

JOURNAL OFFICIEL

DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

PARAISSANT LE 1^{er} ET LE 16 DE CHAQUE MOIS A LOME

TARIF

ACHAT	ABONNEMENT ANNUEL	ANNONCES
<ul style="list-style-type: none"> ● 1 à 12 pages..... 200 F ● 16 à 28 pages 600 F ● 32 à 44 pages 1000 F ● 48 à 60 pages 1500 F ● Plus de 60 pages 2 000 F 	<ul style="list-style-type: none"> ● TOGO..... 20 000 F ● AFRIQUE..... 28 000 F ● HORS AFRIQUE 40 000 F 	<ul style="list-style-type: none"> ● Récépissé de déclaration d'associations 10 000 F ● Avis de perte de titre foncier (1^{er} et 2^e insertions) 20 000 F ● Avis d'immatriculation 10 000 F ● Certification du JO 500 F

N.B. : Le paiement à l'avance est la seule garantie pour être bien servi.

Pour tout renseignement complémentaire, s'adresser à l'EDITOGO Tél. : (228) 22 21 37 18 / 22 21 61 07 / 08 Fax (228) 22 22 14 89 - BP: 891 - LOME

DIRECTION, REDACTION ET ADMINISTRATION

CABINET DU PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE - TEL. : 22 21 27 01 - LOME

SOMMAIRE

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE

TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS, ARRETES

ET DECISIONS

DECISIONS

PRIMATURE

MINISTERE DES TRANSPORTS ROUTIERS AERIENS ET FERROVIERES

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

2024

31 oct.-Décision n°98/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux règles de l'air (RANT 02)..... 2

31 oct.-Décision n°99/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif à l'assistance météorologique aérienne (RANT 03)..... 2

31 oct.-Décision n°100/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux cartes aéronautiques (RANT 04)..... 2

31 oct.- Décision n°101/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux télécommunications aéronautiques (RANT 10 Part 2 et Part 3)..... 3

31 oct.- Décision n°102/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux services de la circulation aérienne (RANT 11 Part 1)..... 3

31 oct.- Décision n°103/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux recherches et sauvetage (RANT 12)..... 4

31 oct.- Décision n°104/24 /ANAC/DG portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux services d'information aéronautique (RANT 15)..... 4

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE

TOGOLAISE

LOIS, ORDONNANCES, DECRETS, ARRETES

ET DECISIONS

DECISIONS

**DECISION N° 98/24/ANAC/DG du 31/10/2024
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif aux règles de l'air (RANT 02)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 017/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux règles de l'air (RANT 02), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende le règlement aéronautique national togolais relatif aux règles de l'air (RANT 02), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse : www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise.

Art. 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

**DECISION N° 99/24/ANAC/DG du 31/10/2024
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif à l'assistance météorologique à la
navigation aérienne (RANT 03)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 018/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne (RANT 03), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende le règlement aéronautique national togolais relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne (RANT 03), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise.

Art. 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le Directeur Général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

**DECISION N° 100/24/ANAC/DG du 31/10/2024
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif aux cartes aéronautiques (RANT 04)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 019/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux cartes aéronautiques (RANT 04), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende le règlement aéronautique national togolais relatif aux cartes aéronautiques (RANT 04), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise.

Art. 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

**DECISION N° 101/24/ANAC/DG du 31/10/2024
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif aux télécommunications
aéronautiques (RANT 10 Part 2 et Part 3)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 025/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux télécommunications aéronautiques (RANT 10), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende les parties 2 et 3 du règlement aéronautique national togolais relatif aux télécommunications aéronautiques (RANT 10), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République togolaise.

Art. 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

**DECISION N° 102/24/ANAC/DG du 31/10/2024
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif aux services de la circulation
aérienne (RANT 11 Part 1)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 026/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux services de la circulation aérienne (RANT 11), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende la partie 1 du règlement aéronautique national togolais relatif aux services de la circulation aérienne (RANT 11), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise.

Art. 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et

aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

**DECISION N° 103/24/ANAC/DG du 31/10/2024
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif aux recherches et sauvetage
(RANT 12)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 027/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetage (RANT 12), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende le règlement aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetage (RANT 12), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal Officiel de la République Togolaise.

Article 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

**DECISION N° 104/24/ANAC/DG
portant amendement du règlement aéronautique
national relatif aux services d'information
aéronautique (RANT 15)**

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur general de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 030/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux services d'information aéronautique (RANT 15), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article premier : La présente décision amende le règlement aéronautique national togolais relatif aux services d'information aéronautique (RANT 15), en annexe.

Art. 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République togolaise.

Art. 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aérodromes est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le 31 octobre 2024

Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

PRIMATURE

**MINISTRE DES TRANSPORTS ROUTIERS
AERIENS ET FERROVIAIRES**

AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION GENERALE



REPUBLIQUE TOGOLAISE

Travail – Liberté – Patrie

DECISION N° 103 /24/ANAC/DG

portant amendement du règlement aéronautique national relatif aux recherches et sauvetage
(RANT 12)

LE DIRECTEUR GENERAL

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétences au directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile ;

Vu le décret n° 2024-001/PR du 04 janvier 2024 portant nomination du directeur général de l'Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO) ;

Vu l'arrêté n° 027/MIT/CAB du 31 juin 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetage (RANT 12), ensemble les textes qui l'ont modifié ;

DECIDE :

Article 1^{er} : La présente décision amende le règlement aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetage (RANT 12), en annexe.

