



ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

**DIX-SEPTIEME REUNION DU GROUPE REGIONAL DE
PLANIFICATION
ET DE MISE EN ŒUVRE DE LA REGION AFI (APIRG/17)
(Burkina Faso, 2-6 août 2010)**

**Point 3 de l'ordre du jour : Questions relatives à la planification et à la mise en œuvre dans la
Région Afrique et Océan Indien (AFI)**

3.4 Gestion du Trafic Aérien

PROPOSITIONS POUR L'AMELIORATION DU SERVICE SAR DANS LA REGION AFI

(Note présentée par le Sénégal)

SOMMAIRE
La présente note présente le fonctionnement du Service de Recherches et Sauvetage dans les FIRs DAKAR Terrestre et Océanique. Objectifs visés : <ol style="list-style-type: none">1. Partager avec la Réunion l'Expérience du Sénégal en Fourniture du Service Recherches et Sauvetage2. Mettre en exergue la nécessité de signer des Accords SAR entre Etats d'une même FIR et entre centres ayants des SRR Contiguës.
La suite à donner par la réunion se trouve au paragraphe 3.
Références : <ul style="list-style-type: none">- Convention de Chicago- Annexe 12 à la Convention de Chicago- Rapport de la réunion ATS/AIS/SAR/11
Objectifs stratégiques de l'OACI : A, D

1. INTRODUCTION

1.1 La présente note présente l'organisation du service SAR au Sénégal .Ce service qui est conforme aux recommandations de l'OACI (Organisation de l'Aviation Civile Internationale) dans le domaine des recherches et du sauvetage doit être considéré comme faisant partie d'un dispositif mondial.

2. DISCUSSION

2.1 Principaux textes régissant le service SAR au Sénégal

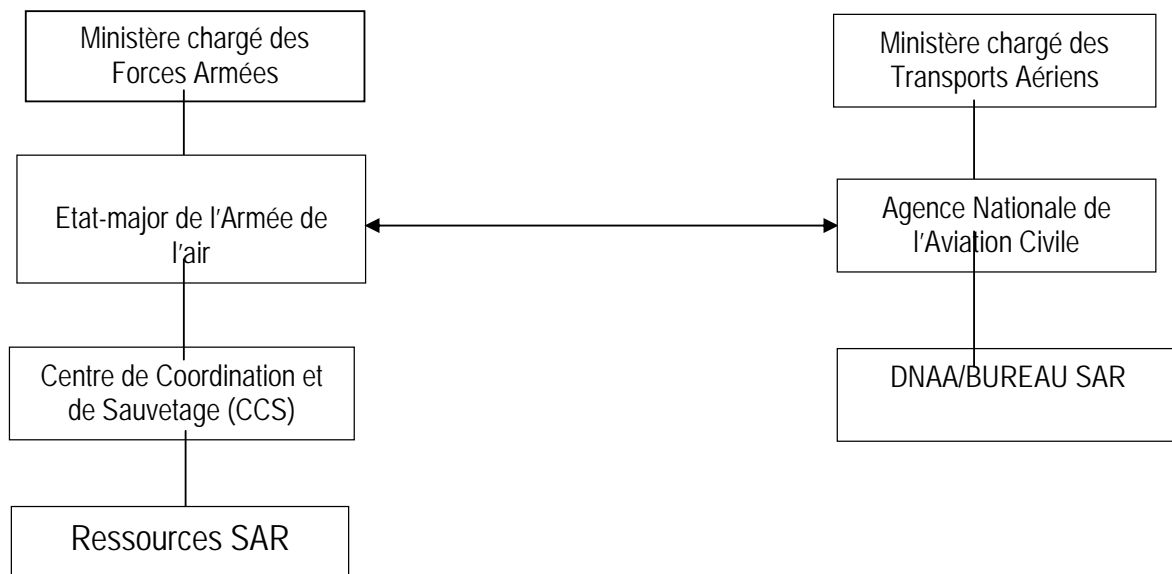
2.1.1 Créé par décret présidentiel n°68.1274 du 11 Décembre 1968, le service SAR est chargé de l'organisation, de la direction et du contrôle des opérations de recherches et de

sauvetage dans les F.I.R. Dakar terrestre et Dakar océanique. Ce service est placé sous la double tutelle du ministère chargé des transports aériens qui en assure la direction administrative et du ministère chargé des forces Armées qui coordonne les opérations de recherches et de sauvetage par le biais du Centre de Coordination et de Sauvetage de Dakar qui est implanté dans la base aérienne Paul Andalla Sory CISSE de Ouakam.

