

**GEN 3.6 RECHERCHES ET SAUVETAGE /
SEARCH AND RESCUE****1. SERVICES COMPETENTS**

Les services de recherches et de sauvetage au Maroc sont organisés conformément aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. La terminologie internationale SAR (OACI) est adoptée notamment dans le présent document, en ce qui concerne les Télécommunications.

La Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC) est chargée des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en collaboration étroite avec les autorités gouvernementales chargées de la défense nationale, de l'intérieur, des pêches maritimes et les autres administrations concernées.

A cet effet, un organisme central appelé bureau d'études et de coordination de recherches et de sauvetage dénommé BECSAR institué, au sein de la DGAC, en vertu du décret n° 2-72-527 du 10 safar 1394 (5 mars 1974) abrogé par Décret n° 2-07-151 du 22 chaoual 1432 (21 septembre 2011) portant organisation des services de recherches et de sauvetage des avions en détresse est composé des représentants de la DGAC, des Forces royales air (FRA), de la Marine royale et de la Direction générale de la protection civile.

Le BECSAR pourra faire appel, en cas de besoin, à l'expertise des représentants des autres autorités gouvernementales ou organismes concernés par les opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse.

MISSION DU BECSAR

Le BECSAR est chargé de traiter les questions liées à la mise en œuvre des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, en coordination avec les autres administrations, notamment en ce qui concerne :

- la préparation des décisions nationales en matière de stratégie générale et d'organisation du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, en conformité avec les normes et recommandations de l'OACI ;
- la mise à jour des différentes documentations nationales et internationales et la préparation des dossiers devant faire l'objet d'une concertation entre toutes les administrations concernées par le service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;
- l'harmonisation du plan d'intervention du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse avec les autres plans de secours existants ;
- la participation aux études et aux programmes d'équipements spécifiques au service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;
- l'élaboration et la diffusion des procédures et de la réglementation du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, y compris des procédures du service d'alerte ;
- l'élaboration des programmes d'instruction, de formation et d'entraînement ;

1. The COMPETENT SERVICES

The Moroccan search and rescue Service is organized in accordance with the ICAO standards and recommended practices. The ICAO International SAR terminology is adopted, in particular in this document, with respect to Telecommunications.

The Directorate General of Civil Aviation (DGCA) is responsible for search and rescue service (SAR) for aircrafts in distress, in close collaboration with government authorities responsible for national defense, ministry of interior, maritime fisheries and other concerned authorities.

To this end, a central body called BECSAR (Bureau of Studies and Search and Rescue Coordination), is established within the DGCA under Decree No. 2-72-527 of 10 Safar 1394 (March 5, 1974) repealed by Decree No. 2-07-151 of 22 Shawal 1432 (September 21, 2011) on the organization of search and rescue service for aircrafts in distress. It is made up of representatives of the DGAC, Royal Air Force (FRA), the Royal Navy and the Directorate General of civil Protection.

The BECSAR may, if necessary, appeal to the expertise of representatives of other governmental authorities or agencies involved in search and rescue operations for aircrafts in distress.

BECSAR MISSION

The BECSAR is responsible for dealing with issues related to the implementation of search and rescue service for aircrafts in distress, in coordination with the other authorities, particularly with regard to:

- *The preparation of national decisions concerning the general strategy and the organization of search and rescue service for aircrafts in distress in accordance with the ICAO standards and recommendations;*
- *The update of the various national and international documentation and preparation of files to be submitted for discussion between all the administrations involved in search and rescue service for aircraft in distress.*
- *Harmonization of the intervention plan of the search and rescue service for aircrafts in distress with the other existing emergency plans;*
- *Participation in studies and equipment programs peculiar to search and rescue service for aircrafts in distress;*
- *The development and dissemination of procedures and regulations of the search and rescue service for aircrafts in distress, including procedures for the alert service;*
- *Development of instruction, education and training programs;*

- l'étude et l'exploitation des comptes-rendus d'exercices ou d'opérations du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse ;

- les relations avec les organisations internationales, notamment, les organismes du service de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse étrangers et avec les administrations nationales concernées par ce service.

