil en vertu des dispositions des articles 54, 37 et 90 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, et constituent les Annexes à la Convention. Sont classées comme normes internationales les spécifications dont l'application uniforme par les États contractants est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale; les spécifications 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 sont classées comme pratiques recommandées. La connaissance de toute différence entre les règlements ou usages d'un État et les dispositions d'une norme internationale est essentielle à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale. Aux termes de l'article 38 de la Convention, un État qui ne se conforme pas aux dispositions d'une norme internationale est tenu de notifier toute différence au Conseil de l'OACI. La connaissance des différences par rapport aux pratiques recommandées peut aussi présenter de l'importance pour la sécurité de la navigation aérienne; bien que la Convention n'impose pas d'obligation à cet égard, le Conseil a invité les États contractants à notifier ces différences en plus des différences par rapport aux normes internationales.

Les **Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)** sont approuvées par le Conseil pour être mises en application dans le monde entier. Elles comprennent surtout des procédures d'exploitation qui ne paraissent pas avoir atteint un stade de maturité suffisant pour être adoptées comme normes et pratiques recommandées internationales, ainsi que des dispositions présentant un caractère plus définitif, mais

trop détaillées pour être incorporées à une Annexe, ou susceptibles d'être amendées fréquemment, et pour lesquelles la méthode prévue dans la Convention serait inutilement compliquée.

Les **Procédures complémentaires régionales (SUPPS)** ont un caractère analogue à celui des procédures pour les services de navigation aérienne, car elles ont été aussi approuvées par le Conseil, mais elles ne sont applicables que dans certaines régions. Elles sont établies sous forme de recueil, car certaines d'entre elles s'appliquent à des régions qui se chevauchent, ou sont communes à plusieurs régions.

---

*Les publications ci-après sont établies sous l'autorité du Secrétaire général, conformément aux principes approuvés par le Conseil.*

Les **Manuels techniques** donnent des indications et renseignements qui développent les dispositions des normes, pratiques recommandées et procédures internationales; ils sont destinés à faciliter la mise en application de ces dispositions.

Les **Plans de navigation aérienne** présentent sous une forme concise les plans OACI de mise en oeuvre des installations et services destinés à la navigation aérienne internationale dans les diverses régions de navigation aérienne de l'OACI. Ils sont établis, par décision du Secrétaire général, d'après les recommandations des réunions régionales de navigation aérienne et les décisions du Conseil au sujet de ces recommandations. Les plans sont amendés périodiquement pour tenir compte des changements survenus dans les installations et services nécessaires et de l'état d'avancement de la mise en application.

Les **Circulaires** permettent de communiquer aux États contractants des renseignements pouvant les intéresser dans le cadre de diverses spécialités. Elles comprennent des études sur des questions techniques.

© OACI 2001

**N° de commande**  
**Imprimé à l'OACI**