En plus du décret présidentiel portant création et organisation du service SAR, on peut noter l'existence d'autres textes réglementaires en vigueur.

- La circulaire du 17 juillet 1969 relative au fonctionnement du service SAR ;
- Le protocole d'accord du 22 Décembre 1966 sur les conditions de mise à disposition du gouvernement sénégalais d'un appareil français semi-spécialisé SAR ;
- Les conventions techniques du 09 Mars 1972 et du 13 Août 1998 annexés à ce protocole ;
- La circulaire du 1^{er} Août 1977 relative aux instructions permanentes à l'usage des équipages SAR stationnés à Dakar ;
- Le décret n°77 1105 du 09 Décembre 1977 abrogeant et remplaçant le 3^{ème} Alinéa de l'article 5 du décret 68.1274 du 11-12-68.

ORGANIGRAMME



Zone de responsabilité

2.1.2 La limite d'intervention SAR coïncide avec celles des FIRs Dakar Terrestre et Dakar Océanique. Elle couvre une grande zone, comprenant outre le Sénégal, la Gambie, la Guinée-Bissau, le Mali et la Mauritanie qui abritent des centres secondaires rattachés à Dakar-Centre Principal. Cette zone couvre environ 8.000.000 de km².

3. MISSION

3.1 La mission principale du SAR est le sauvetage d'aéronefs en détresse et des ses occupants.

3.2 Il peut en cas d'évènements graves autres que les accidents aériens, prêter son concours dans la mesure où sa mission principale le lui permet.

Moyens de fonctionnement

3.3 Le CCS fonctionne sans interruption, 24 heures sur 24, sur la base d'un système de permanence.

a) Moyens humains :

Le personnel chargé de la mise en œuvre du CCS relève de l'Armée de l'Air. Un officier spécialiste SAR coordonne le travail du centre et reste accessible 24h/24.

b) Moyens SAR :

Par le protocole d'accord cité supra, un avion à très long rayon d'action (Breguet Atlantic) est utilisé pour les recherches et le sauvetage. Il est équipé de trois (03) chaînes SAMAR, et de deux (02) chaînes SATER et a une autonomie de dix (10) heures permettant d'intervenir à environ mille (1 000) NM de nos côtes. Son équipement radio lui permet de localiser les radios de survie et radiophares de repérage d'urgence.

La marine Nationale fournit sur demande tous les moyens disponibles pour le sauvetage en mer. Il en est de même sur réquisition de tout navire de la Marine Marchande, tout avion civil ou toute autorité administrative locale pour la fourniture d'équipes terrestres de sauvetage (Gendarmerie, police, Armée de terre, Croix rouge sénégalaise, Véhicules et ambulances de la sécurité civile, etc.).

**MOYEN D'INTERVENTION
PRINCIPAL**

ORGANISME	MOYENS	OBSERVATIONS
Détachement Atlantic Français	VLR	Breguet Atlantic 10 heures d'autonomie 08 chaînes largables dont 03 SAMAR 02SATER Très grande capacité de détection (radar, radio, caméra thermique etc ...)

MOYENS D'INTERVENTION COMPLEMENTAIRES

ARMEE DE L' AIR	LRG	F27 – Très robuste - se pose sur des terrains sommairement aménagés
	MRG	CASA 212 Adapté pour le survol maritime, recherche visuelle uniquement, HELICOPTERES Bi et Monomoteurs sans capacité d'hélicoptère
MARINE NATIONALE	PHM :	Patrouilleur de haute mer

	VCR :	Vedette de croisière rapide Plongeurs, infirmiers embarqués Vedettes de la DPSP
ARMEE DE TERRE – GENDARMERIE NATIONALE ET POLICE	Intervention terrestre	Bon quadrillage des territoires couverts Existence de Brigades fluvo-maritimes
SAPEURS POMPIERS	Equipes de sauvetage	Une compagnie minimum par région VH et matériels spécialisés
OCCASIONNELS		
AVIATION CIVILE	Tous moyens	Moyens privés mobilisables sur réquisition des autorités compétentes
MARINE MARCHANDE		
TOUTES AUTORITES ADMINISTRATIVES		