2. ZONE DE RESPONSABILITÉ

Les services de recherche et sauvetage sont chargés des interventions SAR dans le territoire du Maroc et dans l'espace aérien s'élevant au dessus de la haute mer dans les limites de la FIR/UIR CASABLANCA.

3. OPÉRATIONS DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE

La direction, le déclenchement et l'arrêt des opérations de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse, ainsi que la détermination des zones de recherches relèvent, dans tous les cas, de la responsabilité des FRA.

Afin d'assurer ces missions, les FRA disposent d'un Centre de coordination de recherches et de sauvetage (RCC) co-implanté avec le Centre de contrôle régional de Casablanca. Les FRA, qui disposent également de postes d'alerte SAR, peuvent activer, si la situation opérationnelle l'exige, un ou plusieurs centres secondaires de coordination de sauvetage (RSC), subordonnés au RCC. La conduite des opérations SAR s'effectue dans les conditions suivantes :

a) Dans les secteurs terrestres :

La conduite des moyens aériens appartient aux FRA et comprend :

- l'attribution et le contrôle des missions de recherches aériennes ;
- la supervision des mouvements aériens dans le cadre de la prévention des abordages des aéronefs dans la zone de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse en coordination avec le CCR concerné ;
- le sauvetage des victimes par moyens aériens, lorsqu'il est possible et sur demande de l'autorité responsable des opérations de secours terrestres.

La conduite des opérations de secours par moyens terrestres appartient au wali de la wilaya de la région concernée ou au gouverneur de la préfecture ou province concernée et comprend :

- l'attribution et la coordination des missions de recherches terrestres en liaison avec les recherches aériennes ;
- le sauvetage des victimes.

b) Dans les secteurs maritimes :

La conduite des moyens aériens appartient aux FRA et comprend :

- l'attribution et le contrôle des missions de recherches aériennes ;
- la supervision des mouvements aériens dans le cadre de la prévention des abordages des aéronefs dans la zone de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse en coordination avec le CCR concerné ;

- *The study and use of reports concerning exercises or operations of search and rescue service for aircrafts in distress.*

- *Relations with international organizations, especially the foreign bodies of search and rescue service for aircrafts in distress and with national authorities involved in this service.*

2. AREA OF RESPONSIBILITY

The search and rescue service is responsible for SAR operations in the Moroccan territory and in the airspace rising above the high seas within CASABLANCA FIR/UIR.

3. SEARCH AND RESCUE OPERATIONS

The conduct, launching and cessation of search and rescue operations for aircrafts in distress, and the identification of search areas are, in all cases, the responsibility of the FRA.

To ensure these missions, the Royal Air Force (FRA) has a Rescue Coordination Centre (RCC) collocated with the Area Control Center of Casablanca .The FRA, which also possess SAR alert stations, can activate, if operationally necessary, one or more secondary Rescue Coordination centers (RSC) that are subject to the RCC. The conduct of SAR operations is carried out under the following conditions:

a) In land areas:

The conduct of air means is the responsibility of the FRA and includes:

- *The allocation and control of air search missions;*
- *The supervision of air movements as part of preventing collisions of aircrafts in the area of search and rescue of aircrafts in distress in coordination with the concerned ACC;*
- *The rescue of victims by air means when possible and on request of the authority responsible for land relief operations.*

The conduct of rescue operations by land means belongs to the wali of the wilaya of the concerned region or to the governor of the concerned district or province and includes:

- *The allocation and coordination of the land search missions in conjunction with the air search;*
- *The rescue of victims.*

b) In Maritime areas:

The conduct of air means belongs to the FRA and includes:

- *The allocation and control of air search missions;*
- *The supervision of air movements as part of preventing collisions of aircrafts in the area of search and rescue of aircrafts in distress in coordination with the concerned ACC;*

- le sauvetage des naufragés par moyens aériens, lorsqu'il est possible et sur demande de l'autorité responsable des opérations de secours maritime.

La coordination des opérations maritimes est assurée par le coordonnateur national du SAR maritime à travers le Centre de coordination et de sauvetage maritime (MRCC) national conformément au décret n° 2-01-1891 du 2 chaâbane 1423 (9 octobre 2002) relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer.

