



Instruction n° 0 0 0 7 7 / CCAA/DG/DSF du 07 AVR. 2006
relative à la collecte et diffusion des renseignements
au sujet d'un aéronef objet d'un acte d'intervention illicite.

1- objectif

1.1 Il s'agit de faire en sorte que tous les renseignements pertinents relatifs à un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite soient à la disposition des États qui risquent d'être touchés par l'incident, afin que des décisions et des mesures puissent être prises en temps voulu pour protéger les passagers et les membres de l'équipage, l'aéronef, tous les autres aéronefs civils qui se trouvent à proximité, et tous autres risquant d'être touchés par le déroulement du vol.

2- Renseignements nécessaires

2.1 Les renseignements à obtenir, recueillir et diffuser sont les suivants :

- a) route prévue ou présumée;
- b) détails du plan de vol;
- c) navigabilité de l'aéronef;
- d) nombre et état des personnes blessées qui se trouvent à bord;
- e) nombre de membres d'équipage, de passagers et d'agresseurs à bord;
- f) nombre, type et autres détails pertinents relatifs aux armes, engins explosifs ou incendiaires que l'on sait ou croit être en la possession des agresseurs, ou engins explosifs/incendiaires trouvés à bord de l'aéronef;
- g) état physique des membres de l'équipage de conduite;
- h) composition et compétence de l'équipage de conduite pour le vol prévu;
- i) nombre d'heures de vol accomplies précédemment par l'équipage de conduite et limitations du temps de vol;
- j) cartes de navigation et documentation connexe disponibles à bord de l'aéronef pour la route et la destination prévues.

2.2 Les sources des renseignements et ceux qui peuvent en avoir besoin sont énumérés dans le tableau en annexe à la présente instruction.

3- Partage des responsabilités

3.1 Plusieurs variables déterminent si l'exploitant, les organismes des services de la circulation aérienne (ATS) ou les services de sûreté sont en mesure de fournir les renseignements nécessaires. Ces variables sont les suivantes :

- a) quand, où et dans quelles circonstances l'acte illicite a été remarqué pour la première fois;
- b) le cas échéant, quelles communications avec l'équipage de conduite et/ou les auteurs de l'acte ont été possibles ou autorisées;

- c) les changements de route et de destination que les organismes ATS observent ou qui leur sont communiqués;
- d) la possibilité de déterminer : le nombre de personnes blessées à bord; les réserves de carburant et de provisions, y compris les aliments essentiels et l'eau; la navigabilité de l'aéronef; l'état, la composition et la compétence de l'équipage; le nombre d'otages pris à bord de l'aéronef et les circonstances présentes;
- e) la possibilité de déterminer le nombre, le type, etc., d'armes, de matières et d'engins explosifs et incendiaires en possession des auteurs de l'acte, ou d'engins explosifs/incendiaires trouvés à bord de l'aéronef;
- f) le rôle de l'exploitant, notamment :
 - 1) s'il n'est pas représenté à l'aérodrome du dernier atterrissage;
 - 2) s'il n'a pas participé aux opérations de service de l'aéronef.

3.2 La responsabilité première, en ce qui concerne la collecte et la diffusion des renseignements nécessaires aux fins de la sûreté est confiée au Chef de sûreté d'aéroport.

3.3 Les organismes ATS et l'exploitant sont tenus de participer, autant que possible, à la collecte des renseignements nécessaires. À ce niveau, les responsabilités sont réparties comme suit :

- a) exploitant : fournir tous les renseignements détaillés disponibles qui ne figurent pas dans le plan de vol;
- b) organismes ATS : fournir tous les renseignements ATS disponibles, et aider, si possible, à obtenir du pilote les autres renseignements nécessaires;
- c) chef de sûreté d'aéroport : recueillir et regrouper tous les renseignements nécessaires, y compris les avis de spécialistes demandés par le pilote commandant de bord, et transmettre immédiatement ces renseignements, par le moyen le plus rapide disponible, aux autres services de sûreté qui risquent d'être appelés à intervenir, et au pilote commandant de bord lorsque cela est jugé nécessaire ou souhaitable, en informant simultanément l'autorité compétente de sûreté des mesures qui ont été prises.

Note : Dans certains cas, il sera souhaitable d'utiliser les moyens de communication de l'exploitant, qui seront peut-être les plus rapides.