Article 2 : Le règlement amendé est disponible à la bibliothèque de l'ANAC et publié sur son site web à l'adresse www.anac-togo.tg.

La présente décision sera publiée au Journal officiel de la République togolaise.

Article 3 : L'assistant au directeur général adjoint chargé de la coordination des activités de navigation aérienne et aéroports est chargé de l'application de la présente décision qui prend effet à compter de sa date de signature.

Fait à Lomé le **31 OCT 2024**



Le directeur général

LCL IDRISOU Abdou Ahabou

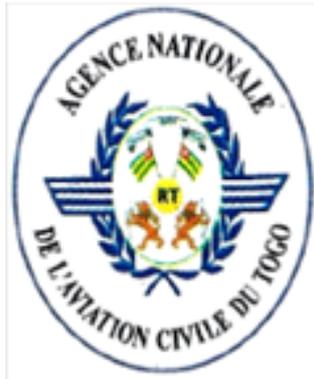
Ampliation :

SG/MTRAF	01
ASECNA – Rep. Lomé	01
ASECNA – DG Dakar	01
SALT	01
BTL	01
RSC Lomé	01
Compagnies aériennes	07

République du Togo

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de L'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 12

**RECHERCHES ET SAUVETAGE
(SAR)**

1^{ère} édition / Révision 01/ Octobre 2024

APPROUVÉ PAR

**ARRETE N° 027/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement
aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetages**



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

CHAP 0 : i
Révision : 01
Date : 31/10/2024

CHAPITRE 0: ADMINISTRATION DU DOCUMENT



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

CHAP 1 : ii
Révision : 01
Date : 31/10/2024

0.1 LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° d'édition	Date d'édition	N° de révision	Date de révision
PG RANT 12		01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
PG ADM	i	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
LPE	ii	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
ER	iii	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
LA	iv	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
TDM	v	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
CHAP 1	1-3	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
CHAP 2	1-4	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
CHAP 3	1-2	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
CHAP 4	1-4	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
CHAP 5	1-8	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
PG APPENDICES	I	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024
APPENDICE	II-V	01	Juillet 2015	01	Octobre 2024



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

CHAP 1 : v
Révision : 01
Date : 31/10/2024

0.4 TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 0: ADMINISTRATION DU DOCUMENT.....	i
0.1 LISTE DES PAGES EFFECTIVES.....	ii
0.2 ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS	iii
0.3 LISTE DES AMENDEMENTS	iv
0.4 TABLE DES MATIÈRES	v
Chapitre 1 : CARACTÈRE ELEMENTS DU REGLEMENT, DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES.....	1-1
1.1 CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT	1-1
1.2 DÉFINITIONS	1-2
1.3 ABREVIATIONS ET ACRONYMES	1-3
Chapitre 2 . ORGANISATION.....	2-1
2.1 SERVICES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE.....	2-1
2.3 CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE ET CENTRES SECONDAIRES DE SAUVETAGE.....	2-2
2.4 COMMUNICATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE	2-3
2.5 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE.....	2-4
2.6 ÉQUIPEMENT DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE	2-4
Chapitre 3 . COOPÉRATION.....	3-1
3.1 COOPERATION ENTRE LES ÉTATS	3-1
3.2 COOPERATION AVEC D'AUTRES SERVICES	3-2
Chapitre 4 . MESURES PRÉPARATOIRES	4-1
4.1 RENSEIGNEMENTS PREPARATOIRES	4-1
4.2 PLANS DE CONDUITE DES OPERATIONS	4-2
4.3 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE.....	4-3
4.4 ENTRAÎNEMENT ET EXERCICES.....	4-3
4.5 ÉPAVES	4-3
4.5 LIEUX D'ACCIDENTS ET EPAVES.....	4-4
Chapitre 5 . PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE	5-1
5.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CAS CRITIQUES.....	5-1
5.2 PROCEDURES APPLICABLES PAR LE CENTRE SECONDAIRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE PENDANT LES PHASES CRITIQUES.....	5-1



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

CHAP 1 : vi
Révision : 01
Date : 31/10/2024

5.3 PROCEDURES APPLICABLES DANS LE CAS OU L'EXECUTION DES
OPERATIONS DEPEND DE DEUX OU PLUSIEURS ÉTATS CONTRACTANTS 5-3

5.4 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES SERVICES CHARGES DES OPERATIONS
..... 5-3

5.5 PROCEDURES APPLICABLES PAR LE CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE —
FIN ET SUSPENSION DES OPERATIONS..... 5-3

5.6 PROCEDURES APPLICABLES SUR UN LIEU DE DETRESSE 5-4

5.7 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI
INTERCEPTE UN MESSAGE DE DETRESSE..... 5-6