La conduite et la coordination sur zone des opérations de recherches et de secours par moyens maritimes appartient à la Marine royale, en coordination avec le RCC et le MRCC et comprend :

- le choix des moyens d'intervention de surface sur zone ;
- l'attribution des missions de recherches ;
- le sauvetage des naufragés par moyens maritimes.

c) Dans les secteurs mixtes :

Lorsque la zone de l'accident couvre à la fois des secteurs terrestres et maritimes, chacune des autorités désignées ci-dessus conserve ses attributions.

La conduite des moyens aériens et leur coordination reste toutefois du seul ressort des FRA par l'intermédiaire du RCC.

La coordination et la conduite des opérations maritimes sont assurées conformément aux dispositions citées au paragraphe b) ci-dessus.

d) Dans les zones d'aérodrome :

Pour l'organisation des secours en cas d'accident d'un aéronef survenant dans la zone d'aérodrome (ZA) et dans la zone voisine d'aérodrome (ZVA), il est établi un plan d'intervention particulier en raison des risques liés à l'environnement et des moyens spécifiques de secours existants localement. Ce plan est dénommé " Plan de secours spécialisé aérodrome-PSSA ", est élaboré à l'initiative de l'autorité aéroportuaire en accord avec les autorités locales civiles et militaires et est inséré dans le "Manuel d'urgence aéroport ".

Les autorités responsables de la mise en œuvre des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse peuvent requérir du directeur général de l'aviation civile, lorsqu'elles le jugent nécessaire, de procéder à des réquisitions d'aéronefs, de véhicules et d'embarcations.

- The rescue of the shipwrecked by air means when possible and on request of the authority responsible for maritime rescue operations.

The coordination of maritime operations is provided by the National Coordinator of the maritime SAR through the national Maritime Rescue Coordination Centre (MRCC) in accordance with the Decree No. 2-01-1891 of 2 Sha'ban 1423 (October 9, 2002) concerning the organization and coordination of search and rescue of human lives at sea.

The conduct and coordination in the area of operations of search and relief by maritime means belong to the Royal Navy, in coordination with the RCC and the MRCC and includes:

- The choice of surface intervention means in the area;
- The allocation of search missions;
- The rescue of shipwrecked by maritime means;

c) In mixed areas:

When the area of the accident covers both land and sea sectors, each of the above-designated authorities retains its powers;

The conduct of air means and their coordination remain, however, the sole responsibility of the FRA through the RCC.

The coordination and conduct of maritime operations are performed in accordance with the provisions cited in paragraph b) above.

d) In aerodrome areas:

Concerning the organization of relief in case of an aircraft accident occurring in the aerodrome zone (ZA) and in the aerodrome vicinity zone (ZVA), a particular plan of intervention is established due to the risks related to the environment and the locally existing specific relief means. This plan called "Aerodrome Specialized contingency Plan", is established at the initiative of the airport authority in accordance with local civilian and military authorities, and is inserted in the " Airport Emergency Manual."

The authorities responsible for the implementation of search and rescue of aircrafts in distress may require the General Manager of Civil Aviation, when deemed necessary, to make requisitions of aircrafts, vehicles and vessels.

Adresse du Centre de Coordination de Recherches et de Sauvetage :

Rescue Coordination Centre (RCC) Address :

Nom/Name : RCC Casablanca

Adresse/address : Centre de Coordination de Sauvetage
Centre National du Contrôle de la Sécurité Aérienne (CNCSA)
B.P 21 Aéroport Casablanca / Mohammed V – Nouaceur

☎ : +212. (0)5.22.53.92.20 / +212. (0)5.22.53.93.20 / +212. (0)5.22.53.90.12 /
+212. (0)6.60.10.10.01/2 (Poste 6002)

FAX : +212. (0)5.22.53.86.91

SFA : GMMMYCYX

4- MOYENS DE RECHERCHES ET DE SAUVETAGE

Divers moyens des FRA, de la Marine Royale, de la Gendarmerie Royale, des Pêches Maritimes sont, au besoin, à la disposition des missions de recherches et de sauvetage. Les services de télécommunications aéronautiques, maritimes et publiques sont à la disposition de l'organisation de recherches et de sauvetage.

