

LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 17

RECHERCHES ET SAUVETAGE

EST ENTÉRINÉ LE 25 JUILLET 2022

PAR LE DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI CONFORMÉMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFÉRÉS PAR LA NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIÉE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.





LE REGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI

PARTIE 17

EST ENTERINE LE 25 JUILLET 2022

**PAR LE DIRECTEUR GENERAL DE L'OFFICE NATIONAL DE L'AVIATION CIVILE
D'HAÏTI CONFORMEMENT AUX POUVOIRS QUI LUI SONT CONFERES PAR LA
NOUVELLE LOI ORGANIQUE PUBLIEE LE 22 SEPTEMBRE 2017, FIXANT LA
MISSION ET LES ATTRIBUTIONS DE L'OFNAC.**



RÉPUBLIQUE D'HAÏTI

RÈGLEMENT DE L'AVIATION CIVILE D'HAÏTI (RACH)

PARTIE 17 — RECHERCHES ET SAUVETAGE

VERSION 2022

[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC]

TABLE DES MATIERES

17.1	Définitions.....	7
17.2	Organisation.....	8
17.2.1	Services de recherche et de sauvetage.....	8
17.2.2	Régions de recherche et de sauvetage.....	8
17.2.3	Centre de coordination de sauvetage (RCC).....	8
17.2.4	Communications de recherche et de sauvetage.....	8
17.2.5	Équipes de recherche et de sauvetage.....	9
17.2.6	Équipement de recherche et de sauvetage.....	9
17.3	Coopération.....	10
17.3.1	Coopération entre les États.....	10
17.3.2	Coopération avec d'autres services.....	10
17.3.3	Diffusion de renseignements.....	11
17.4	Mesures préparatoires.....	11
17.4.1	Renseignements préparatoires.....	11
17.4.2	Plans de conduite des opérations.....	12
17.4.3	Équipes de recherche et de sauvetage.....	12
17.4.4	Entraînement et exercices.....	13
17.4.5	Épaves.....	13
17.5	Procédures de mise en oeuvre.....	13
17.5.1	Renseignements relatifs aux cas critiques.....	13
17.5.2	Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage pendant les phases critiques.....	13
17.5.2.1	Phase d'incertitude.....	13
17.5.2.2	Phase d'alerte.....	14
17.5.2.3	Phase de détresse.....	14
17.5.2.4	Déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage concernant un aéronef dont la position est inconnue.....	14
17.5.2.5	Transmission de renseignements à l'aéronef pour lequel a été déclarée une phase critique.....	15
17.5.3	Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants.....	15
17.5.4	Procédures applicables par les services chargés des opérations.....	15
17.5.5	Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage — fin et suspension des opérations.....	15
17.5.6	Procédures applicables sur les lieux d'un accident.....	16
17.5.7	Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse.....	16
17.5.8	Signaux pour les recherches et le sauvetage.....	17

Partie 17 - SAR

17.5.9	Constitution des dossiers.....	17
17.6	Appendice : signaux pour les recherches et sauvetage	17
17.6.1	Signaux échangés avec les navires.....	17
17.6.2	Code de signaux visuels sol-air	18
17.6.3	Signaux air-sol	19



[CETTE PAGE EST INTENTIONNELLEMENT LAISSÉE EN BLANC

17.1 DEFINITIONS

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 secondar 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

17.2 ORGANISATION

17.2.1 Services de recherche et de sauvetage

Des dispositions nécessaires en vue de la coordination en fourniture rapide de services de recherche et de sauvetage à l'intérieur du territoire d'Haïti, sont mises en place individuellement par Haïti ou en coopération avec d'autres Etats pour faire en sorte que les aéronefs en détresse et leurs occupants reçoivent une assistance. Ces services fonctionnent 24 heures par jour.

Les portions d'espace aérien situées au-dessus de la haute mer ou des régions de souveraineté indéterminée dans lesquelles sont établis des services de recherche et de sauvetage sont déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne. Lorsque Haïti accepte individuellement ou en coopération avec d'autres Etats d'assurer les services de recherche et de sauvetage dans ces régions, il prend des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions réglementaires.

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

Le Centre de coordination des opérations de recherches et de sauvetage met en place des processus pour améliorer la fourniture des services, y compris la planification, les arrangements de coopération intérieure et internationale et la formation.

