

ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE
UNLAWFUL INTERFERENCE

Note: les mesures applicables en matière d'intervention illicite sont conformes aux procédures contenues dans le chapitre 15 du DOC 4444/ATM/501

1. Procédures

1.1 Sauf si la situation à bord n'en empêche, le pilote commandant de bord devrait essayer de poursuivre le vol sur la route et au niveau de vol qui lui ont été assignés, au moins jusqu'à ce qu'il soit en mesure d'en aviser un organisme ATS ou jusqu'à ce qu'il soit à porter d'un radar.

1.2 Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route ou du niveau de croisière qui lui ont été assignés sans pouvoir établir de contact radio téléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

- a) essayer de diffuser des renseignements sur la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres fréquences appropriées, sauf si la situation à bord l'en empêche, Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord, les liaisons de données, etc. lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent.
- b) poursuivre le vol conformément aux procédures spéciales pour les événements imprévus en vol, lorsque de telles procédures ont été établies et promulguées dans le DOC 7030 – *procédures complémentaires* ; ou
- c) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau décalé , de 300m (1000ft) si l'appareil évolue au-dessus du niveau de vol 290 ou de 150m (500ft) s'il évolue au-dessous du niveau de vol 290, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR dans la région.

Si un aéronef en vol fait l'objet d'une intervention illicite, le pilote Commandant de bord s'efforcera de régler le transpondeur sur le Mode A code 7500 pour signaler la situation à bord, à moins que les circonstances ne justifient l'emploi de Mode A code 7700.

Le personnel des organismes ATS doit être à tout moment prêt à identifier toute indication signifiant qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

Lorsqu'on soupçonne qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite et qu'on ne dispose pas d'un affichage automatique distinct du groupe codés 7500 et 7700 sur le Mode A du SSR , le contrôleur radar doit s'efforcer de vérifier ses soupçons en réglant le décodeur SSR sur le groupe codé 7500 du Mode A et par la suite sur le code 7700.

Note: *Un aéronef doté d'un transpondeur SSR est censé s'efforcer d'utiliser le groupe codé 7500 sur le Mode A pour indiquer qu'il est l'objet d'une intervention illicite. L'aéronef peut utiliser le groupe codé 7700 sur le Mode A pour indiquer qu'il est l'objet d'une intervention illicite. L'aéronef peut utiliser le groupe codé 7700 sur le Mode A pour indiquer qu'il est menacé par un danger grave et imminent et qu'il a besoin d'assistance immédiate.*

Note: the procedures applicable as regards unlawful interference are in compliance with the procedures contained in the chapter 15 of the Doc 4444/ATM/501

1..Procédures

1.1 Except when the situation on board does not prevent from it, pilot captain should try to pursue the flight on the road and at the level of flight which were assigned to him, at least until he is capable of informing a body ATS about it or until he is to carry of a radar.

1.2 When an aircraft which is the object of an act of illicit intervention has to deviate from the road or from the level of cruise which were assigned to him without being able to establish of contact phone radio with the services of the air traffic, the pilot captain should, every time it is possible :

- a) Try to diffuse information on the emergency frequency VHF and on the other appropriate frequencies, except when the situation on board prevents him from it, It would also be necessary to use the other equipments as the transponders of edge, tired connections of data, etc. when it is useful to make him and when circumstances allow it.
- b) Pursue the flight according to the special procedures for the unforeseen events in flight, when such procedures were established and promulgated in the CD-ROM 7030 - additional procedures; or
- c) If no applicable regional procedure was established, to pursue the flight at a moved level, of 300m 1000ft if the device evolves over the level of flight 290 or of 150m 500ft if it evolves below the level of flight 290, with regard to the levels of cruise normally used for the flight IFR in the region.

If an aircraft in flight is the object of an illicit intervention, the pilot Captain will try hard to adjust the transponder to the Mode A code 7500 to indicate the situation on board, unless circumstances justify the employment of Mode A code 7700.

The staff of the bodies ATS must be at any time ready to identify any indication meaning that an aircraft is the object of an illicit intervention.

When we suspect that an aircraft is the object of an illicit intervention and that we have not an automatic posting different from the group coded 7500 and 7700 on the Mode A of the SSR, the radar controller has to try hard to verify his suspicions by adjusting the decoder SSR to the coded group 7500 of the Mode A and afterward on the code 7700.