Les tableaux suivants indiquent l'emplacement et les moyens SAR disponibles.

4- SEARCH AND RESCUE MEANS

Various means of FRA, the Royal Navy, the Royal Gendarmerie, and Maritime Fisheries are, when needed, made available for the search and rescue missions. The aeronautical, maritime and public telecommunications services are available to the organization of the search and rescue.

The following tables show the location and the available SAR means.

4.1. – Moyens relevant de l'autorité gouvernementale en charge des Pêches Maritimes / Means within the government authority in charge of Maritime Fisheries

4.1.a. – Vedettes de sauvetage / Rescue Boat

EMPLACEMENT / LOCATION	MOYENS / MEANS			OBSERVATIONS / REMARKS
	Type	Nombres / Numbers	Rayon d'action - Autonomie / Range - Autonomy	
PORT DE NADOR	RV	01	300 NM / 15H	
PORT D'AL HOCEIMA	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE JEBHA	RB	01	100 NM / 08H	
PORT DE M'DIQ	RB	01	200 NM / 15H	
PORT DE TANGER	RV	01	300 NM / 48H	
PORT D'ASILAH	RV	01	200 NM / 48H	
PORT DE LARACHE	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE KENITRA	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE MOHAMMEDIA	RV	01	300 NM / 15H	
PORT DE CASABLANCA	RV	01	400 NM / 48H	
PORT D'EL JADIDA	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE SAFI	RV	01	400 NM / 48H	
PORT D'ESSAOUIRA	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE SIDI IFNI	RB	01	200 NM / 15H	
PORT DE TAN-TAN	RV	01	300 NM / 20H	
PORT DE TARFAYA	RB	01	100 NM / 08H	
PORT DE LAËYOUNE	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE BOUJDOUR	RV	01	400 NM / 48H	
PORT DE DAKHLA	RV	01	400 NM / 48H	

RV : Navire de sauvetage / Rescue Vessel

RB : Embarcation de sauvetage / Rescue Boat

4.1.b. – Canots de sauvetage semi-rigide / Semi-rigid Lifeboats

EMPLACEMENT / LOCATION	MOYENS / MEANS			OBSERVATIONS / REMARKS
	Type	Nombres / Numbers	Rayon d'action - Autonomie / Range - Autonomy	
PORT D'ASILAH / ASILAH PORT	Canots de sauvetage semi-rigide / Semi-rigid Lifeboats	01	30 NM / 6H	
ABRI / SHELTER MOULAY BOUSELHAM		01	30 NM / 6H	
MARINA RABAT/SALÉ		01	30 NM / 6H	
ABRI / SHELTER DE SOUIRIA QDIMA (SAFI)		01	30 NM / 6H	
ABRI / SHELTER D'IMESSOUANE (AGADIR)		01	30 NM / 6H	
PORT DE SIDI IFNI		01	30 NM / 6H	
ABRI / SHELTER SIDI BOULAFDAIL (SIDI IFNI)		01	30 NM / 6H	
PORT DE BOUJDOUR		01	30 NM / 6H	
ABRI / SHELTER DE SIDI ELGHAZI (BOUJDOUR)		01	30 NM / 6H	
ABRI / SHELTER DU CAP 7 (BOUJDOUR)		01	30 NM / 6H	

4.2. Moyens aériens des FRA**4.2. Royal Air Force (FRA) Air Means**

EMPLACEMENT/ LOCATION	MOYENS / MEANS		OBSERVATIONS/ REMARKS
	Type	Nombres / Numbers	
KENITRA	C 130 Hercules	02	
	CN 235 CASA	02	
SALE	SA 330 PUMA	02	
LAAYOUNE	C 130 Hercules	01	
	AB 205 BELL	02	
AGADIR	SA 330 PUMA	01	
GUELMIM	AB 205 BELL	01	
DAKHLA	SA 330 PUMA	01	

