RÉPUBLIQUE DU TCHAD

PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE

PRIMATURE

MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

SECRETARIAT GENERAL

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE

Unité-Travail-Progrès

وحدة. عمل. تقدم

جمهورية تشاد

رئاسة الجمهورية

رئاسة الوزراء

وزارة المواصلات، الطيران المدني والأرصاد الوطني

الأمانة العامة

سلطة الطيران المدني

ARRÊTE N° 054 /PR/PM/MTACMN/SG/ADAC/2025

Portant adoption et promulgation des Règlements Aéronautiques du Tchad.

La Ministre des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale,

Vu la Constitution ;

Vu la Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 et ses annexes ;

Vu la Loi N°012/PR/2005 du 16 septembre 2005 portant création de l'Autorité de l'Aviation Civile du Tchad ;

Vu l'Ordonnance N°008/PR/2015 du 27 mars 2015 portant Code de l'Aviation Civile du Tchad ;

Vu le Décret N°064/PR/2025 du 04 février 2025 portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;

Vu le Décret N°0065/PR/PM/2025 du 06 février 2025 portant nomination des membres du Gouvernement et les textes modificatifs subséquents ;

Vu le Décret N°1092/PR/PM/2025 du 12 juin 2025 portant structure générale du Gouvernement et attributions de ses membres ;

Vu le Décret N°0522/PR/PM/MTACMN/2024 du 12 avril 2024 portant organisation et fonctionnement du Ministère des Transports, de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale ;

Vu le Décret N°0011/PR/PM/MTACMN/2024 du 10 juin 2024 portant organisation et fonctionnement de l'Autorité de l'Aviation Civile ;

Vu l'Arrêté N°023/MITAC/SE/ADAC/2015 du 30 mars 2015 portant délégation de pouvoirs au Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) ;

Vu les nécessités de service.

ARRÊTE :

Article 1er : De l'adoption

Les Règlements Aéronautiques du Tchad (RAT), listés dans le tableau ci-dessous, sont adoptés et applicables à tous les intervenants du secteur de l'aviation civile.

Il s'agit de :

N°	Numéro des RAT	Parties	Titre du règlement
01	RAT 02	-----	Règles de l'air.
02	RAT 03	Partie 1	Assistance météorologique à la navigation aérienne : Exigences essentielles.
		Partie 2	Assistance météorologique à la navigation aérienne : Appendices et suppléments.
03	RAT 04	-----	Cartes Aéronautiques.
04	RAT 05	-----	Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol.
05	RAT 10	Partie I	Télécommunications aéronautiques : aides radio à la navigation.
		Partie II	Télécommunications aéronautiques : Procédures de télécommunication, y compris celles qui ont le caractère de procédures pour les services de navigation aérienne.
		Partie III	Télécommunications aéronautiques : Systèmes de télécommunications.
		Partie IV	Télécommunications aéronautiques : Systèmes de surveillance et anticollision.
		Partie V	Télécommunications aéronautiques : Emploi du spectre des radiofréquences aéronautiques.
		Partie VI	Télécommunications aéronautiques : systèmes de communication et procédures concernant la liaison C2 des systèmes d'aéronef télépiloté.
06	RAT 11	Partie 1	Services de la Circulation Aérienne : Exigences essentielles.
		Partie 2	Services de la Circulation Aérienne : Gestion de trafic aérien.
07	RAT 12	-----	Services de Recherches et de Sauvetage.
08	RAT 15	Partie 1	Services d'Information Aéronautique : Exigences essentielles.
		Partie 2	Services d'Information Aéronautique : Gestion de l'Information Aéronautique.
09	RAT 20	-----	Règles de conception, de publication et d'exploitation des procédures de vol.
10	RAT 21	-----	Exigences additionnelles à la fourniture des services de la navigation aérienne.

Article 2 : De la Publication et de l'accès aux contenus des RAT

Les usagers du secteur de l'aviation civile et les tiers peuvent avoir accès aux Règlements sur le site web de l'ADAC : www.adac.td.

Article 3 : De l'amendement des RAT

Le Directeur Général de l'Autorité de l'Aviation Civile (ADAC) procèdera au moment opportun aux amendements appropriés desdits Règlements suivant l'évolution des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), des règlements internationaux, sous-régionaux et nationaux lorsque cela s'avère nécessaire.

Article 4 : Des dispositions finales

Le présent Arrêté qui prend effet à compter de sa signature annule toutes les dispositions antérieures contraires et sera enregistré et publié au journal officiel de la République.