5.7 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI
INTERCEPTE UN MESSAGE DE DETRESSE..... 5-6

5.8 SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE..... 5-7

5.9 CONSTITUTION DES DOSSIERS..... 5-7

APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE II



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

CHAP 1 : vii
Révision : 01
Date : 31/10/2024

PAGE LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 12 - Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 1-1 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

Chapitre 1 : CARACTÈRE DES ELEMENTS DU REGLEMENT, DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

CARACTÈRE DES ÉLÉMENTS DU RÈGLEMENT

Un Règlement aéronautique national du Togo (RANT) comporte des éléments dont les divers caractères sont précisés ci-après, toutefois, tous ces éléments ne figurent pas *nécessairement dans chaque RANT*.

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

- a) **Norme ou exigence nationale** : 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 l'État du Togo se conforme en application des dispositions de la Convention. En cas d'impossibilité de s'y conformer, une notification au Conseil est faite aux termes de l'article 38 de la Convention de Chicago.
- b) **Appendices** contenant des dispositions jugées commode de grouper séparément mais qui font partie des normes nationales.
- c) **Définitions** d'expressions utilisées dans les normes nationales lorsque la signification de ces expressions n'est pas couramment admise. Les définitions n'ont pas un caractère indépendant; elles font partie des normes nationales 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 nationale et auxquels renvoie le texte de la disposition font partie intégrante de la norme nationale 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 nationales ; ces notes ne font pas partie de la norme nationale en question.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 1-2</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

1.1 DÉFINITIONS

Dans le présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

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

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

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

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

Centre secondaire de sauvetage (RSC) : Organisme subordonné à un centre de coordination de sauvetage et créé pour le seconder 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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 1-3 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

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.

1.2 ABREVIATIONS ET ACRONYMES

JRCC: Joint Rescue Coordination Centre (Centre conjoint de coordination de sauvetage)

RCC: Rescue Coordination Centre (Centre de coordination de sauvetage)

RSC : Rescue SubCentre (Centre secondaire de sauvetage)

SAR : Search And Rescue (Recherche et sauvetage)

SRR : Search and Rescue Region (Région de recherche et de sauvetage)

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 2 : 2-1</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Chapitre 2 . ORGANISATION

2.1 SERVICES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

2.1.1 Des dispositions nécessaires en vue de la coordination en fourniture rapide de services de recherche et de sauvetage à l'intérieur du territoire togolais, devront être mises en place individuellement par le Togo ou en coopération avec d'autres Etats pour faire en sorte que les personnes en détresse reçoivent une assistance. Ces services fonctionneront 24 heures par jour.

Note : Les dispositions pour l'organisation et le fonctionnement des services de recherches et sauvetages (SAR) des aéronefs en détresse en temps de paix au Togo, ont été établis par décret et arrêtés. Les services de recherches et sauvetages rendus par le sous-centre SAR de Lomé, sont assurés 24 heures par jour.

2.1.1.1 Les portions d'espace aérien situées au-dessus de la haute mer ou de régions de souveraineté dans lesquelles seront établis des services de recherche et de sauvetage devront être déterminées par des accords régionaux de navigation aérienne.

Le Togo qui a accepté d'assurer des services de recherche et de sauvetage dans ces régions, individuellement ou en coopération avec d'autres Etats contractants, prendra des dispositions pour que ces services soient établis et assurés conformément aux dispositions du présent règlement.

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

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

2.1.1.3 Les organismes de recherche et de sauvetage devront mettre en place des processus pour améliorer la fourniture des services, y compris en ce qui concerne la planification, la formation et les arrangements de coopération intérieure et internationale en conformité avec les dispositions nationales en vigueur.

2.1.2 Lorsque le Togo prête assistance à un aéronef en détresse et aux survivants d'un accident d'aviation, cette assistance ne tiendra compte ni de la nationalité, ni du statut des personnes, ni des circonstances dans lesquelles elles sont trouvées.

2.1.3 Afin d'assurer des services de recherche et de sauvetage, des équipes de recherche et de sauvetage et d'autres moyens disponibles doivent être utilisés pour prêter assistance à tous les aéronefs ou à leurs occupants qui sont ou qui semblent être dans une situation d'urgence.

2.1.4 Lorsque la fourniture des services de recherche et du sauvetage est rendue par des centres de coordination de sauvetage aéronautiques et maritimes distincts, une coordination la plus étroite possible

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 2-2</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

doit être établie et assurée entre ces centres.

2.1.5 Des mécanismes doivent être établis pour faciliter la cohérence et la coopération entre les services de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes

2.1.6 Lorsque c'est possible, un centre conjoint de coordination de sauvetage doit être établi pour coordonner les opérations de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes

2.2 Régions de recherche et de sauvetage

2.2.1 Les limites des régions de recherche et de sauvetage à l'intérieur desquelles il est assuré des services de recherche et de sauvetage seront contiguës et ne doivent pas chevaucher.