4- Diffusion des renseignements

4.1 En raison du caractère urgent que revêt chaque acte d'intervention illicite, il est indispensable que les renseignements pertinents soient transmis dès qu'ils sont connus et par le moyen le plus rapide, pour permettre de mettre en oeuvre le plus rapidement les plans pour la protection de l'aéronef et de tous les autres aéronefs qui risquent d'être touchés par l'acte qui a été perpétré. C'est pourquoi le premier organisme ATS qui apprend qu'un aéronef a fait l'objet d'un acte d'intervention illicite doit transmettre aux organismes ATS qui risquent d'être touchés un message d'alerte initiale contenant tous les renseignements pertinents disponibles, notamment sur les réserves de carburant de l'aéronef et la possibilité d'un changement soudain de destination.

4.2 À mesure que le vol progresse, les organismes ATS doivent transmettre des renseignements à jour, nécessaires aux fins ATS et SAR, conformément aux dispositions de la réglementation en vigueur relative aux services de la circulation aérienne et des PANS-ATM.

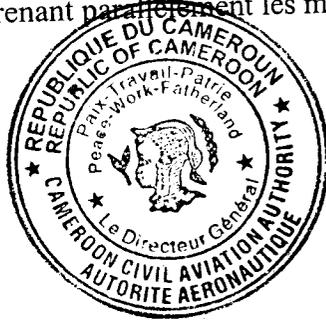
f

4.3 Simultanément, les services de sûreté des États directement concernés doivent transmettre tous les renseignements pertinents disponibles aux services de sûreté de l'aéroport de destination connue ou suspectée de l'aéronef, ainsi qu'à ceux des États qui sont vraisemblablement survolés.

5- Résumé des mesures typiques

En résumé, les mesures à prendre pour atteindre l'objectif sont les suivantes :

- a) les services ATS informent les services de sûreté désignés et l'exploitant dès qu'il est confirmé, observé ou suspecté qu'un aéronef a fait l'objet d'un acte d'intervention illicite;
- b) si l'aéronef est détourné de sa route originale et si sa destination est inconnue, les organismes ATS, en se fondant sur les renseignements qui figurent dans le plan de vol et sur tous les autres renseignements fiables disponibles, s'efforcent de déterminer la route ou les routes effectives ou suspectées, et/ou la destination de l'aéronef, et en avisent les services de sûreté désignés et l'exploitant;
- c) le service ATS transmet à tous les organismes ATS pouvant intervenir un message d'alerte qui contient tous les détails disponibles;
- d) le service ATS demande à l'organisme ATS de l'aéroport de départ de lui fournir des renseignements supplémentaires contenus dans le plan de vol;
- e) l'exploitant prête son concours en fournissant aux services de sûreté désignés les renseignements demandés;
- f) les services de sûreté recueillent toutes les données requises et les transmettent comme il est spécifié au § 9;
- g) ces procédures sont répétées aussi souvent que nécessaire pendant le vol;
- h) les services de sûreté de l'aéroport d'atterrissage prévu ou présumé déclenchent le plan d'urgence d'aéroport pour protéger les blessés ou les malades, les passagers, l'équipage et l'aéronef. Si nécessaire, les services de sûreté d'aéroport déclenchent les plans prévus pour faire face à une grande catastrophe qui pourrait résulter d'un accident à l'atterrissage, ou d'une explosion et/ou d'un incendie après l'atterrissage;
- i) un message d'arrivée et tous changements ultérieurs à ce message sont adressés par le service ATS à l'aéroport de départ et à tous les destinataires du message d'alerte original, lorsque l'aéronef arrive à sa destination finale et que l'acte d'intervention illicite prend fin, les services de sûreté prenant parallèlement les mêmes mesures.