N'Djamena, le - 7 NOV 2025

La Ministre des Transports, de l'Aviation Civile
et de la Météorologie Nationale

REPUBLIQUE DU TCHAD
Unité - Travail - Progrès
MINISTERE DES TRANSPORTS, DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE
Ministre

FATIMA GOUKOUNI WEDDEYE

RÉPUBLIQUE DU TCHAD

Unité – Travail - Progrès

MINISTÈRE EN CHARGE DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITÉ DE L'AVIATION CIVILE

RAT 12

SERVICES DE RECHERCHES ET SAUVETAGE

Troisième Edition **Novembre 2025**

LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Page	Edition		Amendements	
	Numéro	Date	Numéro	Date
i	03	28/11/2025	03	29/09/2025
ii	03	28/11/2025	03	29/09/2025
iii	03	28/11/2025	03	29/09/2025
iv	03	28/11/2025	03	29/09/2025
v	03	28/11/2025	03	29/09/2025
vi	03	28/11/2025	03	29/09/2025
vii	03	28/11/2025	03	29/09/2025
viii	03	28/11/2025	03	29/09/2025
ix	03	28/11/2025	03	29/09/2025
x	03	28/11/2025	03	29/09/2025
1-1	03	28/11/2025	03	29/09/2025
1-2	03	28/11/2025	03	29/09/2025
1-3	03	28/11/2025	03	29/09/2025
2-1	03	28/11/2025	03	29/09/2025
2-2	03	28/11/2025	03	29/09/2025
2-3	03	28/11/2025	03	29/09/2025
2-4	03	28/11/2025	03	29/09/2025
3-1	03	28/11/2025	03	29/09/2025
3-2	03	28/11/2025	03	29/09/2025
3-3	03	28/11/2025	03	29/09/2025
4-1	03	28/11/2025	03	29/09/2025
4-2	03	28/11/2025	03	29/09/2025
4-3	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-1	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-2	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-3	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-4	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-5	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-6	03	28/11/2025	03	29/09/2025
5-7	03	28/11/2025	03	29/09/2025
APP-1	03	28/11/2025	03	29/09/2025
APP-2	03	28/11/2025	03	29/09/2025
APP-3	03	28/11/2025	03	29/09/2025

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS

AMENDEMENTS				
N°		Applicable à partir de	Inscrit le	par
OACI	ADAC			
1-18	00	Incorporés dans la présente édition		
18	01	Modification de syntaxe		
	02	Modification de syntaxe et mise en forme		
19	03	28/11/2025	29/09/2025	CAIDIMAR

RECTIFICATIFS			
N°	Applicable le	Inscrit le	par

_____

TABLEAU DES AMENDEMENTS

Amendements	Objet	Date - *Adoption/Approbation* - *Entrée en vigueur* - *application*
01	Modification de syntaxe	
02	Modification de syntaxe et mise en forme	
03	a) Système mondial de détresse et de Sécurité aéronautique (GADSS) ; b) Mesure de la dérive, réactivité des points de contact SAR ; méthodes pour permettre à d'autres Etats d'aider aux opérations de Recherches et de sauvetage, Sécurité du personnel SAR sur les lieux d'accidents, exécution d'exercices, et procédures à suivre en cas d'interception d'un message de détresse.	18 mars 2024 22 juillet 2024 28 novembre 2025

_____

TABLEAU DES RECTIFICATIFS

Rectificatif	Objet	Date de publication

_____

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE

- Annexe 12, Huitième édition – Juillet 2004 (OACI) amendement 1-18 inclus ;
- Annexe 12, Neuvième édition, juillet 2024– (OACI) amendement 19 inclus.

CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT

Le Règlement Aéronautique du Tchad (RAT) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas nécessairement dans chaque RAT.

1. — *Dispositions qui constituent le Règlement proprement dit :*

a) ***Norme ou exigence*** *:* 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 le Tchad se conforme en application des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago). En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil de l'OACI est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.

b) ***Appendices*** *contenant* des dispositions jugées commodes de grouper séparément mais qui font partie des normes.

c) ***Définitions*** d'expressions utilisées dans les normes lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant ; elles font partie des normes où l'expression définie apparaît, car le sens des spécifications dépend de la signification donnée à cette expression.

d) ***Les tableaux*** **et** ***figures*** qui complètent ou illustrent une norme et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme correspondante et ont le même caractère que celle-ci.

2. — *Dispositions ne faisant pas partie du Règlement proprement dit :*

a) ***Introduction*** **et** ***notes explicatives*** figurant au début des parties, chapitres ou sections d'un Règlement afin de faciliter l'application des spécifications.

b) ***Notes*** insérées en italiques dans le texte du Règlement lorsqu'il est nécessaire de fournir des indications ou renseignements concrets sur certaines normes ; ces notes ne font pas partie de la norme en question.

c) ***Suppléments*** contenant des dispositions complémentaires à celles des normes, ou des indications relatives à la mise en application. Les suppléments ne font pas partie des normes.