Note 1. — Les régions de recherche et de sauvetage sont établies dans le but de permettre la mise en place d'une infrastructure de communications appropriée, l'acheminement rapide des alertes de détresse et une bonne coordination opérationnelle afin d'appuyer efficacement les services de recherche et de sauvetage. Des États voisins peuvent coopérer à l'établissement de services de recherche et de sauvetage dans une même région SAR.

Note 2. — Les limites des régions de recherche et de sauvetage sont déterminées compte tenu de facteurs techniques et opérationnels; elles ne correspondent pas aux frontières entre les États.

Note 3 Les zones de responsabilité à l'intérieur desquelles les services de recherches et de sauvetages sont assurés par le sous-centre de coordination de Lomé sont définies comme suit :

Sur mer, les limites coïncident avec celles de la TMA (Zone terminale d'approche) de Lomé ;

Sur terre les limites correspondent avec les découpages administratifs (préfectures) du territoire togolais.

2.2.1.1 Lorsque cela est possible, les régions de recherche et de sauvetage doivent coïncider avec les régions d'information de vol correspondantes. Les régions établies au-dessus de la haute mer devraient coïncider avec les régions de recherche et de sauvetage maritimes.

Note : la région de recherche et sauvetage d'Accra (SRR Accra) dont dépend le centre secondaire de recherches et sauvetage de Lomé coïncide avec la région d'information de vol correspondante (FIR Accra)

2.3 CENTRES DE COORDINATION DE SAUVETAGE ET CENTRES SECONDAIRES DE SAUVETAGE

2.3.1 Réserve

2.3.2 Lorsque cela permettra d'améliorer l'efficacité des services de recherche et de sauvetage à l'intérieur du Togo, dont l'espace aérien est totalement compris dans une région de recherche et de sauvetage un sous centre de coordination de sauvetage doit être établi et subordonné au centre de coordination de sauvetage de la région de recherches et sauvetage correspondante.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 2-3</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

Note : par accord régional de navigation aérienne, la région d'information de vol (FIR Accra) et la région de recherche et sauvetage d'Accra regroupe les espaces aériens de quatre Etats contractants dont le Togo. Toutefois le Togo dispose d'un centre secondaire de recherches et sauvetage de Lomé (RSC-Lomé) en vue d'appuyer le centre de coordination de recherche et de sauvetage de la région de recherche et de sauvetage d'Accra

2.3.3 Chaque centre secondaire de sauvetage doit être doté 24 heures sur 24 d'un personnel formé capable d'utiliser la langue employée dans les communications radiotéléphoniques.

2.3.4 Le personnel du centre secondaire de recherches et de sauvetage participant aux communications radiotéléphoniques doit être capable d'utiliser la langue anglaise.

2.3.5 Lorsque 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 sous centre de coordination de sauvetage de Lomé, des organismes appropriés des services publics ou privés doivent être désignés pour remplir les fonctions de postes d'alerte.

Note : de par leurs fonctions et missions, la gendarmerie, la police, la préfecture, les chefs-lieux de région, les chefs canton etc.. doivent alerter le RSC-Lomé pour toute situation critique d'un aéronef en détresse, accident et à cet effet sont sensibilisés sur les activités SAR.

2.3.6 Chaque centre secondaire de sauvetage doit tenir à jour ses coordonnées dans le répertoire OPS Control.

2.3.7 Chaque centre secondaire de sauvetage doit s'inscrire au répertoire de localisation des aéronefs en détresse (LADR) et maintenir son 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).

2.4 COMMUNICATIONS DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

2.4.1 Réserve

Note : Par accord régional de navigation aérienne, le Ghana a accepté d'établir le centre de coordination de recherches et de sauvetage pour assurer les services SAR dans la région de recherches et sauvetage de la FIR Accra composée du Ghana, du Togo, du Bénin et du Sao tome principe. Pour appuyer cette assistance régionale, le Togo a établi le RSC-Lomé opérationnel depuis mai 2011.

2.4.2 Chaque centre secondaire de sauvetage doit prendre des dispositions pour s'équiper de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec :

- a) les centres de coordination 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 2-4</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

- e) les organismes des services de la circulation aérienne auxquels il est associé
- f) le centre de contrôle de mission Cospas-Sarsat de l'Espagne.

2.5 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

2.5.1 Les éléments du service public ou privé convenablement situés et équipés aux fins des recherches et du sauvetage doivent être désignés comme équipes de recherche et de sauvetage

2.5.2 Les 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 devront être désignés comme partie intégrante du plan de recherche et de sauvetage.

2.6 ÉQUIPEMENT DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

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

2.6.2 Les équipes de recherche et de sauvetage devront disposer de moyens de communication bidirectionnelle rapides et sûrs avec les autres moyens de recherche et de sauvetage intervenant dans la même opération.

2.6.3 Tout aéronef de recherche et de sauvetage devra 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 prescrite.

2.6.4 Tout aéronef de recherche et de sauvetage devra être équipé d'un dispositif de radio-ralliement fonctionnant sur les fréquences de détresse.

Note 1. — Des spécifications d'emport applicables aux émetteurs de localisation d'urgence (ELT) figurent dans les RANT 6 PART OPS 1, 2 et 3.