Note: *an aircraft endowed with a transponder SSR is supposed to try hard to use the coded group 7500 on the Mode A to indicate that it is the object of an illicit intervention. The aircraft can use the coded group 7700 on the Mode A to indicate that it is the object of an illicit intervention. The aircraft can use the coded group 7700 on the Mode A to indicate that he is threatened by a grave and imminent danger and that he needs immediate assistance.*

Lorsqu'ils savent ou soupçonnent qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS doivent répondre promptement aux demandes de renseignements sur les installations, services et procédures de navigation aérienne existant le long de la route suivie et à tout aéroport d'atterrissage prévu, et doivent prendre toutes les mesures nécessaires pour accélérer l'exécution des phases du vol.

Les organismes de la circulation aérienne doivent :

- a) transmettre et continuer de transmettre les renseignements nécessaires à la sécurité du vol, sans s'attendre à une réponse de l'aéronef.
- b) contrôler et suivre la progression du vol avec les moyens dont ils disposent et coordonner le transfert de contrôle avec les organismes de la circulation aérienne voisins sans exiger de transmissions ou autres réponses de l'aéronef, à moins que les communications avec l'aéronef ne demeurent normales.
- c) Informer et tenir au courant les organismes de la circulation aérienne compétents, y compris les organismes situés dans les régions d'information de vol adjacentes qui pourraient intéresser la progression du vol.

Note : Lors de l'application de cette disposition, il faut tenir compte de tous les facteurs susceptibles d'affecter la progression du vol, y compris l'autonomie et l'éventualité de modifications soudaines de la route et de la destination de l'aéronef. Cette disposition a pour but de fournir à chaque organisme de la circulation aérienne à l'avance, aussi longtemps que le permettent les circonstances, des renseignements appropriés sur l'entrée prévue ou possible de l'aéronef dans la zone dont il a la responsabilité.

d) Aviser :

- ♦ l'exploitant ou son représentant désigné ;
- ♦ le centre de coordination de sauvetage intéressé conformément aux procédures d'alerte appropriées.
- ♦ le comité national de sûreté de l'aviation civile et les comités locaux de sûreté des aéroports.

e) Échanger, entre l'aéronef et le comité national de sûreté de l'aviation civile, les messages appropriés relatifs aux circonstances liées à l'intervention illicite.

2. Descente forcée

Dès qu'un organisme de la circulation aérienne constate ou est informé qu'un aéronef exécute une descente forcée en traversant les niveaux de vol des autres aéronefs, toutes les mesures possibles pour sauvegarder la sécurité des autres aéronefs sont prises immédiatement. Les organismes de la circulation aérienne, lorsqu'ils l'estiment nécessaire diffusent immédiatement un message d'urgence et délivrent à tous les intéressés des autorisations complémentaires relatives aux procédures additionnelles à suivre pendant et après la descente forcée.

When they know or suspect that an aircraft is the subject of unlawful interference, ATS units shall promptly answer to the requests for information on navigation aid facilities, procedures and services along the route followed and at any aerodrome of intended landing, and shall take such action as is necessary to expedite the conduct of all phases of the flight.

The air traffic units shall:

- a) transmit, and continue to transmit, information pertinent to the safe conduct of the flight, without expecting a reply from the aircraft;
- b) monitor and plot the progress of the flight with the means available, and coordinate transfer of control with adjacent air traffic units without requiring transmissions or other responses from the aircraft, unless communication with the aircraft remains normal;
- c) inform, and continue to keep informed, appropriate air traffic units, including those in adjacent flight information regions, which might be interested in the progress of the flight;

Note: When applying this provision, account must be taken of all the factors which may affect the progress of the flight, including fuel endurance and the possibility of sudden changes in route and destination of the flight. The objective of this provision is to provide, as far in advance as is practicable in the circumstances, each air traffic unit with appropriate information as to the expected or possible penetration of the aircraft into its area of responsibility.

d) notify :

- ♦ the operator or its designated representative;
- ♦ the appropriate rescue coordination centre in accordance with appropriate alerting procedures;
- ♦ the national committee of the civil aviation security and the local committees of airport security.

e) relay appropriate messages, relating to the circumstances associated with the unlawful interference, between the aircraft and the national committee of the civil aviation security.

2. Forced descent

As soon as an air traffic unit notices or is informed that an aircraft is performing a forced descent crossing the flight levels of other aircraft, all the possible actions to maintain the safety of other aircraft are taken immediately. When they deem it necessary, the air traffic unit immediately broadcast an emergency message and issue for all aircraft concerned clearances relating to additional procedures to be observed during and after the forced descent.