

## **ANNEXE 4**

### **Procédures opérationnelles de recherche et de sauvetage**

1. Tout aéronef et ses occupants en détresse dans la « SRR Tunis » bénéficie d'un service de recherche et de sauvetage, quels que soient son Etat d'immatriculation, la nationalité et le statut de ses occupants et les circonstances dans lesquelles ils sont trouvés.

2. Le service de recherche et de sauvetage en Tunisie fonctionne 24 heures par jour. Son objectif principal est de garantir que les personnes en détresse dans la « SRR Tunis » reçoivent le plus rapidement possible une assistance. Dans la mesure où cet objectif principal le permettra, le service de recherche et de sauvetage prêtera assistance dans d'autres cas d'urgence.

3. Dès la réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, le centre de coordination de sauvetage doit évaluer 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 doit déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et appliquer les procédures correspondantes conformément aux dispositions de l'annexe 3 du présent décret.

4. Les services directement chargés de diriger les opérations de recherches et de sauvetage ou une partie de ces opérations doivent :

a) donner des instructions aux équipes de recherche et de sauvetage placées sous leur autorité et porter ces instructions à la connaissance du centre de coordination de sauvetage,

b) tenir le centre de coordination de sauvetage au courant du déroulement des opérations.

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

6. En cas d'impossibilité de poursuivre une mission de recherche et de sauvetage et si le centre de coordination de sauvetage estime qu'il y a peut-être encore des survivants, il suspend provisoirement les activités sur place, en attendant les faits nouveaux, et doit informer 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 doivent être reprises lorsqu'elles seront justifiées et possibles.

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

8. Lorsqu'un pilote commandant de bord constate qu'un autre aéronef ou un navire est en détresse, il 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 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.

9. Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherche 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 recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de sauvetage 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.

10. 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 communiquer lesdits renseignements en larguant un message sur support papier. Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef doit indiquer si le signal a été compris ou non par la méthode décrite ci-dessus ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

11. 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 conformément aux dispositions pertinentes du volume III du Doc 9731 de l'organisation de l'aviation civile internationale.

12. Lorsqu'un 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 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.

13. Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits au point 18 ci-dessous, ceux-ci ont le sens indiqué dans cette annexe. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne doit être utilisé. Lorsqu'il apercevra l'un des signaux décrits au point 18 ci-dessous, le pilote doit prendre toutes les dispositions nécessaires pour se conformer aux instructions correspondant à ce signal, qui sont indiquées dans ladite annexe.

14. Le centre de coordination de sauvetage doit tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement des services de recherche et de sauvetage dans la « SRR Tunis »,

15. Le centre de coordination de sauvetage doit formuler des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées dans la « SRR Tunis ». Ces avis doivent comporter toutes observations utiles sur les procédures appliquées, les moyens utilisés et sur l'équipement de secours et de survie ainsi que toutes suggestions visant à améliorer ces procédures, ces moyens et cet équipement. Les avis de nature à intéresser d'autres États doivent être communiqués à l'organisation de l'aviation civile internationale pour information et diffusion le cas échéant.

16. Des procédures doivent être définies afin de faciliter la coopération entre les services de recherches et de sauvetage et les services des enquêtes sur les accidents et avec ceux qui sont chargés de s'occuper des victimes.

17. Afin de faciliter les enquêtes techniques sur les accidents, les équipes de sauvetage doivent être accompagnées, chaque fois que possible, de personnes qualifiées pour exécuter ces enquêtes.

## **18. Signaux pour les recherches et le sauvetage**

### **18.1 Signaux échangés avec les navires**

18.1.1 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,

c) mettre le cap dans la direction que doit suivre le navire.

**Remarque :** 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.

La répétition de ces manœuvres a la même signification.

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

a) 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.

18.1.3 Les navires peuvent répondre de la manière suivante au signal du § 18.1.1 :

a) 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.

b) Pour indiquer l'impossibilité de se conformer aux instructions :

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

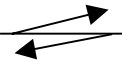
2) transmettre par signaux en morse lumineux une série de lettres N.

18.2. Code de signaux visuels sol-air.

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

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

18.2.2 Code de signaux visuels sol-air à l'usage des équipes de recherche et de sauvetage :

N°	Message	Signal
1	Opérations terminées	L L L
2	Avons retrouvé tous les occupants	<u>L L</u>
3	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	++
4	Impossible de continuer. Retournons à la base	XX
5	Somme 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

18.2.3 Les signaux auront une longueur d'au moins 2,5 m (8 ft) et seront aussi visibles que possible. Ils 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 ou délimiter la surface en foulant le sol avec les pieds ou en répandant de l'huile.

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

### 18.3. Signaux air-sol.

18.3.1 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.

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