4.3. Moyens de la Marine Royale**4.3. Means of the Royal Navy****4.3.a. Moyen Aérien****4.3.a Middle Air**

EMPLACEMENT / LOCATION	MOYENS / MEANS		OBSERVATIONS / REMARKS
	Type	Nombres / Numbers	
NOUACEUR	SA365 PANTHER	01	

4.3.b Moyens Maritimes**4.3.b Means Maritimes**

EMPLACEMENT/ LOCATION	MOYENS / MEANS			OBSERVATIONS/ REMARKS
	Type	Nombres / Numbers	Rayon d'action- Autonomie Range-Autonomy	
NADOR	Patrouilleurs	01	1200 NM / 05 Jours	
AL HOCEIMA		01	1200 NM / 05 Jours	
M'DIQ		01	800 NM / 48H	
TANGER		01	1200 NM / 05 Jours	
LARACHE		01	150 NM / 24H	
CASABLANCA		01	1200 NM / 05 Jours	
AGADIR		01	1200 NM / 05 Jours	
LAAYOUNE		01	1200 NM / 05 Jours	
DAKHLA		01	1200 NM / 05 Jours	

4.4. Moyens aériens de la Gendarmerie Royale**4.4. Air Means of the Royal Gendarmerie**

EMPLACEMENT/ LOCATION	MOYENS / MEANS		OBSERVATIONS/ REMARKS
	Type	Nombres / Numbers	
	BN 2T DEFENDER	01	
	SA 330 PUMA	01	

5. Accord SAR**5. SAR Agreement**

Un accord de coopération technique en matière SAR entre les FRA et l'Armée de l'Air Espagnole a été ratifié en avril 2000.

An agreement of technical cooperation concerning the SAR between the Moroccan Royal Air Force (FRA) and the Spanish Air Force was ratified in April 2000.

6. Procédures et signaux SAR**6. SAR Procedures and signals****6.1. Procédures****6.1. Procedures**

Procédures à suivre par les pilotes commandants de bord qui constatent un accident ou captent un appel de détresse :

Procedures to be followed by pilots in command who see an accident or capture a distress call.

6.1.1. Procédures applicables sur les lieux d'un accident**6.1.1. Procedures at the scene of an accident**

Lorsqu'un pilote commandant de bord constate qu'un autre aéronef est en détresse, il procédera comme suit, dans la mesure où cela sera possible, raisonnable ou utile :

When a pilot in command sees that another aircraft is in distress, he shall proceed as follows, to the extent that this will be possible, reasonable or useful.

a - rester en vue de l'aéronef en détresse aussi longtemps qu'il le peut ou qu'il estime que sa présence n'est plus nécessaire ou informé par le Centre de coordination de recherche et de sauvetage de Casablanca (RCC de Casablanca) que sa présence n'est plus nécessaire.

b - déterminer la position de l'autre aéronef en détresse ;

c - communiquer aux organismes des services de la circulation aérienne ou le Centre de coordination de recherche et de sauvetage de Casablanca le plus grand nombre possible de renseignements, notamment :

- le type, l'identification et l'état de l'aéronef en détresse ;
- la position exprimée en coordonnées géographiques ou par la distance et le relèvement vrai par rapport à un repère connu ou par rapport à une aide radio à la navigation ;
- l'heure de l'observation exprimée en heures et minutes UTC (temps universel coordonné) ;
- le nombre de personnes vues ;
- les personnes éventuellement vues abandonnant l'aéronef en détresse ;
- les conditions météorologiques sur place ;
- l'état physique apparent des survivants ;
- la meilleure route au sol apparente pour atteindre l'aéronef en détresse.

d - se conformer aux instructions du Centre de coordination de recherche et de sauvetage de Casablanca ou l'organisme des services de la circulation aérienne.

Si le premier aéronef qui arrive sur les lieux d'un accident n'est pas un aéronef de recherches 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 recherches et de sauvetage.

Si, dans l'intervalle, ledit aéronef ne peut entrer en communication avec le centre de coordination de recherche et de sauvetage de Casablanca 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 recherches et de sauvetage.