———————

TABLE DES MATIERES

LISTE DES PAGES EFFECTIVES ii

INSCRIPTION DES AMENDEMENTS ET RECTIFICATIFS iii

TABLEAU DES AMENDEMENTS iv

TABLEAU DES RECTIFICATIFS v

LISTE DES DOCUMENTS DE REFERENCE vi

CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT vii

TABLE DES MATIERES viii

12.2.2 Régions de recherche et de sauvetage 1

12.2.2.1 Le Tchad assure le service de recherches et de sauvetage dans la région de recherche et sauvetage (SRR N'Djaména) constituée de la FIR NDjaména, telle que définie par le plan AFI (DOC 7474). .. 1

12.2.2.2 (Réservé) 1

12.2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage 1

12.2.4 Communications de recherche et de sauvetage 2

12.2.5 Équipes de recherche et de sauvetage 2

12.2.6 Équipement de recherche et de sauvetage 3

12.3.1 Coopération entre les États 1

12.3.2 Coopération avec d'autres services 2

12.3.2 Diffusion de renseignements 2

12.4.1 Renseignements préparatoires 3

12.4.2 Plans de conduite des opérations 3

12.4.3 Équipes de recherche et de sauvetage 4

12.4.4 Entraînement et exercices 4

12.4.5 Épaves 4

12.5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques 1

12.5.2 Procédures applicables par le RCC de N'Djaména pendant les phases critiques 1

12.5.3 Procédures applicables dans le cas où l'exécution des opérations dépend de deux ou plusieurs États contractants 2

12.5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations 2

12.5.5 Procédures applicables par les RCC — fin et suspension des opérations 3

12.5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident 3

12.5.7 Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse 4

12.5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage 5

12.5.9 Constitution des dossiers 5

1. Signaux échangés avec les navires 1

2. Code de signaux visuels sol-air 1

3. Signaux air-sol 3

CHAPITRE 12.1 DÉFINITIONS

Les termes suivants, employés dans le présent Règlement ont la signification indiquée ci-après :

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Phase critique. Terme générique qui désigne, selon le cas, la phase d'incertitude, la phase d'alerte ou la phase de détresse.

Phase d'alerte. Situation dans laquelle on peut craindre pour la sécurité d'un aéronef et de ses occupants.

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 AFI. Région Afrique Océan Indien.

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

Sauvetage. Opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.

Service de recherches et de sauvetage. Exécution de fonctions de monitoring de situations de détresse, de

communications, de coordination, de recherche et sauvetage, d'assistance médicale initiale ou d'évacuation médicale, au moyen de ressources publiques et privées, notamment aéronefs, navires et autres véhicules et installations.

CHAPITRE 12.2 ORGANISATION

12.2.1 Services de recherche et de sauvetage

12.2.1.1 Le Décret N° 038 /PR/MTPT/04 du 10 février 2004 portant Création des Services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) au Tchad en temps de paix, a été pris par le Tchad en vue de la création et de la fourniture rapide de services de recherches et de sauvetage à l'intérieur de son territoire, pour faire en sorte que les personnes en détresse reçoivent une assistance. Ces services fonctionnent 24 heures par jour.

12.2.1.1.1 Les responsabilités de ces services s'étendent dans les limites des Régions de recherches et de sauvetage (SRR) définies dans le Plan Régional AFI de navigation aérienne (Doc 7474) relevant de la compétence du Tchad. Les services sont établis et assurés, individuellement ou en coopération avec d'autres Etats contractants, conformément aux dispositions du présent règlement.

12.2.1.1.2. Les éléments de base des services de recherches et de sauvetage comprennent :

- un cadre juridique : Décret N° 038 /PR/MTPT/04 du 10 février 2004 portant création des Services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) ;
- une autorité responsable ;
- des ressources organisées disponibles, des moyens de communication et un personnel capable d'assurer des fonctions de coordination et d'intervention.

12.2.1.1.3 Le RCC de N'Djaména met en place des processus pour améliorer la fourniture des services, y compris en ce qui concerne la planification, les arrangements de coopération intérieure et internationale et la formation.

12.2.1.2 L'assistance fournie, par les services de recherches et de sauvetage du Tchad, 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.

12.2.1.3 Le Tchad, pour assurer les services de recherches et de sauvetage, utilise des équipes de recherches et de sauvetage et d'autres moyens disponibles pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

12.2.1.4 Dans les régions desservies par des centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes distincts, la coordination la plus étroite possible doit être assurée entre ces centres.

12.2.1.5 La cohérence et la coopération doivent être facilitées entre les services de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes.

12.2.1.6 Lorsque c'est possible, des centres conjoints de coordination de sauvetage doivent être établis pour coordonner les opérations de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritime.