Le Directeur Général,

SAMA JUMA Ignatius

ANNEXE 1
RENSEIGNEMENTS NECESSAIRES, DESTINATAIRES ET SOURCES POSSIBLES
 (Pour un acte d'intervention illicite touchant plus d'un Etat ou plus d'un aéroport)

Renseignements nécessaires	Destinataires	Sources possibles
RENSEIGNEMENTS FIGURANT DANS LE PLAN DE VOL		
Route prévue ou présumée	Organismes ATS	Exploitant
Niveau de vol	Centre de coordination de sauvetage	Pilote
Ecart par rapport à la route Prévue ou présumée	Exploitant	Si pilote ne communique pas avec le sol, les organismes ATS doté de radar pourraient être en mesure de fournir des renseignements utiles au sujet des écarts par rapport à la route.
		Observations par d'autres aéronefs.
DESTINATION		
Destination prévue ou présumée et heure d'arrivée prévue	Administrations d'aéroport	Organismes ATS
Réserves de carburant (évaluées en heures)	Services de sûreté	Message de plan de vol
Équipement de secours et de survie	Organismes ATS	Exploitant
	Exploitant	Pilote
		Centre de coordination de sauvetage
		S'il y a eu avitaillement, administration d'aéroport et/ou exploitant, et services de sûreté d'aéroport
NAVIGABILITE DE L'AERONEF		
Dégradation de l'efficacité opérationnelle de l'aéronef par suite d'un acte de violence, d'une explosion ou d'un autre facteur	Administration d'aéroport	Pilote
	Services de sûreté	Exploitant
	Organismes ATS	Services de sûreté d'aéroport
	Exploitant	Autres personnes ayant obtenu les informations par observation
	Centre de coordination de sauvetage	
Renseignements nécessaires	Destinataires	Sources possibles
NOMBRE DE MEMBRES D'ÉQUIPAGE, DE PASSAGERS, D'OTAGES ET D'AGRESSEURS, AINSI QUE LEUR ÉTAT PHYSIQUE		
Nombre total de personnes à bord	Administrations d'aéroport	Le nombre des membres d'équipage et de passagers pourra être fourni par :
Nombre de personnes gravement blessées	Services de sûreté	<ul style="list-style-type: none"> • le pilote ; • les organismes ATS de l'aéroport de départ ;
Incapacité éventuelle de membres	Organismes ATS	

4

<p>d'équipage indispensables, et gravité de l'incapacité</p> <p>Indications détaillées sur personnes qui auront besoin de médicaments ou d'une attention médicale particulière au moment de l'atterrissage</p> <p>Nombre, type, etc., d'armes, d'engins explosifs et incendiaires que l'on sait ou croit être en la possession des agresseurs, ou qui ont été trouvés à bord de l'aéronef</p> <p>Risque d'accident à l'atterrissage ou d'une explosion et/ou d'un incendie après l'atterrissage</p> <p>Disponibilité d'aliments essentiels et d'eau, potable ou autre, à bord</p>	<p>Exploitant</p> <p>Centre de coordination de sauvetage</p>	<ul style="list-style-type: none"> • l'exploitant. <p>Les renseignements sur l'état physique des occupants de l'aéronef et sur les aliments et l'eau pourraient être fournis par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le pilote ; • les services de sûreté d'aéroports ; • l'exploitant ; • d'autres personnes ayant obtenu les informations par observation.
---	--	--

COMPOSITION DE L'EQUIPAGE, EXPERIENCE ET COMPETENCE SUR LES ROUTES PROBABLES ET LA DESTINATION PREVUE OU PRESUMEE

<p>Se passe d'explication</p>	<p>Administrations d'aéroport</p> <p>Services de sûreté</p> <p>Organismes ATS</p>	<p>Exploitant</p> <p>Pilote</p> <p>Services de sûreté d'aéroport s'il y a eu des changements dans l'équipage sans consultation avec l'exploitant</p>
-------------------------------	---	--

DISPONIBILITE A BORD DE CARTES DE NAVIGATION ET DOCUMENTATION CONNEXE SE RAPPORTANT A LA ROUTE ET A LA DESTINATION PREVUES OU PRESUMEEES

<p>Se passe d'explication</p>	<p>Organismes ATS, si le vol est détourné vers une région dont la carte et la documentation connexe ne se retrouve pas à bord</p>	<p>Exploitant</p> <p>Pilote</p>
-------------------------------	---	---------------------------------

ANNEXE 2
RAPPORT OFFICIEL
SUR UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE

LES RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUEES DANS
LE PRESENT RAPPORT SONT D'ACCES
RESTREINT ET NE SERONT DIVULGUES
QU'AUX PERSONNES AUTORISEES

RAPPORT PRELIMINAIRE **FINAL** (Cocher)
SUR UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE

Numéro de dossier :

Date du rapport :
[Jour/mois/année]