6.1.2. – Procédures applicables par un pilote commandant de bord qui intercepte un message de détresse

Lorsqu'un pilote commandant de bord d'un aéronef intercepte une transmission de détresse, il doit :

- a** - accuser réception de la transmission de détresse ;
- b** – consigner la position de l'aéronef en détresse si elle est donnée ;
- c** – prendre un relèvement sur l'émission ;
- d** – informer l'organisme responsable des services de la circulation aérienne ou le Centre de coordination de recherche et de sauvetage de Casablanca 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.

a- Remain in sight of the aircraft in distress as long as he can or that he believes that his presence is no longer necessary and inform the Rescue Coordination Centre of Casablanca (RCC Casablanca) that his presence is no longer necessary;

b- Determine the position of the other aircraft in distress;

c- Transmit to the air traffic services or to the Rescue Coordination Centre of Casablanca the largest possible number of information, particularly:

- Type, identification and status of the aircraft in distress;
- Position expressed in geographic coordinates or by the distance and true bearing from a known landmark or from a radio aid to navigation.
- Time of observation in hours and minutes UTC (Coordinated Universal Time);
- The number of persons seen;
- Persons that were eventually seen leaving the aircraft in distress;
- The local Weather conditions;
- The apparent physical condition of survivors;
- The best apparent ground route to reach the aircraft in distress;

d- Follow the instructions of the Rescue Coordination Centre of Casablanca or the body of air traffic services.

If the first aircraft arriving at the area of an accident is not a search and rescue aircraft, the said aircraft will lead the movements of all the other aircrafts subsequently arriving at the area until the arrival the first search and rescue aircraft.

If in the meantime, such aircraft may not enter into communication with the Rescue Coordination Centre of Casablanca or the body responsible for air traffic services, he will hand over the command, by mutual agreement, to an aircraft which is able to establish such communications until the arrival of the first search and rescue aircraft.

6.1.2. Procedures applicable by a pilot in command intercepting a distress message:

When a pilot in command of an aircraft intercepts a distress transmission, he shall:

- a** – acknowledge receipt of the transmission of distress;
- b** – record the position of the aircraft in distress if given;
- c** – take a bearing on the emission;
- d**– inform the agency responsible for air traffic services or the Rescue Coordination Centre of Casablanca of the signal or distress message and give all available information.
- e** – If deemed necessary, move, in wait for instructions to the position reported through the intercepted message;

6.2. – Communication :

La transmission et la réception des messages de détresse dans les limites de la région de recherches et de sauvetage se font conformément aux dispositions du volume II chapitre 5.3 de l'annexe10 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale et le Doc 9731-AN/958 OACI - Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautiques et Maritimes (IAMSAR), Volume II : Coordination des Missions.

Pour les communications au cours des opérations de recherches et de sauvetage, on utilisera les "Abréviations et codes" de l'OACI (Doc 8400).

6.3. – Transmission :

Lorsqu'un aéronef est menacé d'un danger grave et imminent et a besoin d'une aide immédiate, le commandant de bord de cet aéronef doit donner l'ordre d'effectuer les opérations suivantes : Transmettre sur la fréquence de route AIR/SOL désignée sur les tableaux d'installations radioélectriques et utiliser ; à ce moment là, le message de détresse comme indiqué ci-après :

1. Nom de la station à laquelle le message est adressé (si le temps disponible et les circonstances le permettent) ;
2. MAYDAY MAYDAY MAYDAY ici (Identification de l'aéronef) ;
3. Nature du cas de détresse ;
4. Intention du Commandant de bord ;
5. Position, niveau de vol/altitude et cap.

Si l'aéronef ne peut établir la communication sur la fréquence de route AIR/SOL désignée, la transmission du message de détresse désigné ci-dessus sera faite sur toute fréquence disponible pour établir le contact avec n'importe quelle station terrestre, (mobile ou radiogoniométrique) et en particulier sur l'une des fréquences spécifiées dans le tableau des fréquences de détresse en indiquant au préalable la nouvelle fréquence sur laquelle l'aéronef transmettra.

6.2. – Communication :

Transmission and reception of distress messages within the borders of the search and rescue area are accomplished in accordance with Chapter 5.3 of Volume II of Annex 10 to the Chicago Convention related to the International Civil Aviation and Doc 9731 -AN/958 ICAO- the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR), Volume II: Coordination of Missions.

For the communications during search and rescue operations, the ICAO "Abbreviations and codes" (Doc 8400) shall be used.