12.2.2 Régions de recherche et de sauvetage

12.2.2.1 Le Tchad assure le service de recherches et de sauvetage dans la région de recherches et sauvetage (SRR N'Djaména) constituée de la FIR N'Djaména, telle que définie par le plan AFI (DOC 7474).

Note : Les régions de recherches et de sauvetage sont établies dans le but de permettre la mise en place d'une infrastructure de communications appropriée, l'acheminement rapide des alertes de détresse et une bonne coordination opérationnelle afin d'appuyer efficacement les services de recherches et de sauvetage. Des États voisins peuvent coopérer à l'établissement de services de recherches et de sauvetage dans une même région SAR.

12.2.2.1.1 (Réservé)

12.2.3 Centres de coordination de sauvetage et centres secondaires de sauvetage

12.2.3.1 Un centre de coordination de sauvetage a été créé à N'Djamena et désigné sous le sigle RCC chargé de la mise en œuvre des opérations SAR.

Note : Les centres de recherche et de sauvetage sont créés conformément aux dispositions du Plan Régional AFI de navigation aérienne.

12.2.3.2 (Réservé)

12.2.3.3 Le RCC de N'Djaména doit être doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

12.2.3.4 Le personnel du RCC de N'Djaména participant aux communications radiotéléphoniques doit être capable d'utiliser la langue anglaise.

12.2.3.5 Dans les régions où les moyens publics de télécommunications ne permettent pas aux personnes qui observent un aéronef dans une situation critique d'en aviser directement et rapidement le RCC de N'Djaména, les postes de gendarmerie, de police et tout autre organisme approprié des services publics ou privés sont désignés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

12.2.3.6 Chaque centre de coordination de sauvetage et, selon qu'il convient, chaque centre secondaire de sauvetage doivent tenir à jour leurs coordonnées dans le répertoire OPS Control.

12.2.3.7 Chaque centre de coordination de sauvetage et, selon qu'il convient, chaque centre secondaire de sauvetage doivent s'inscrire au répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) et doivent maintenir leur accès.

Note. — Des orientations sur l'utilisation du répertoire OPS Control figurent dans le Manual on Global Aeronautical Distress and Safety System (GADSS) (Doc 10165).

12.2.4 Communications de recherche et de sauvetage

12.2.4.1 Le RCC de N'Djaména doit disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

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

12.2.4.2 Tout Centre Secondaire de Recherches et Sauvetage (RSC) rattaché au RCC de N'Djaména doit disposer des moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

a) les centres secondaires de sauvetage voisins ;

b) un centre météorologique ou un centre de veille météorologique ;

c) les équipes de recherche et de sauvetage ;

d) les postes d'alerte.

12.2.5 Équipes de recherche et de sauvetage

12.2.5.1 Des équipes de recherches et du sauvetage doivent être désignés parmi les éléments des services publics ou privés convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage.

Note. — Les équipes et les moyens minimaux nécessaires à des opérations de recherche et de sauvetage dans une région de recherche et de sauvetage sont déterminés par accord régional de navigation aérienne et sont spécifiés dans le plan

régional AFI de navigation aérienne et le document de mise en œuvre des installations et services correspondant.

12.2.5.2 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 doivent être désignés comme partie intégrante du plan de recherche et de sauvetage.

12.2.6 Équipement de recherche et de sauvetage

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

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

12.2.6.3 Tout aéronef de recherche et de sauvetage doit être équipé de manière à pouvoir communiquer sur les fréquences de détresse aéronautiques et les fréquences utilisées sur les lieux, ainsi que sur toute autre fréquence qui pourrait être prescrite.

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

Note 1. — Des spécifications d'emport applicables aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent dans les RAT 06 PARTIES OPS 1, OPS 2 et OPS 3.

Note 2. — Des spécifications relatives aux ELT figurent dans le RAT - 10 PARTIE III.2.

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

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

Note. — A partir du 26 novembre 2026, de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2 182 kHz, 4 125 kHz, 121,5 MHz et 123,1 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment la fréquence 121,5 MHz et 123,1 MHz. Ils veillent plutôt le canal 16 (156,8 MHz), la fréquence maritime internationale de détresse, de sécurité et d'appel.

12.2.6.6 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes doit avoir à son bord un exemplaire du Code international des signaux qui lui permettra de remédier aux difficultés de langue qui peuvent être rencontrées dans les communications avec des navires.

Note. — Le Code international des signaux est publié en français, en anglais et en espagnol par l'Organisation maritime internationale sous les cotes I995F, I994E et I996S respectivement.

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

12.2.6.8 Le RCC de N'Djaména doit entreposer au moins sur son aérodrome de rattachement un équipement de survie convenablement empaqueté pour être largué par des aéronefs qui participent à des opérations de recherche et de sauvetage.