Note 2. — Des spécifications relatives aux ELT figurent dans le RANT 10, Volume III.

2.6.5 Tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé pour des opérations de recherche et de sauvetage au-dessus de zones maritimes devra 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 2182 kHz, 4125 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. — Au 26 novembre 2026, de nombreux navires peuvent communiquer avec des aéronefs sur 2182 kHz, 4125 kHz, 121,5 MHz et 123,1 MHz. Par contre, les navires ne veillent peut-être pas régulièrement ces fréquences, et notamment les fréquences 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 12</p> <p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 2-5</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

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.

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.

2.6.8 Lorsque cela est possible un équipement de survie convenablement emballé pour être largué par des aéronefs devrait être entreposé à des aérodromes appropriés.

2.6.9. Au 26 novembre 2026, tout aéronef de recherche et de sauvetage utilisé au-dessus de zones maritimes devrait avoir à son bord un dispositif largable permettant de mesurer la dérive réelle à la surface.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 12</p> <p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 3 : 3-1</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Chapitre 3 . COOPÉRATION

3.1 COOPERATION ENTRE LES ÉTATS

3.1.1 Les services de recherche et de sauvetage au Togo doivent être coordonnés avec ceux des États voisins.

3.1.2. Selon les besoins, les opérations de recherches et de sauvetage se déroulant à proximité des régions de recherches et de sauvetage adjacentes doivent être coordonnées avec celles des États voisins.

3.1.2.1 Le centre secondaire de sauvetage doit élaborer des plans et des procédures de recherche et de sauvetage destinés à faciliter la coordination des opérations de recherche et de sauvetage avec ceux des États voisins.

3.1.3 Sous réserve des conditions qui peuvent être prescrites par les autorités togolaises, il sera permis aux équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États d'entrer immédiatement sur le territoire du Togo dans le but de rechercher les lieux d'accidents d'aviation et de secourir les survivants.

3.1.4 Lorsque les autorités d'un État contractant souhaitent que ses équipes de recherche et de sauvetage pénètrent sur le territoire Togolais à des fins de recherche et de sauvetage, elles doivent transmettre au centre secondaire de sauvetage (RSC) ou à toute autre autorité désignée par le Togo une demande contenant des renseignements complets sur la mission projetée et sa nécessité.

3.1.4.1 Les autorités compétentes du Togo doivent :

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

3.1.5 Les autorités du Togo prendront des arrangements avec des États voisins pour renforcer la coopération et la coordination dans le domaine des recherches et du sauvetage et ainsi que pour établir les conditions d'entrée des équipes de recherche et de sauvetage sur son territoire. Ces arrangements devront faciliter l'entrée de ces équipes en réduisant au minimum les formalités requises.

3.1.6 Sous réserve des conditions prescrites par les autorités togolaises, les centres secondaires de sauvetage (RSC) du Togo sont autorisées:

- a) à demander à tout autre centre de coordination de sauvetage les secours dont ils peuvent avoir besoin, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel;
- b) à délivrer toute autorisation nécessaire pour l'entrée, sur leur territoire, de ces aéronefs, de ces navires, de ces personnes ou de ce matériel;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 3-2</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

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

3.1.7 Le centre secondaire de sauvetage est autorisé sur demande d'autres centres de coordination de sauvetage, à leur prêter assistance, notamment sous forme d'aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

3.1.8 Afin d'augmenter l'efficacité des opérations de recherche et de sauvetage, des arrangements doivent être conclus, en vue d'organiser des exercices communs pour la formation du RSC et des équipes de recherche et de sauvetage du Togo avec celles d'autres États et exploitants.

3.1.9 Des arrangements doivent être conclus pour permettre au personnel du centre secondaire de sauvetage d'effectuer périodiquement des visites de liaison auprès des centres de recherches et sauvetage des États voisins.

3.2 COOPERATION AVEC D'AUTRES SERVICES

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 cette dernière organisation dans les opérations de recherche et de sauvetage et doivent fournir toute assistance possible aux survivants d'accidents d'aviation.

3.2.2 Pour garantir le maximum d'efficacité et d'efficience des services de recherche et de sauvetage, une coordination la plus étroite possible doit être assurée entre les autorités aéronautiques et maritimes compétentes

Note : Dans le cadre de la fourniture des services de recherches et de sauvetage par le RSC-Lomé, un arrêté interministériel a désigné des membres pour le rendre opérationnel. Ces membres comprennent le personnel de l'armée de l'air, de la marine nationale, des fournisseurs des services de la circulation aérienne etc.

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

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

3.2.5 Un point de contact SAR disponible 24 heures sur 24 doit être désigné 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 ou le RSC responsable du déclenchement des opérations de recherche et de sauvetage nécessaire.

Note : Le point de contact SAR est le centre secondaire SAR de Lomé.

3.3 DIFFUSION DE RENSEIGNEMENTS

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 12</p> <p style="text-align: center;">-</p> <p style="text-align: center;">Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 1 : 3-3</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

3.3.1 Le Togo publiera et diffusera tous les renseignements nécessaires à l'entrée, sur son territoire, des équipes de recherche et de sauvetage appartenant à d'autres États, ou encore inclura ces renseignements dans des arrangements relatifs à des services de recherche et de sauvetage.