6.3. – Transmission:

When an aircraft is threatened by a serious and imminent danger and requires immediate assistance, the captain of that aircraft shall issue an order to proceed as follows:

Transmit on the AIR / GROUND route frequency identified in the tables of the radio electric facilities and use; at that time, the distress message as shown below:

1. Name of the station to which the message is sent (if time and circumstances permit);
2. MAYDAY MAYDAY MAYDAY, here (Aircraft identification);
3. Nature of the distress case;
4. Intention of the Commander;
5. Position, flight level / altitude and heading.

If the aircraft cannot establish communication on the designated AIR / GROUND route frequency, the transmission of the above-mentioned distress message will be made on any available frequency to make contact with any ground station (mobile or Direction Finding) and in particular on one of the frequencies specified in the Table of distress frequencies, while previously indicating the new frequency on which the aircraft will transmit.

FREQ	Usage normal / Normal Use	Veille assurée par ... (ou Observation) / Watch ensured by... (or observation)
Fréquences de route en service HF ou VHF (Voir ENR 2.1 de l'AIP Maroc) <i>Route frequency in service HF or VHF (See ENR2.1 of AIP Morocco)</i>	Liaison Air/Sol / <i>Air/Ground Liaison</i>	Stations Aéronautiques du service de contrôle de la Circulation aérienne <i>Stations aéronautiques des réseaux HF / Aeronautical stations of Air Traffic Services</i> <i>Aeronautical stations of HF networks</i>
121.5 MHz et/and 243.0 MHz	Fréquence Aéronautique d'urgence/ <i>Emergency Aeronautical Frequency</i>	Fréquence non-veillées par l'organisme des services de circulation aérienne veillées par le RCC de Casablanca <i>Frequency non monitored by the Air Traffic Services body monitored by the RCC Casablanca</i>
123.1 MHz ; 282.2 MHz et/and 119.7 MHz	Liaison Air/Sol / <i>Air/Ground Liaison</i>	Fréquences de travail du RCC de Casablanca / <i>Work frequencies of RCC Casablanca</i>
2182 KHz (2)	Fréquence HF Internationale Maritime d'appel et de détresse (Radiotélégraphie) / <i>International Maritime call and distress HF Frequency (Radiotelegraphy)</i>	Veille permanente assurée par la plus part des stations côtières des PTT du service mobile maritime. Cette veille n'est pas assurée par les navires. Les signaux de détresse émis sur cette fréquence pendant les périodes de silence international. <i>H+00 à H+03 et H+30 à H+33 auront le maximum d'efficacité.</i> <i>Permanent watch ensured by most of the PTT cost stations of maritime mobile service.</i> <i>This watch is not ensured by boats.</i> <i>The distress signals emitted on this frequency during periods of international silence.</i> <i>H+00 to H+03 and H+30 to H+33 will have the maximum efficiency.</i>
Toutes fréquences VHF utilisées par les services de la circulation aérienne / <i>VHF Air/Ground Liaison and Direction finding</i>	Liaison Air/Sol et radiogoniométrie VHF / <i>VHF Air/Ground Liaison and direction finding</i>	Selon l'aérodrome / <i>Depending on the aerodrome</i>

*Tableau des fréquences de détresse /
Table of Distress Frequencies*

Si le temps et la situation géographique le permettent et si la station de l'aéronef est équipée en conséquence, l'appel et le message de détresse seront également transmis sur la fréquence maritime appropriée (2182 KHz) afin d'alerter les navires et les stations côtières qui seraient dans son voisinage.

If time and location permit and if the station of the aircraft is so equipped, the call and the distress message will be transmitted on the appropriate maritime frequency (2182 kHz) in order to alert ships and coast stations that would be in its vicinity.