L'assistance fournie, par le service de recherche et de sauvetage d'Haïti à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation ne tient compte ni de la nationalité ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

Le service de recherche et de sauvetage d'Haïti utilise 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.

Les centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes assurent la coordination la plus étroite possible entre eux.

17.2.2 Régions de recherche et de sauvetage

Le service de recherche et de sauvetage est chargé des interventions SAR dans la FIR de Port-au-Prince.

17.2.3 Centre de coordination de sauvetage (RCC)

Un centre de coordination de sauvetage est mis en œuvre sur l'aéroport de Port-au-Prince.

Le centre de coordination de sauvetage est doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques

Le personnel du RCC participant aux communications radiotéléphoniques est capable d'utiliser la langue anglaise.

17.2.4 Communications de recherche et de sauvetage

La coordination de sauvetage dispose de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé ;
- b) les stations appropriées de radiogoniométrie et de localisation ;
- c) s'il y a lieu, les stations radio côtières en mesure d'alerter les navires dans la région et de communiquer avec eux ;
- d) la direction centrale des équipes de recherche et de sauvetage dans la région ;
- e) 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 ;
- f) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique désigné ;
- g) les équipes de recherche et de sauvetage ;
- h) les postes d'alerte ;
- i) le centre de contrôle de mission Cospas-Sarsat desservant la région de recherche et de sauvetage.

17.2.5 Équipes de recherche et de sauvetage

Des équipes de recherche et de sauvetage sont désignées parmi les éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du 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 sont désignés comme partie intégrante du plan de recherche et de sauvetage.

17.2.6 Équipement de recherche et de sauvetage

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

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.

Tout aéronef de recherche et de sauvetage est 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.

Tout aéronef de recherche et de sauvetage est équipé d'un dispositif de radioralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse.

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

Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes dispose à son bord d'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.

L'un au moins des aéronefs qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage dispose à son bord d'un équipement de survie largable, à moins qu'on sache qu'il est inutile de ravitailler les survivants par voie aérienne.

Haïti entretient au moins sur son aérodrome approprié un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage.

17.3 COOPERATION

17.3.1 Coopération entre les États

Haïti coordonne ses 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.

Haïti élabore, autant que possible, des plans et des procédures de recherche et de sauvetage destinés à faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec celles des États voisins.

Sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par sa législation nationale, Haïti permet 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.

Les autorités d'un autre Etat qui souhaitent que ses équipes de recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire d'Haïti à des fins de recherche et de sauvetage doivent transmettre au R.C.C une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

Le RCC :

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

Haïti conclut des accords avec les États voisins pour renforcer la coopération et la coordination dans le domaine des recherches et de sauvetage ainsi que pour établir les conditions d'entrée des équipes de recherche et de sauvetage sur leurs territoires respectifs. Ces accords facilitent également l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.

Haïti autorise son sous centre de coordination de sauvetage (R.C.C) à :

- a) demander à tout autre centre de coordination de sauvetage ou centre secondaire de sauvetage, les secours dont il peut avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériels ;
- b) délivrer ou faciliter la délivrance de toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur le territoire Haïti, de ces aéronefs, navires, personnes ou matériels ;
- c) faire les démarches nécessaires auprès des services intéressés de douane, d'immigration et autres en vue d'accélérer les formalités d'entrée.

Haïti autorise son centre 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.

Haïti conclut des accords en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherche et de sauvetage, des équipes d'autres États et exploitants, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage.

Haïti conclut des arrangements visant à permettre au personnel de son centre de coordination de sauvetage d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.

17.3.2 Coopération avec d'autres services

Les aéronefs et navires ainsi que les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l'organisation de recherche et de sauvetage doivent prêter sans réserve leur concours à l'organisation des opérations de recherche et de sauvetage afin de fournir toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

La coordination la plus étroite possible est assurée entre les autorités compétentes concernées, pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherche et de sauvetage.

Les services de recherche et de sauvetage coopèrent avec les services chargés des enquêtes sur les accidents et ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

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

Le R.C.C. est désigné comme point de contact SAR (SPOC) pour la réception des données de détresse Cospas-Sarsat.