12.2.6.9 A partir du 26 novembre 2026, tout aéronef de recherches et de sauvetage utilisé au-dessus de zones maritimes doit avoir à son bord un dispositif largable permettant de mesurer la dérive réelle à la surface.

———————

CHAPITRE 12.3. COOPÉRATION

12.3.1 Coopération entre les États

12.3.1.1 Les services de recherche et de sauvetage du Tchad doivent être coordonnés avec ceux des États voisins.

12.3.1.2 Selon les besoins, les opérations de recherche et de sauvetage doivent être coordonnées avec celles des États voisins, en particulier quand ces opérations se déroulent à proximité de régions de recherche et de sauvetage adjacentes.

12.3.1.2.1 Le Tchad élabore 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.

12.3.1.3 Sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par la législation nationale en vigueur, le Tchad permettra aux équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États d'entrer immédiatement sur son territoire dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants.

12.3.1.4 Les autorités d'un autre Etat qui souhaitent que ses équipes de recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire du Tchad à des fins de recherche et de sauvetage doivent transmettre au RCC de N'Djaména ou à toute autre autorité désignée, une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

Note 1. — Les adresses du RCC de N'Djaména ou à toute autre autorité désignée sont indiqués dans l'AIP de l'ASECNA.

12.3.1.4.1 Le RCC de N'Djamena ou toute autre autorité désignée qui reçoit une telle demande d'un autre Etat doit :

- accuser immédiatement réception, et
- indiquer, dès que possible, les conditions éventuelles dans lesquelles pourra s'effectuer la mission projetée.

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

12.3.1.6 Le centre de coordination de sauvetage de Ndjamena est autorisé 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 du Tchad, 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.

12.3.1.7 Le centre de coordination de sauvetage de N'Djaména est autorisé à prêter assistance, sur demande, à d'autres centres de coordination de sauvetage, notamment sous forme d'aéronefs, de personnes ou de matériels.

12.3.1.8 Jusqu'au 25 novembre 2026, des arrangements doivent être conclus en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherches et de sauvetage du Tchad, des équipes d'autres États et exploitants, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherches et de sauvetage.

12.3.1.8 A partir du 25 novembre 2026, des arrangements doivent être conclus en vue d'organiser des exercices communs pour la formation des équipes de recherches et de sauvetage des RCC et des RSC du Tchad, des équipes d'autres États et exploitants, en vue d'augmenter l'efficacité des opérations de recherches et de sauvetage.

12.3.1.9 Le RCC doit conclure des accords visant à permettre au personnel du RCC de N'Djaména d'effectuer

périodiquement des visites de liaison auprès des centres des États voisins.

12.3.2 Coopération avec d'autres services

12.3.2.1 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 et pour qu'ils fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

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

Note. — Les autorités compétentes concernées comprennent les autorités aéronautiques, maritimes, fluviales, etc.

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

12.3.2.4 Les équipes de sauvetage doivent être accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces investigations.

12.3.2.5 Jusqu'au 25 novembre 2026, la base aérienne Sergent-Chef ADJI KOSSEI est le point de contact SAR pour la réception des données de détresse Cospas-Sarsat.

A partir du 26 novembre 2026, la base aérienne Sergent-Chef ADJI KOSSEI est le point de contact SAR disponible 24/24 pour la réception et l'accusé de réception des données d'alerte de détresse Cospas-Sarsat, qui veille à alerter en temps voulu le RCC responsable du déclenchement des opérations de recherches et de sauvetage nécessaires.

12.3.3 Diffusion de renseignements

12.3.3.1 Tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur le territoire du Tchad, 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.

12.3.3.2 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, doivent être communiqués par l'intermédiaire du RCC ou d'autres organismes.

12.3.3.3 Dans la mesure où il est 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 doivent être communiqués au public et aux autorités d'intervention d'urgence générale.

_____

CHAPITRE 12.4 MESURES PRÉPARATOIRES

12.4.1 Renseignements préparatoires

12.4.1.1 Le RCC de N'Djaména doit toujours avoir 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 communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherche et de sauvetage ;
d) adresses et numéros de téléphone de tous les exploitants ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans la zone ;
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.

12.4.1.2 Le RCC de N'Djaména doit avoir rapidement accès à tous les autres renseignements intéressant les recherches et le sauvetage, notamment les renseignements concernant :

a) l'emplacement, les indicatifs d'appel, les heures de veille et les fréquences de toutes les stations radio susceptibles d'être utilisées pour appuyer les opérations de 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 ;
e) A partir du 26 novembre 2026, la position, la route et la vitesse des aéronefs qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse ; et

12.4.1.3 (Réservé)

12.4.1.4 (Réservé)

12.4.2 Plans de conduite des opérations

12.4.2.1 Le RCC de N'Djaména doit établir des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans la zone sous sa responsabilité.