3.3.2 Le Togo communiquera, par l'intermédiaire des centres de coordination de sauvetage d'Accra des renseignements concernant son plan de conduite des opérations de recherche et de sauvetage quand de tels renseignements peuvent être utiles à la fourniture des services de recherche et de sauvetage.

3.3.3 Dans la mesure où il est souhaitable et possible de le faire, les dispositions établies doivent permettre de communiquer au public et aux autorités d'intervention d'urgence des renseignements sur les mesures à prendre lorsqu'il y a lieu de croire qu'un aéronef en situation d'urgence risque de devenir une menace pour le public ou nécessite une intervention d'urgence générale.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 4 : 4-1</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

Chapitre 4 . MESURES PRÉPARATOIRES

4.1 RENSEIGNEMENTS PREPARATOIRES

4.1.1 Tout centre secondaire de sauvetage doit avoir toujours rapidement accès aux renseignements les plus récents concernant les moyens ci-après de recherche et de sauvetage dans sa région :

- a) équipes de recherche et de sauvetage, centres de coordination-de sauvetage et postes d'alerte;
- b) organismes des services de la circulation aérienne;
- c) moyens de communication qui peuvent être utilisés pour les opérations de recherche et de sauvetage;
- d) adresses et numéros de téléphone de tous les exploitants ou de leurs représentants désignés qui assurent des services dans la région;
- e) toutes autres ressources privées et publiques, y compris les moyens médicaux et les moyens de transport susceptibles d'être utilisés pour les recherches et le sauvetage.

4.1.2 Tout centre secondaire de recherches et de sauvetage 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) au 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
- f) au 26 novembre 2026, lorsque la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes, la position, la route et la vitesse des navires qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse.

4.1.3 Jusqu'au 25 novembre 2026, tout centre secondaire de recherches et de sauvetage dont la région de recherche et de sauvetage comprend des zones maritimes doit avoir facilement et rapidement accès aux renseignements sur la position, la route et la vitesse des navires qui se trouvent dans ces zones et qui pourraient être en mesure de prêter assistance à un aéronef en détresse, ainsi qu'aux renseignements sur la façon d'entrer en communication avec ces navires.

Note. — Ces renseignements peuvent être conservés dans les centres de coordination de sauvetage ou

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 4 : 4-2</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------------

doivent pouvoir être obtenus facilement.

4.1.4 Réserve

4.2 PLANS DE CONDUITE DES OPERATIONS

4.2.1 Tout centre secondaire de sauvetage doit établir des plans détaillés pour la conduite des opérations de recherche et de sauvetage dans sa région.

4.2.2 Les plans de conduite des opérations de recherche et de sauvetage devront 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.

4.2.3 Les plans de conduite des opérations devront 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.

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;
- 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) au 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 de l'État du RCC ;
- 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;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 4 : 4-3 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

- 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.

4.2.5 Dans le cas des aérodromes côtiers, des plans de conduite d'opérations de recherche et de sauvetage doivent être intégrés aux plans d'urgence des aéroports pour que des services de sauvetage soient prévus dans le voisinage des aérodromes, ainsi que des services de sauvetage en eau.

4.3 ÉQUIPES DE RECHERCHE ET DE SAUVETAGE

4.3.1 Toute équipe de recherche et de sauvetage doit :

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

4.3.2 Tout centre secondaire de sauvetage doit :

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

4.4 ENTRAÎNEMENT ET EXERCICES

Jusqu'au 25 novembre 2026, afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, tout sous centre de sauvetage doit prévoir l'entraînement régulier de son personnel affecté à ces opérations et organiser, à cette fin, les exercices nécessaires de recherche et de sauvetage.

Au 26 novembre 2026, afin d'obtenir et de maintenir une efficacité maximale des opérations de recherche et de sauvetage, tout centre secondaire de sauvetage doit prévoir pour son personnel affecté à ces opérations, un entraînement et des exercices réguliers 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.

Note. — Le besoin d'entraînement 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.

4.5 ÉPAVES

(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p style="text-align: center;">RANT 12 - Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 4 : 4-4 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------	-------------------------------------------------------------

Les dispositions nécessaires doivent être prises pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire togolais ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer dans les régions de recherche et de sauvetage dont le Togo 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.

4.5 LIEUX D'ACCIDENTS ET EPAVES

(Applicable au 26 novembre 2026)

4.5.1 Tout centre secondaire de sauvetage veille à ce que son personnel de recherche et de sauvetage qui peut être appelé à intervenir sur le lieu d'un accident d'aéronef soit 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.

4.5.2 Les dispositions nécessaires doivent être prises pour que les épaves provenant d'accidents d'aviation et se trouvant sur le territoire togolais ou, dans le cas des accidents survenus en haute mer dans les régions de recherche et de sauvetage dont le Togo 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>CHAP 5 : 5-1</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------

Chapitre 5 . PROCÉDURES DE MISE EN ŒUVRE

5.1 RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CAS CRITIQUES

5.1.1 Toute administration, tout service public, toute personne ou entité au Togo qui a des raisons de croire qu'un aéronef est dans une situation critique doit communiquer immédiatement tous les renseignements dont il dispose au centre secondaire de sauvetage.