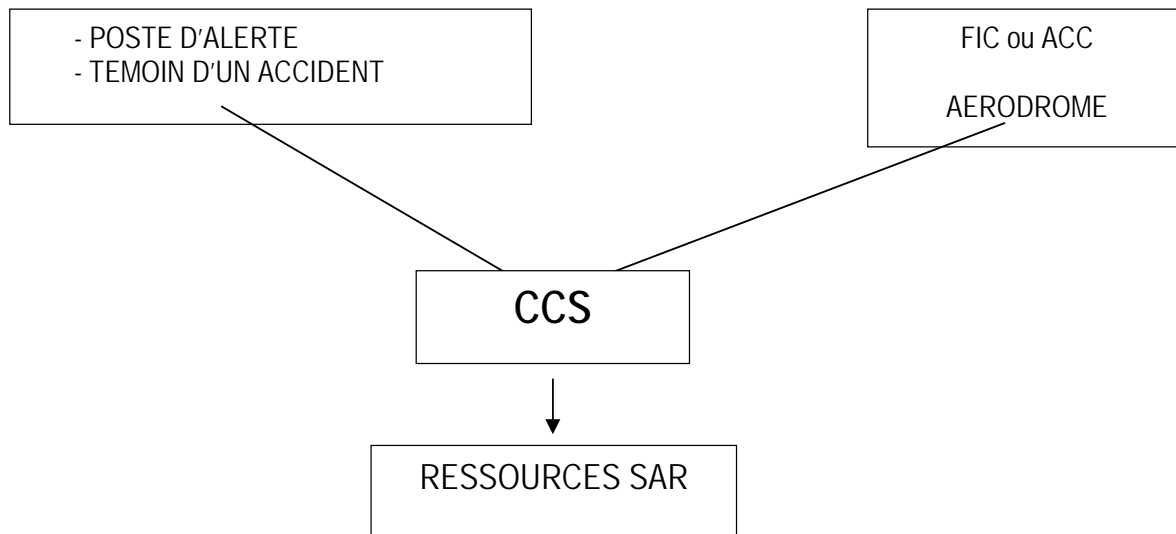
Déclenchement des Alertes

3.4 Les alertes sont généralement déclenchées par les services de la circulation aérienne de l'ASECNA ou le système SARSAT COSPAS sur le réseau RSFTA.

3.5 Les informations provenant de sources fiables et relatives aux bateaux, pirogues ou personnes supposés être en difficulté sont également prises en compte.

3.6 Notons cependant que la plupart des alertes actuelles proviennent du système SARSAT COSPAS

(Constellation satellitaire) via le MCC de MAS PALOMAS.



Le Système COSPAS/SARSAT

3.7 Bien que la fréquence 121.5 ne soit plus traitée par les satellites, le CCS Dakar continue de s'intéresser à la balise 121.5 dans la mesure où bon nombres d'appareils volant en Afrique en sont encore équipés, notamment dans l'aviation générale.

3.8 Dans beaucoup d'autres cas dans le monde, cette balise reste encore couplée avec la 406 MHZ pour les possibilités de homing qu'elle peut offrir.

Coopération Internationale France – Sénégal

- Protocole établi en 1966
- Mise à disposition d'un avion SAR
- Convention technique réactualisée en 1998

Espagne – Sénégal

- Etabli en 1968 ;
- Mise à disposition de moyens de recherches et sauvetage à la demande d'une quelconque des parties ;
- Réunions périodiques (chaque année) et organisation d'exercices conjoints ;
- Echange de personnel ;

Note : Application des accords signés avec la France et avec l'Espagne :
Ces accords ont notamment été mis en œuvre lors de l'accident du vol AF 447 du 1^{er} Juin 2009 avec :

- le déploiement d'un Fokker F27 de l'escadron 802 de Las Palmas pour participer au nom du RCC Dakar aux opérations SAR menées sur la zone présumée du crash en étroite coordination avec le RCC Recife alors directeur des opérations. Un coordonnateur SAR du Sénégal a pris part effectivement aux opérations de recherches des débris de l'épave, aux côtés des équipages espagnols, pour coordonner les sorties du FK27 à partir de Sal, Cap Vert. La collaboration a été exemplaire ;
- Les premières sorties sur zone du Breguet Atlantic ont été effectuées sur la demande du CCS de Dakar, en application de l'accord SAR entre le Sénégal et la France.

Mali – Sénégal

- Etabli en 1972
- Mise à disposition de moyens de recherche, à la demande d'une quelconque des parties

France – Cap-Vert – Sénégal

- Etabli en 1980
- Mise à disposition du Cap-Vert de l'avion SAR Français basé à Dakar, sur demande des autorités Capverdiennes sans préjudice pour le CCS de Dakar ;

- Participation en tant qu'observateurs aux exercices organisés par les différents pays.

