

**CONVENTION TECHNIQUE ANNEXEE AU PROTOCOLE
D'ACCORD ENTRE LES GOUVERNEMENTS CAP-VERDIEN
ET FRANÇAIS SUR
LA MISE A LA DISPOSITION DU DE LA REPUBLIQUE DU
CAP-VERT D'UN AERONEF SPECIALISE DANS LA
RECHERCHE ET LE SAUVETAGE (S.A.R.)**

*** * ***

CONVENTION TECHNIQUE S.A.R.

I - INTRODUCTION

Conformément :

- au protocole d'accord entre le gouvernement cap-verdien et le gouvernement français du 20 février 1980;

Un avion spécialisé SAR avec un équipage de la Marine Nationale française est stationné sur l'aérodrome de DAKAR-YOFF, pour participer aux opérations SAR dont la responsabilité incombe à la République du Cap-Vert.

La présente convention technique a pour objet de préciser les conditions et les modalités pratiques de mise en place et d'emploi de cet avion.

Elle annule et remplace la convention technique du 21 février 1980 annexée au protocole d'accord visé ci-dessus.

II - CONDITIONS OPERATIONNELLES

Les conditions opérationnelles de détachement de l'avion SAR à DAKAR-YOFF sont les suivantes:

A - Présence permanente à Dakar-Yoff :

- d'un ATLANTIQUE ou d'un FALCON 200 GARDIAN, ou d'un FALCON 50 SURMAR,
- d'un équipage de 14 hommes pour l'ATLANTIQUE, de 6 pour le GARDIAN et de 5 pour le FALCON 50 SURMAR,
- de 5 techniciens de maintenance (au maximum) ;

B - Relève de détachement :

- avion, équipage et 4 mécaniciens de maintenance : en principe toutes les trois semaines, à la diligence des autorités françaises,
- le technicien de maintenance chargé du matériel de servitude et de rechanges reste en permanence à DAKAR,

C - Posture d'alerte

Nuit et jour : 3 heures (ATLANTIQUE avec 10 tonnes de carburant, F200 et F50 pleins complets).

Pour l'ATLANTIQUE dans le cas où la mission prévue doit dépasser sept à huit heures de vol, un rechargement des pleins est nécessaire et entraîne un délai supplémentaire ; il reste bien entendu que dans ce cas la priorité est donnée pour le ravitaillement, à l'aéronef SAR sur tous les autres aéronefs.

Cette posture d'alerte pourra être modifiée en fonction des phases critiques connues par les autorités responsables de la mise en œuvre des services de recherches et de sauvetage des deux Etats.

En cas d'indisponibilité de l'appareil mis en place à Dakar, l'alerte sera assurée par un autre ATLANTIQUE basé en métropole pendant la durée du dépannage.

D - Missions d'entraînement

En dehors des vols prioritaires (missions SAR ou surveillance des pêches), la Marine française se réserve le droit d'utiliser l'avion pour effectuer des vols d'entraînement dans la zone; dans ce cas l'avion est disponible pour alerte en vol dans les mêmes conditions qu'au paragraphe (C).

E - Mise en œuvre de l'avion pour une opération SAR

La demande de mise en œuvre de l'avion pour une opération de recherches et de sauvetage est adressée par le Centre de Coordination SAR (RCC) de SAL au centre de coordination SAR (RCC) de Dakar qui la prend en charge suivant les procédures habituelles.

F - Attribution à l'avion SAR d'une zone d'action définie comme suit

En priorité :

- La région de recherches et de sauvetage (SRR) de SAL océanique
- Les deux régions de recherches et de sauvetage (SRR de Dakar terrestre et de Dakar océanique

par extension, sur demande des Centres de Coordination SAR intéressés, les régions de recherches et de sauvetage couvrant les Etats africains liés à la France par un accord de coopération et contiguës aux SRR de Dakar, à savoir SRR Abidjan et SRR Niamey. (1)

Le RCC Dakar est juge de l'opportunité de donner satisfaction à de telles demandes;

(1) Conformément aux recommandations de l'OACI (art. 25 de la convention de Chicago et Annexe 12 OACI), les Etats (Centre de Coordination SAR) des autres SRR contiguës aux SRR Dakar peuvent également faire appel au concours des moyens du RCC Dakar pour une opération coordonnée mais dans ce cas, l'accord éventuel du RCC Dakar sera subordonné à celui de COMFOR Dakar.