5.1.2 Dès réception des renseignements concernant un aéronef dans une situation critique, tout centre secondaire de sauvetage devra évaluer immédiatement ces renseignements ainsi que l'importance de l'opération à exécuter.

5.1.3 Lorsqu'un centre secondaire de sauvetage 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, il devra déterminer la phase critique à laquelle correspond la situation et appliquer les procédures correspondantes.

5.2 PROCEDURES APPLICABLES PAR LE CENTRE SECONDAIRE DE COORDINATION DE SAUVETAGE PENDANT LES PHASES CRITIQUES

5.2.1 Phase d'incertitude

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

5.2.2 Phase d'alerte

Lors du déclenchement d'une phase d'alerte, le centre secondaire de sauvetage devra alerter immédiatement les équipes de recherche et de sauvetage et déclencher les mesures nécessaires.

5.2.3 Phase de détresse

Lors du déclenchement d'une phase de détresse, le centre secondaire de sauvetage 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, évaluera le degré d'incertitude de cette position et, d'après ce renseignement et les circonstances, déterminera l'étendue de la zone à explorer;
- c) avertir l'exploitant, lorsque cela est possible, et le tiendra au courant du déroulement des opérations;
- d) avertir les autres centres de coordination de sauvetage dont l'aide semble devoir être nécessaire ou que les opérations peuvent concerner;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : 5-2 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

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

Note. — Jusqu'au 25 novembre 2026, les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans le RANT 10 PART 3, sont 121,5 MHz et 406 MHz.

Note. — Au 26 novembre 2026, les fréquences indiquées dans les spécifications des ELT figurant dans l'Annexe 10, Volume III, 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) de prêter toute l'assistance possible à l'aéronef en détresse;
- 3) de tenir le centre de coordination sauvetage au courant de l'évolution de la situation;
- g) d'établir, d'après les renseignements dont il dispose, un plan d'action détaillé pour l'exécution des opérations de recherche et/ou de sauvetage et le communiquera, à titre indicatif, aux services directement chargés de diriger ces opérations;
- h) au besoin, de modifier le plan d'action détaillé, selon l'évolution de la situation;
- i) d'aviser les services compétents chargés d'enquêter sur les accidents;
- j) d'aviser l'État d'immatriculation de l'aéronef.

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

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

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

- a) le centre secondaire de sauvetage prendra de sa propre initiative les dispositions spécifiées au § 5.2 et confèrera avec les centres de coordination de sauvetage voisins afin de désigner un centre qui devra prendre immédiatement la responsabilité des opérations lorsque le centre secondaire de sauvetage sera avisé d'une phase critique et qu'à sa connaissance aucun autre centre n'aura pris les mesures voulues.
- b) Sauf décision contraire prise d'un commun accord par les centres de coordination de sauvetage intéressés, le centre de coordination de sauvetage qui coordonnera les opérations de recherche et de sauvetage sera le centre dont relève :



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12

-

Recherches et sauvetage

APP : 5-3
Révision : 01
Date : 31/10/2024

- o la région dans laquelle se trouvait l'aéronef quand il a envoyé son dernier compte rendu de position; ou
 - o 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
 - o 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
 - o la région dans laquelle se trouve l'aéronef en détresse, conformément aux indications du système Cospas- Sarsat.
- c) Une fois la phase de détresse déclarée, le centre de coordination de sauvetage responsable de la coordination générale signalera toutes les circonstances du cas critique et l'évolution de la situation à tous les autres centres de coordination de sauvetage susceptibles de participer aux opérations. De même, tous les centres de coordination de sauvetage qui viendraient à apprendre des éléments d'information concernant l'urgence les transmettront au centre responsable de l'ensemble des opérations.

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

Tout centre secondaire de sauvetage devra transmettre à l'organisme des services de la circulation aérienne desservant la région d'information de vol dans laquelle se trouve l'aéronef, des renseignements sur les opérations de recherche et de sauvetage qui ont été déclenchées, afin que ces renseignements puissent être transmis à l'aéronef.

5.3 PROCEDURES APPLICABLES DANS LE CAS OU L'EXECUTION DES OPERATIONS DEPEND DE DEUX OU PLUSIEURS ETATS CONTRACTANTS

Lorsque l'exécution des opérations dans l'ensemble de la région de recherche et de sauvetage incombera à plusieurs États contractants, le Togo agira conformément au plan de conduite des opérations pertinent lorsque le centre de coordination de sauvetage de la région le lui demandera.

5.4 PROCEDURES APPLICABLES PAR LES SERVICES CHARGES DES OPERATIONS

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 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.