17.3.3 Diffusion de renseignements

Tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire d'Haïti, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États doivent être publiés et diffusés. Ces renseignements sont également inclus dans les accords relatifs aux services de recherche et de sauvetage.

Les renseignements concernant le 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, sont communiqués par l'intermédiaire du R.C.C. ou d'autres organismes.

Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, 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 sont communiqués au public et aux autorités d'intervention d'urgence générale.

17.4 MESURES PREPARATOIRES

17.4.1 Renseignements préparatoires

Le R.C.C. a toujours rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherche et de sauvetage dans la zone sous sa responsabilité :

- a) équipes de recherche et de sauvetage et postes d'alerte ;
- b) organismes des services de la circulation aérienne ;
- c) moyens de communications 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.

Le R.C.C. a 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.

Le R.C.C dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes a 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.

Le R.C.C. établit des systèmes de comptes rendus de navires en collaboration avec les autorités maritimes et mettre en place des liaisons de communication avec le système Amver ou des systèmes régionaux de comptes rendus de navires pour faciliter les opérations de recherche et de sauvetage en mer.

17.4.2 Plans de conduite des opérations

Le R.C.C établit des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage de la zone sous sa responsabilité.

Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage sont 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.

Les plans de conduite des opérations spécifient 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.

Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage comprennent 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.

Les plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage sont 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.

17.4.3 Équipes de recherche et de sauvetage

Toute équipe de recherche et de sauvetage :

- a) connaît tous les éléments des plans de conduite des opérations prescrits à l'article 17.4.2 dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions ;
- b) tient le R.C.C. informé de son état de préparation.

Le R.C.C. :

- a) tient prêts des moyens de recherche et de sauvetage en nombre suffisant ;
- b) maintient une quantité suffisante de vivres, d'articles médicaux, de matériels de signalisation et d'autres équipements de survie et de sauvetage.

17.4.4 Entraînement et exercices

Afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, le R.C.C. prévoit un entraînement régulier de son personnel affecté à ces opérations et organise, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage.

17.4.5 Épaves

L'Etat d'Haïti prend 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.

17.5 PROCEDURES DE MISE EN OEUVRE

17.5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

Une administration ou un élément de l'organisation de recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique communique immédiatement tous les renseignements dont il dispose au R.C.C. et/ou au poste d'alerte le plus proche.

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

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 détermine la phase critique à laquelle correspond la situation et applique les procédures correspondantes.

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

17.5.2.1 Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le centre de coordination de sauvetage maintient la coopération la plus étroite avec les organismes des services de la circulation aérienne et les autres organismes et services intéressés afin d'assurer le dépouillement rapide des messages reçus.

17.5.2.2 Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le centre de coordination de sauvetage alerte immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et déclenche les mesures nécessaires.

17.5.2.3 Phase de détresse

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

- a) déclenche immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations appropriées, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage ;
- b) détermine la position de l'aéronef, évalue le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, détermine l'étendue de la zone à explorer ;
- c) avertit l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tient informé au cours du déroulement des opérations ;
- d) avertit les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner ;
- e) informe l'organisme des services de la circulation aérienne qui lui est associé, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source ;
- f) demande au plus tôt à des aéronefs, à des navires, à des stations côtières et à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés dans le plan de conduite des opérations approprié, mais qui sont à même de le faire, de :
 1. maintenir une veille radio pour capter d'éventuelles transmissions provenant de l'aéronef en détresse, d'un équipement radio de survie ou d'un émetteur de localisation d'urgence (ELT) ;
 2. prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse ;
 3. tenir le centre de coordination de sauvetage au courant de l'évolution de la situation ;
- g) établit, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des opérations de recherche et/ou de sauvetage et le communique, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations ;
- h) au besoin, modifie le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation ;
- i) avise les services compétents chargés d'enquêter sur les accidents ;
- j) avise l'État d'immatriculation de l'aéronef.