Projets d'accord

3.9 Des projets plus ou moins avancés existent avec la Gambie, la Mauritanie et le Brésil. Mais à terme, le Sénégal compte signer des accords avec l'ensemble des pays de la FIR Dakar et l'ensemble des pays abritant des centres dont les SRRs sont contiguës à la SRR de Dakar.

3.10 De manière générale, une plus grande attention mérite d'être accordée aux accords, notamment entre pays situés dans une même FIR. Sans ces accords, les interventions souffriront de retard préjudiciable à la bonne marche du service SAR, puisque étant sujettes à des demandes d'autorisation préalable dont le circuit n'aura pas été prédéfini. C'est pourquoi le Sénégal encourage la réunion à aider nos différents Etats à mettre en place un groupe de travail itinérant pour aider à la sensibilisation de nos différentes autorités en mettant l'accent sur la nécessité de signer des accords avec les organismes nationaux parties prenantes du service SAR mais aussi entre pays situés dans la même FIR ou ayant des SRR contiguës.

PROJET de Recommandation : Signature des accords SAR

Les Etats situés dans une même SRR qui ne l'ont pas encore fait, sont invités à établir des accords SAR, conformément aux dispositions de l'annexe 12.

Les Etats dont les SRRs sont contiguës, sont invités à conclure entre eux des accords SAR.

PROJET DE CONCLUSION : Création d'une Task Force pour prendre en charge les questions relatives au SAR

Il est créé une Task Force SAR au sein du sous groupe ATS/AIS/SAR, pour prendre en charge les questions relatives au SAR, notamment le renforcement de la coopération entre les Etats, dans le cadre d'accords types à élaborer.

Exercices SAR

3.11 Le CCS Dakar effectue chaque mois un exercice de communication qui lui permet entre autres de s'assurer que les numéros de ses principaux interlocuteurs sont encore valables. Chaque trois (03) mois, un exercice de coordination impliquant un certain nombre de partenaires est organisé au niveau du Centre. De même, deux exercices de recherches de balises sont organisés annuellement en collaboration avec l'association des radio-transmetteurs au service de la sécurité civile (ADRASEC Sénégal). Et pour la première fois cette année, un membre de l'ADRASEC embarqué à bord d'un hélicoptère de l'Armée de l'Air a pu effectuer des relevés et localiser, avec l'aide d'équipes terrestres, une balise d'exercice émettant sur 121.475, déclenchée et dissimulée sur le terrain quelques heures au paravent. Enfin, le CCS Dakar organise chaque deux ans un exercice grandeur nature avec la

participation en général d'un avion et d'un hélicoptère de l'escadron SAR 802 basé à Gando (Iles Canaries).

Financement du SAR

3.12 Au Sénégal, l'Aviation Civile prend en charge l'essentiel des dépenses relatives au fonctionnement du Service SAR (à l'exclusion du carburant utilisé par les unités de Recherches et Sauvetage) ; Pour ce faire, des provisions suffisantes sont faites au budget annuel de l'ANACS pour la formation du personnel travaillant au Centre de Coordination et de Sauvetage, mais aussi pour l'organisation de réunions de coordination et d'exercices SAR notamment avec les partenaires espagnols. A titre d'exemple, le Sénégal a accueilli en 2010 la réunion de coordination SAR annuelle entre les RCC Dakar et Canarias et a participé avec une délégation forte de trois membres, dont deux du CCS, à l'exercice Canasar 2010 qui a eu lieu en Espagne, sur l'île de Fuerteventura, au mois de Juin dernier.

4. SUITE À DONNER PAR LA REUNION APIRG

4.1 La réunion est invitée à discuter les projets de recommandation et de conclusion contenus au paragraphe **2.8** et à noter que :

- a) La fourniture de service de Recherches et Sauvetage (SAR) est une responsabilité des Etats contractants de l'OACI aux termes de l'article 25 de la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale (Convention de Chicago, du 7 Décembre 1944) et des dispositions du manuel IAMSAR (Doc 9731) publié conjointement par l'OMI et l'OACI ;
- b) Un Etat qui s'acquitte de ses responsabilités peut ne pas s'apercevoir du bénéfice financier immédiat. Par contre, le non respect, par un Etat signataire d'une Convention Internationale, de ses engagements internationaux peut entraîner une perte de crédibilité de cet Etat sur le plan international ;
- c) Un service SAR performant est synonyme de réduction des pertes de vies humaines et d'atténuation de la souffrance, garantit le sauvetage des biens, un environnement plus sûr, et offre sans nul doute une publicité positive.