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

12.4.2.3 Les plans de conduite des opérations doivent spécifier les dispositions à prendre pour assurer, dans la mesure du possible, l'entretien et le ravitaillement en carburant des aéronefs, navires et véhicules employés dans les opérations de recherche et de sauvetage, y compris les aéronefs, navires et véhicules fournis par d'autres États.

12.4.2.4 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage doivent comprendre 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 matériels ;
i) a partir du 26 novembre 2026, les méthodes pour obtenir une approbation permettant aux équipes de recherche et de sauvetage d'un État d'assistance d'entrer dans le territoire du RCC N'Djaména ;
j) 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 ;
k) les méthodes permettant d'assister les aéronefs de recherche et de sauvetage ou autres aéronefs à se rendre jusqu'à l'aéronef en détresse ;
l) 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.

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

12.4.3 Équipes de recherche et de sauvetage

12.4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage doit :

a) connaître tous les éléments des plans de conduite des opérations prescrits au § 12.4.2 dont elle aura besoin pour l'accomplissement de ses fonctions ;
b) tenir le RCC de N'Djaména informé de son état de préparation.

12.4.3.2 Les Services de Recherches et Sauvetage doivent :

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

12.4.4 Entraînement et exercices

Jusqu'au 25 novembre 2026, les services de recherches et de sauvetage doivent prévoir l'entraînement régulier de leur personnel affecté aux opérations de recherches et de sauvetage et organiser, à cette fin, les exercices nécessaires dans le but d'atteindre et de maintenir une efficacité maximale.

A partir du 25 novembre 2026, les services de recherches et de sauvetage doivent prévoir un entraînement et des exercices réguliers pour leur personnel affecté aux opérations de recherches et de sauvetage se déroulant, selon qu'il convient, à la fois dans des environnements terrestres et dans des environnements maritimes, loin d'un aérodrome, et comprenant à la fois des activités de recherche et des activités de sauvetage dans le but d'atteindre et de maintenir une efficacité maximale.

Note. — Le besoin d'entrainement et d'exercices réguliers peut être modéré en fonction de la fréquence des interventions réelles de recherche et de sauvetage qui démontrent une performance satisfaisante et efficace en matière de recherche et de sauvetage.

12.4.5 Épaves

(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

Le Tchad 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.

12.4.5 Lieux d'accidents et épaves

(Applicable à partir 26 novembre 2026)

12.4.5.1 Le personnel des recherches et de sauvetage qui peut être appelé à intervenir sur le lieu d'un accident d'aéronef doit être formé à la gestion des risques sanitaires potentiels liés à son travail.

Note. — Des orientations sur des pratiques efficaces en matière de santé professionnelle applicables aux lieux d'accidents d'aéronefs figurent dans le Manuel d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, partie I — Organisation et planification (Doc 9756) et la Circulaire 315 — Dangers des lieux d'accidents d'aviation.

12.4.5.2 Le Tchad 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.

CHAPITRE 12.5 PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

12.5.1 Renseignements relatifs aux cas critiques

12.5.1.1 Une administration ou un élément de l'organisation de recherche et de sauvetage qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique doit communiquer immédiatement tous les renseignements dont il dispose au RCC de N'Djaména.

12.5.1.2 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, le RCC de N'Djaména doit évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

12.5.1.3 S'il reçoit, au sujet d'un aéronef dans une situation critique, des renseignements émanant d'autres sources que des organismes des services de la circulation aérienne, le RCC de N'Djaména doit déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et appliquer les procédures correspondantes.

12.5.2 Procédures applicables par le RCC de N'Djaména pendant les phases critiques

12.5.2.1 Phase d'incertitude

Lors du déclenchement d'une phase d'incertitude, le RCC de N'Djaména doit maintenir une coopération 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.

12.5.2.2 Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le RCC de N'Djaména doit alerter immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et déclenche les mesures nécessaires.

12.5.2.3 Phase de détresse

Lors du déclenchement d'une phase de détresse, le RCC de N'Djaména doit :

a) déclencher immédiatement, conformément au plan de conduite des opérations approprié, l'intervention des équipes de recherche et de sauvetage ;
b) déterminer la position de l'aéronef, évaluer le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminer l'étendue de la zone à explorer ;
c) avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tient au courant du déroulement des opérations ;
d) avertir les autres centres de coordination de sauvetage ou RSC/RCC dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner ;
e) informer l'organisme des services de la circulation aérienne qui lui est associé, lorsque les renseignements reçus au sujet du cas critique émanent d'une autre source ;
f) demander au plus tôt à des aéronefs, à des navires, à des stations côtières et à d'autres services qui ne sont pas nommément spécifiés dans le plan de conduite des opérations approprié, mais qui sont à même de le faire, 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) ;

Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans le RAT 10 – Télécommunications aéronautiques, Partie 3.2 sont 121,5 MHz et 406 MHz.