**6.4. – Codes des signaux visuels Sol/Air à l'usage des survivants /
Codes of air/ ground visual signals for the use of survivor**

Numéro	Message	Signal
01	Demandons assistance	V
02	Demandons assistance médicale	X
03	Non ou réponse négative	N
04	Oui ou réponse affirmative	Y
05	Nous dirigeons dans cette direction	↑

NOTE : En cas de doute utiliser le code international **SOS** / *If in Doubt use international SOS*

6.5. – Code des signaux visuels Sol/Air à l'usage des équipes de sauvetage / Code of ground/air visual signals for use by survivors

Numéro	Message	Signal
01	Opérations terminées	LLL
02	Avons retrouvé tous les occupants	LL
03	N'avons retrouvé qu'une partie des occupants	++
04	Impossible de continuer retournons à la base	XX
05	Sommes divisés en deux groupes Dirigeons chacun dans sa direction indiquée	↔
06	Avons appris que l'aéronef est dans cette direction	→ →
07	N'avons rien trouvé. Poursuivons les recherches	NN

7. – Délais de déclenchement des phases d'urgence

Les règles de déclenchement des phases d'urgence applicables par les organismes de la circulation aérienne, en particulier les délais de déclenchement des phases d'urgence en fonction des circonstances seront précisées par instruction du ministre chargé de l'aviation civile.

8. – Réglementations applicables

8.1. – Réglementations nationales

Décret N° 2-61-161 du 10 juillet 1962, portant réglementation de l'Aéronautique Civile.

Décret N° 2.07.151 du 22 chaoual 1432 (21 septembre 2011) portant organisation des services de recherches et de sauvetage des aéronefs en détresse.

Décret n° 2-01-1891 du 2 chaâbane 1423 (9 octobre 2002) relatif à l'organisation et à la coordination de la recherche et du sauvetage des vies humaines en mer.

Arrêté N° 916.08 du 15 mai 2008 relatif à l'emport de balise de détresse à bord des aéronefs.

Instruction technique du Ministre de l'Équipement et du Transport n° 1423 DAC/DNA du 24 juillet 2006 relative aux services de la circulation aérienne.

Circulaire du Directeur de l'Aéronautique Civile N° 1579 DAC/DNA/SAR du 30 septembre 2008 relative à la procédure d'enregistrement et de codage de l'émetteur de localisation d'urgence ELT.

8.2. – Réglementation internationale

Annexe 12, "Recherches et Sauvetage", relative à la convention de l'aviation civile internationale.

Doc 9731-AN/958 OACI : Manuel International de Recherche et de Sauvetage Aéronautiques et Maritimes (IAMSAR),

- Volume I : Organisation et Gestion ;
- Volume II : Coordination des Missions ;
- Volume III : Moyens Mobiles.

7. – Delays of emergency phases activation:

The rules for activating emergency phases applied by air traffic bodies, particularly the time of activating the emergency phases depending on the circumstances, will be specified by an instruction of the Minister of civil aviation.

8. – applicable Regulations:

8.1. – National regulations:

Decree N° 2.61161 of 10 July 1962 on the regulation of civil aviation

Decree N°2.07.151 of 22 Chaoual 1432 (September 21, 2011) on the organization of search and rescue services for aircrafts in distress.

Decree N°.2-01-1891 of 2 chaâbane 1423 (October 9, 2002) on the organization and coordination of search and rescue of human lives at sea.

Order N° 916.08 of 15 May 2008 on the carriage of emergency beacons on board aircraft.

Technical instruction of the equipment and transport minister N° 1462 DAC/DNA of 24 July 2006 on air traffic services.

Circular of the Director of Civil Aviation No. 1579 DAC/DNA/SAR of 30 September 2008 on the procedure of recording and coding of the Emergency Locator Transmitter ELT;

8.2. – International regulation

Annex 12, "Search and Rescue", on the Convention of International Civil Aviation.

Doc 9731-AN/958 OACI: the International Aeronautical and Maritime Search and Rescue Manual (IAMSAR);

- Volume I: Organization and Management;
- Volume II: Coordination of Missions;
- Volume III: moving Means.

Doc 9734-AN/959 OACI : Manuel de supervision de la sécurité. Partie A : Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité.

Doc 8400 OACI : Abréviations et codes OACI ;

DOC 7030 : Procédures complémentaires Régionales pour le service d'alerte et le Service de Recherches et de sauvetage.

Doc 9734-AN/959 ICAO: Safety Oversight Manual. Part A: Set up and management of a national system of safety oversight;

Doc 8400: ICAO Abbreviations and Codes;

DOC 7030: Supplementary Regional Procedures for the Alert Service and Search and Rescue Service.