Toute opération de recherches et de sauvetage déjà en cours au profit d'une autre SRR, plaçant l'aéronef spécialisé à plus de 12 heures de Dakar, entraînera la mise en état d'alerte en France d'un deuxième aéronef, de la même façon qu'en cas d'indisponibilité technique (cf. paragraphe C)

Le centre de coordination SAR (RCC) de Dakar en exprimera la demande par l'intermédiaire des autorités militaires dont relève l'aéronef spécialisé.

III - CONDITIONS LOGISTIQUES

A - Sur le plan technique :

La maintenance est à la charge des autorités françaises :

- mise en place à SAL, en cas de nécessité, d'un lot de rechanges et de matériel de servitude, ainsi que des équipements SATER/SAMAR fournis par la Direction Générale de l'Aviation Civile (D.G.A.C),
- ravitaillement de l'avion en carburant et huile pour tous les vols effectués au départ de SAL,
- l'entretien journalier et le dépannage lors des atterrissages à SAL, au cas où les dépannages dépasseraient les possibilités locales, du matériel et du personnel seraient fournis par la Marine française et acheminés par transport aérien,
- les opérations dépassant le cadre de l'entretien journalier et des dépannages, sont assurées en France;

B - Sur le plan général

Est à la charge des autorités cap-verdiennes respectivement compétentes, la fourniture des facilités suivantes à l'avion spécialisé dans la recherche et le sauvetage (SAR)

- franchise des redevances d'atterrissage, d'usage des dispositifs d'éclairage et de route,
- détaxe des carburants, lubrifiants,
- autorisation permanente d'atterrissage et de survol des îles du Cap-Vert afin de permettre à l'aéronef spécialisé d'exécuter les missions de recherches et de sauvetage et, conformément aux recommandations de l'OCAI, une fois par mois, les missions d'entraînement,
- aire de stationnement délimitée (accès et aire convenablement bitumés, exempts de gravillons), avec téléphone dans les locaux réservés aux équipages, et moyens d'amarrage de l'avion,
- entrepôt du matériel de servitude (abri),

- 5
- véhicule pour le transport des personnels,
 - dans la mesure du possible la mise à disposition d'un hangar pouvant recevoir un aéronef spécialisé dans la recherche et le sauvetage (SAR) pour les dépannages éventuels,
 - hébergement et nourriture du personnel volant et non volant.

IV - CONDITIONS FINANCIERES

Le gouvernement français demandera au gouvernement cap-verdien le remboursement :

- d'une partie des dépenses afférentes aux heures de vol effectuées pour l'exécution des opérations de recherches et de sauvetage et des entraînements réguliers (en moyenne deux heures mensuelles) (1),
- des dépenses afférentes aux indemnités de frais de déplacement du personnel.

V - RESPONSABILITE CIVILE ET CONTENTIEUX

A l'exception du cas de perte de l'avion par force majeure faisant l'objet de l'article 1.9 du Protocole d'Accord, tous les litiges de responsabilité civile concernant les accidents et les dégâts causés aux tiers seront justiciables de la souveraineté de l'Etat d'immatriculation de l'aéronef considéré ; c'est-à-dire la République Française.

(1) La facturation des dépenses afférentes aux heures de vol se fait de la manière suivante :

- à 100% pour les opérations réelles
- à 50% pour les missions d'entraînement.

VI - DUREE DE LA CONVENTION

La présente est résiliable sous réserve d'un préavis de six mois par l'un ou l'autre des deux gouvernements.

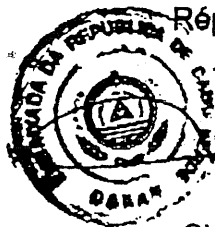
Fait à Dakar, le

**Pour le gouvernement de la
République Française :**

**Pour le gouvernement de la
République du Cap-Vert:**

L'Ambassadeur de France
au Sénégal

L'Ambassadeur de la
République du Cap-Vert



Lewin
André LEWIN
Ambassadeur de France
au Sénégal

Signé:

Mário Gomes Fernandes
MÁRIO GOMES FERNANDES
Embaxador