Note. — A partir du 26 novembre 2026, les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans le RAT 10 – Télécommunications aéronautiques, Partie III.2 ; Chapitre 10.5 sont 121,5 MHz et 406,0 à 406,1 MHz. Le plan d'assignation des canaux dans la bande 406 MHz de Cospas-Sarsat figure dans le document C/S T.012 de Cospas-Sarsat.

    2) prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse ;
    3) tenir le RSC/RCC au courant de l'évolution de la situation ;
g) établir, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des

opérations de recherche et de sauvetage et le communique, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations ;

h) au besoin, modifier le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation ;
i) aviser les services compétents chargés d'enquêter sur les accidents ;
j) aviser l'État d'immatriculation de l'aéronef.

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

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

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

a) Lorsque le RCC de N'Djaména 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 au § 12.5.2 et confère avec les RCC voisins afin de désigner un centre qui doit prendre immédiatement la responsabilité des opérations.
b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres de coordination de sauvetage intéressés, le RCC qui coordonne les opérations de recherche et de sauvetage est le centre dont relève :

- la région dans laquelle se trouvait l'aéronef quand il a envoyé son dernier compte rendu de position ; ou
- la région vers laquelle se dirigeait l'aéronef si sa dernière position signalée était à la limite de deux régions de recherche et de sauvetage ; ou
- la région dans laquelle l'aéronef se rendait, s'il n'est pas doté de moyens de communication bilatérale ou s'il n'est pas tenu de rester en liaison radio ; ou
- la région dans laquelle se trouve l'aéronef en détresse, conformément aux indications du système Cospas-Sarsat.

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

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

Le RCC de N'Djaména chargé des opérations de recherche et de sauvetage doit transmettre, à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol/la zone de responsabilité 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.

12.5.3 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, chacun doit agir conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région le lui demande.

12.5.4 Procédures applicables par les services chargés des opérations

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

a) donner des instructions aux équipes de sauvetage placées sous leur autorité et porteront ces instructions à la connaissance du RCC de N'Djaména ;
b) tenir le RCC de N'Djaména au courant du déroulement des opérations.

12.5.5 Procédures applicables par les RCC — fin et suspension des opérations

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

12.5.5.2 Le RCC responsable doit décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage en coordination avec d'autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR.

12.5.5.3 Une fois la mission de recherche et de sauvetage accomplie, ou quand un RCC estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence doit être annulée, les opérations de recherche et de sauvetage doivent être terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés doivent être informés sans délai.

12.5.5.4 En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le RCC estime qu'il y a peut-être encore des survivants, le centre suspend provisoirement les activités sur place en coordination avec les autorités nationales compétentes, 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.

12.5.6 Procédures applicables sur les lieux d'un accident [2]

12.5.6.1 Lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place, le RCC doit charger une ou plusieurs équipes présentes sur les lieux de coordonner l'ensemble des activités afin d'assurer la sécurité et l'efficacité des opérations aériennes et en surface, en tenant compte des possibilités des moyens et des besoins opérationnels.

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

a) rester en vue de l'aéronef ou du navire en détresse jusqu'à ce qu'il soit contraint de quitter les lieux ou informé par le RCC 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 RCC 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 ;
- à partir du 26 novembre 2026, réception ou observation éventuelles de signaux de détresse, y compris de transmissions de balises de détresse ;
- conditions météorologiques sur place ;
- état physique apparent des survivants ;
- jusqu'au 25 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef ou le navire en détresse ; et
- à partir du 26 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre le lieu de détresse ;
- à partir du 26 novembre 2026, position et description de tout autre aéronef ou navire dans la zone qui pourrait prêter assistance ;

d) se conformer aux instructions du RCC ou de l'organisme des services de la circulation aérienne.

5.6.2.1 Jusqu'au 25 novembre 2026, si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef

de recherches et de sauvetage, ledit aéronef doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui 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 doit passer le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

5.6.2.1 A partir du 26 novembre 2026, si le premier aéronef qui arrive sur un lieu de détresse n'est pas un aéronef de recherche et de sauvetage, ledit aéronef doit diriger les mouvements de tous les autres aéronefs qui arrivent par la suite sur place, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de sauvetage approprié ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il doit passer le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

12.5.6.3 S'il est nécessaire qu'un aéronef communique des renseignements aux survivants ou aux équipes de sauvetage de surface, et s'il ne peut utiliser une liaison radio bilatérale, il doit larguer, si possible, un équipement de communication permettant d'établir un contact direct ou doit communiquer lesdits renseignements en larguant un message sur support papier.