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

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

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

- a) Lorsqu'un R.C.C. est avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'a pris les mesures voulues, il prend de sa propre initiative les dispositions spécifiées à l'article 17.5.2 et coordonne 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 recherche et sauvetage qui coordonnera les opérations de recherche et de sauvetage est le centre dont relève :
 - la région dans laquelle se trouvait l'aéronef quand il a envoyé son dernier compte rendu de position ; ou
 - la région vers laquelle se dirigeait l'aéronef si sa dernière position signalée était à la limite de deux régions de recherche et de sauvetage ; ou

- la région dans laquelle l'aéronef se rendait, s'il n'est pas doté de moyens de communication bilatérale ou s'il n'est pas tenu de rester en liaison radio ; ou

- la région dans laquelle se trouve l'aéronef en détresse, conformément aux indications du système Cospas-Sarsat.

c) Une fois la phase de détresse déclarée, le centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) responsable de la coordination générale signale toutes les circonstances du cas critique et l'évolution de la situation à tous les autres centres de coordination de sauvetage susceptibles de participer aux opérations. De même, tous les centres de coordination de sauvetage qui viendraient à apprendre des éléments d'information concernant l'urgence les transmettent au centre responsable de l'ensemble des opérations.

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

Le centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) chargé des opérations de recherche et de sauvetage transmet, 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.

17.5.3 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 incombe à plusieurs États, le R.C.C. agit conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région le lui demandera.

17.5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations

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

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

17.5.5 Procédures applicables par les centres de coordination de sauvetage — fin et suspension des opérations

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

Il incombe normalement au centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) responsable de décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage, si besoin en coordination avec les autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR.

Une fois la mission de recherche et de sauvetage accomplie, ou quand le centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence est annulée, les opérations de recherche et de sauvetage sont terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés sont informés sans délai.

En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le R.C.C. suspend provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et informe sans délai les autorités, les moyens ou les services qui ont été mis en œuvre ou notifiés.

Les renseignements pertinents reçus par la suite sont évalués et les activités de recherche et de sauvetage sont reprises lorsqu'elles sont justifiées et possibles.

17.5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident

Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place, le centre de coordination de sauvetage charge 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.

Le pilote commandant de bord qui constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse procède comme suit, dans la mesure où cela est possible, raisonnable ou utile :

- a) rester en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par le centre de coordination de sauvetage que sa présence n'est plus nécessaire ;
- b) déterminer la position de l'autre aéronef ou du navire en détresse ;
- c) selon ce qui est approprié, communiquer au centre de coordination de sauvetage 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.

Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef dirige les mouvements de tous les autres aéronefs qui arrivent par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de 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 passe 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.

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 largue, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou communique lesdits renseignements en larguant un message sur support papier.

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

Lorsqu'un aéronef dirige un navire vers l'endroit où un aéronef ou un navire se trouve en détresse, il transmet des instructions précises par les moyens dont il dispose. S'il ne peut établir de communication radio, l'aéronef fait le signal visuel approprié.

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

Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef intercepte une transmission de détresse, il doit, 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 sous centre 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.

17.5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage

Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits à l'Appendice du présent règlement, ceux-ci ont le sens indiqué dans cet Appendice. Ils ne doivent être utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux n'est utilisé.

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

17.5.9 Constitution des dossiers

Le centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) tient un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans sa zone de responsabilité.

Le centre de coordination de sauvetage (R.C.C.) formule des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans sa région. Ces avis comportent toutes observations utiles sur les procédures appliquées et sur l'équipement de secours et de survie ainsi que toutes suggestions qui visent à améliorer ces procédures et cet équipement. Les avis de nature à intéresser d'autres États sont communiqués à l'OACI pour information et diffusion le cas échéant.

17.6 APPENDICE : SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET SAUVETAGE

17.6.1 Signaux échangés avec les navires

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 ;
- 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 :

Partie 17 - SAR

- 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

S'il y a lieu, 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.



17.6.2 Code de signaux visuels sol-air

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

<i>N°</i>	<i>Message</i>	<i>Signal</i>
1	Demandons assistance	V
2	Demandons assistance médicale	X
3	Non ou réponse négative	N
4	Oui ou réponse affirmative	Y
5	Nous nous dirigeons dans cette direction	↑

Partie 17 - SAR

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

<i>N°</i>	<i>Message</i>	<i>Signal</i>
1	Opérations terminées	LLL
2	Avons retrouvé tous les occupants	<u>LL</u>
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	++
4	Impossible de continuer. Retournons à la base	XX
5	Sommes divisés en deux groupes. Nous dirigeons chacun dans la direction indiquée	
6	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction	
7	N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches	NN

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

17.6.3 Signaux air-sol

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.

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