5.5 PROCEDURES APPLICABLES PAR LE CENTRE SECONDAIRE DE SAUVETAGE — FIN ET SUSPENSION DES OPERATIONS

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : 5-4</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

5.5.2 Il incombe au centre de secondaire de recherches et de sauvetage de Lomé de décider de la fin des opérations de recherche et de sauvetage. Cette décision doit être portée à la connaissance du centre de coordination de sauvetage d'Accra et aux autres centres impliqués dans les opérations

Note. — Les États contractants auront peut-être besoin de faire participer d'autres autorités nationales compétentes au processus de décision menant à la cessation des opérations SAR.

5.5.3 Une fois la mission de recherche et de sauvetage accomplie, ou quand un centre de coordination de sauvetage et /ou le centre secondaire de sauvetage estime ou est informé qu'il n'y a plus d'urgence, la phase d'urgence devra être annulée, les opérations de recherche et de sauvetage seront terminées et les autorités, moyens ou services mis en œuvre ou notifiés devront être informés sans délai.

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

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

5.6 PROCEDURES APPLICABLES SUR UN LIEU DE DETRESSE

5.6.1 Tout centre secondaire de sauvetage devra 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 lorsque plusieurs moyens participent aux opérations de recherche et de sauvetage sur place.

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : 5-5 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

- personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef ou le navire en détresse;
 - au 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;
 - au 26 novembre 2026, meilleure route au sol apparente pour atteindre le lieu de détresse ;
 - au 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 centre secondaire et/ou du centre de coordination de sauvetage 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 recherche et de sauvetage, ledit aéronef dirigera les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront par la suite sur les lieux, jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage. Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre secondaire et/ou le centre de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il passera le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

5.6.2.1 Au 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 dirigera les mouvements de tous les autres aéronefs qui arriveront 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/ou le centre secondaire de sauvetage approprié ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne, il passera le commandement, par accord mutuel, à un aéronef qui est en mesure d'établir de telles communications jusqu'à l'arrivée du premier aéronef de recherche et de sauvetage.

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

5.6.4 Lorsqu'un signal a été disposé au sol, l'aéronef devra indiquer si le signal a été compris ou non par la méthode décrite au § 5.6.3 ou, si cela est impossible, en faisant le signal visuel approprié.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : 5-6</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------

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.

Note. — Au 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 Au 26 novembre 2026, lorsqu'il a à son bord, conformément au § 2.6.9, un dispositif permettant de mesurer la dérive réelle à la surface, un aéronef de recherche et de sauvetage devrait 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.

5.7 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI INTERCEPTE UN MESSAGE DE DETRESSE

(Applicable jusqu'au 25 novembre 2026)

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

- a) accuser réception de la transmission de détresse;
- b) consigner la position de l'aéronef ou du navire en détresse si elle est donnée;
- c) prendre un relèvement sur l'émission;
- d) informer le centre approprié de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne du signal ou message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose;
- e) s'il le juge nécessaire, se diriger, en attendant des instructions, vers la position signalée dans le message intercepté.

5.7 PROCEDURES APPLICABLES PAR UN PILOTE COMMANDANT DE BORD QUI INTERCEPTE UN MESSAGE DE DETRESSE

(Applicable au 26 novembre 2026)

5.7.1 Lorsque le pilote commandant de bord d'un aéronef interceptera 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 approprié de coordination de sauvetage ou l'organisme responsable des services de la circulation aérienne du message de détresse et donner tous les renseignements dont il dispose;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : 5-7 Révision : 01 Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------

- 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.

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

- g) doit consigner et signaler dès que possible la position où la transmission a été reçue la première fois ;
- h) ne doit modifier aucun paramètre du réglage silencieux de la radio de bord ; et
- i) si c'est possible, continue de veiller la fréquence jusqu'à ce que le signal cesse et signale 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.

5.8 SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

5.8.1 Si on utilise les signaux visuels dans le sens air vers surface et dans le sens surface vers air décrits à l'Appendice, ceux-ci auront le sens indiqué dans cet Appendice. Ils ne seront utilisés qu'aux fins indiquées et aucun autre signal susceptible d'être confondu avec ces signaux ne sera utilisé.

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

5.9 CONSTITUTION DES DOSSIERS

5.9.1 Tout centre de coordination et/ou centre secondaire de sauvetage devra tenir un dossier sur l'efficacité de fonctionnement de ses services de recherche et de sauvetage.

5.9.2 Tout centre secondaire et/ou le centre de coordination de sauvetage du Togo devrait formuler des avis sur les opérations de recherche et de sauvetage effectuées. 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 seront communiqués à l'OACI pour information et diffusion le cas échéant.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

APP : I
Révision : 01
Date : 31/10/2024

APPENDICES

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : II</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------

APPENDICE. SIGNAUX POUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE

(Note. — Voir Chapitre 5, § 5.8.)

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).



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12
-
Recherches et sauvetage

APP : III
Révision : 01
Date : 31/10/2024

2. Code de signaux visuels sol-air

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

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



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 12

-

Recherches et sauvetage

APP : IV
Révision : 01
Date : 31/10/2024

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

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

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

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

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 12</p> <p>-</p> <p>Recherches et sauvetage</p>	<p>APP : V</p> <p>Révision : 01</p> <p>Date : 31/10/2024</p>
--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	----------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------

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.