12.5.6.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef doit indiquer si le signal a été compris ou non par la méthode décrite au § 12.5.6.3 ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

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

Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés dans le Volume III du Doc 9731 de l'OACI.

Note. — A partir du 26 novembre 2026, les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air sont publiés en appendice et dans le Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR), Volume III — Moyens mobiles (Doc 9731).

5.6.6 A partir du 26 novembre 2026, lorsqu'il a à son bord, conformément au § 12.2.6.9, un dispositif permettant de mesurer la dérive réelle à la surface, un aéronef de recherches et de sauvetage doit larguer le dispositif dès qu'il a atteint le lieu d'un accident.

Note. — L'emploi de dispositifs de ce type contribuera à la planification précise de la zone de recherche et, par conséquent, réduira au minimum le temps de recherche.

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

(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

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

a) accuser réception de la transmission de détresse ;
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 RCC approprié 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.

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

(Applicable à partir du 26 novembre 2026)

12.5.7.1 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 RCC approprié ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne du message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose ;
e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers le lieu de la détresse ; et
f) chercher à établir des communications avec la ou les personnes en détresse.

12.5.7.2 Le pilote qui veille sur la fréquence 121,5 MHz et intercepte une transmission provenant d'une balise de détresse :

a) doit consigner et signaler dès que possible la position où la transmission a été reçue la première fois ;
b) ne doit modifier aucun paramètre du réglage silencieux de la radio de bord ; et
c) si c'est possible, doit continuer de veiller sur la fréquence jusqu'à ce que le signal cesse et signaler la situation au centre de coordination de sauvetage ou à l'organisme responsable des services de la circulation aérienne compétent.

Note. — Le maintien des paramètres du réglage silencieux à partir du moment où la transmission est captée pour la première fois jusqu'au moment où le signal cesse permet de fournir aux centres de coordination du sauvetage la position potentielle la plus précise possible de la balise de détresse.

12.5.8 Signaux pour les recherches et le sauvetage

12.5.8.1 Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits à l'Appendice 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 ne doit être utilisé.

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

12.5.9 Constitution des dossiers

12.5.9.1 Le RCC de N'Djaména doit tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans sa zone de responsabilité.

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

_____

APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note. — Voir Chapitre 12.5, section 12.5.8, du présent Règlement)

1. Signaux échangés avec les navires

1.1 Les manœuvres suivantes, exécutées successivement par un aéronef, signifient que cet aéronef voudrait diriger un navire vers un aéronef ou un navire en détresse :

a) tourner autour du navire au moins une fois;

b) couper la trajectoire du navire, en avant de celui-ci, à basse altitude :

1) en balançant les ailes, ou
2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou
3) en changeant le pas de l'hélice ;

Note. — À cause du niveau de bruit élevé à bord des navires, les signaux sonores des alinéas 2) et 3) peuvent être moins efficaces que le signal visuel de l'alinéa 1) et ils sont considérés comme des moyens supplémentaires pour attirer l'attention.

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

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

— couper le sillage du navire, derrière celui-ci à basse altitude :

1) en balançant les ailes, ou

2) en ouvrant et fermant alternativement les gaz, ou

3) en changeant le pas de l'hélice.

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

— Pour accuser réception des signaux :

1) hisser la flamme du code (bandes verticales blanches et rouges) à bloc (pour signifier compris) ;

2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres T ;

3) changer de cap pour suivre l'aéronef.

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

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

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

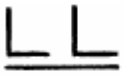
Note. — Voir la note qui suit le § 1.1, alinéa b) 3).

2. Code de signaux visuels sol-air

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

N°	Message	Signal
1	Demandons assistance	
2	Demandons assistance médicale	
3	Non ou réponse négative	
4	Oui ou réponse affirmative	
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	
2	Avons retrouvé tous les occupants	
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	
4	Impossible de continuer. Retournons à la base	
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	

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

Note 1. — Les signaux peuvent être formés par toutes sortes de moyens en employant, par exemple, des bandes de toile, du tissu de parachute, des morceaux de bois, des pierres ou autres matériaux analogues ; délimiter la surface en foulant le sol avec les pieds ou en répandant de l'huile.

Note 2. — Il est possible d'attirer l'attention sur les signaux ci-dessus par d'autres moyens tels que la radio, les fusées, la fumée et la lumière réfléchie.

3. **Signaux air-sol**

3.1 Les signaux suivants, exécutés par un aéronef, signifient que les signaux disposés au sol ont été compris :

a) pendant le jour :

— l'avion balance les ailes ;

b) de nuit :

— l'avion éteint et rallume deux fois ses projecteurs d'atterrissage ou, s'il n'en est pas équipé, ses feux de position.

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

— FIN —