LE RAPPORT PRELIMINAIRE DOIT ETRE REMPLI ET ENVOYE A L'OACI
DANS LES TRENTE JOURS SUIVANT UN INCIDENT

Renseignements à communiquer conformément aux dispositions de l'Annexe 17,
de l'article 11 de la Convention de la Haye ou de l'article 13 de la Convention de Montréal

	Acte réussi	Tentative
d'acte		
a) Acte de capture illicite d'aéronef		
b) Attaque contre l'aéroport et des installations de navigations aériennes		
c) Attaque contre des personnes à l'intérieur des installations aéroportuaires		
d) Acte de sabotage d'aéronef		
e) Attaque contre un aéronef en vol		
f) Autres actes non spécifiés ci-dessus		

PARTIE I : RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'INCIDENT

A. RENSEIGNEMENTS D'ORDRE GENERAL

1. Etat communiquant le rapport :
2. Date de l'incident :
[Jour/mois/année]
3. Heure de l'accident :
[Heure locale – base 24 heures]
4. Durée de l'incident :

f

**RAPPORT OFFICIEL
SUR UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE**

LES RENSEIGNEMENTS COMMUNIQUEES DANS
LE PRESENT RAPPORT SONT D'ACCES
RESTREINT ET NE SERONT DIVULGUES
QU'AUX PERSONNES AUTORISEES

RAPPORT PRELIMINAIRE **FINAL** (Cocher)
SUR UN ACTE D'INTERVENTION ILLICITE

Numéro de dossier :

Date du rapport :
[Jour/mois/année]

LE RAPPORT PRELIMINAIRE DOIT ETRE REMPLI ET ENVOYE A L'OACI
DANS LES TRENTE JOURS SUIVANT UN INCIDENT

Renseignements à communiquer conformément aux dispositions de l'Annexe 17,
de l'article 11 de la Convention de la Haye ou de l'article 13 de la Convention de Montréal

	Acte réussi	Tentative
d'acte		
g) Acte de capture illicite d'aéronef		
h) Attaque contre l'aéroport et des installations de navigations aériennes		
i) Attaque contre des personnes à l'intérieur des installations aéroportuaires		
j) Acte de sabotage d'aéronef		
k) Attaque contre un aéronef en vol		
l) Autres actes non spécifiés ci-dessus		

PARTIE I : RENSEIGNEMENTS RELATIFS A L'INCIDENT

B. RENSEIGNEMENTS D'ORDRE GENERAL

1. Etat communiquant le rapport :
2. Date de l'incident :
[Jour/mois/année]
3. Heure de l'accident :
[Heure locale – base 24 heures]
4. Durée de l'incident :

7

C. L'INCIDENT

1. Lieu où se trouvait l'aéroport :

Au sol

En vol

2. Installation au sol :

Dans les aéroports

En dehors des installations aéroportuaires

3. Armes/engins

Description

réel

Factice

Arme n°1 :

Arme n°2 :

Arme n°3 :

Arme n°4 :

Arme n°5 :

Explosifs :

Engins incendiaires :

Autre (préciser) :

.....
.....

4. Communications

4.1 Source de la menace :

Message écrit

Appel téléphonique

Autre (préciser) :
.....
.....

4.2 Qui a reçu la menace ?

Equipage de conduite

Equipage de cabine

Personnel au sol de la compagnie aérienne

Passager

Autre (préciser) :
.....
.....

4.3 Des exigences précises ont-elles été formulées ? (Dans l'affirmative, prière d'expliquer) Oui Non

.....
.....

4.4 Qui a transmis les exigences aux autorités au sol ? Oui Non

Le pilote
L'agresseur
Autre
(préciser) :

.....
.....

5. Contre-mesures

5.1 Y a-t-il eu tentative de mettre fin à l'acte illicite ? Oui Non

5.2 Dans l'affirmative, quelle a été la méthode utilisée ?

Négociations Force Autres moyens

5.3 Résultats :

Heureux Inférieur

5.4 Le ou les agresseurs ont-ils pénétré dans le poste de pilotage ? Oui Non

Dans l'affirmative, préciser :

.....
.....

5.5 L'équipage disposait-il d'une liste pour la fouille en cas de menace à la bombe ? Oui Non

5.6 L'équipage connaissait-il les emplacements de moindre risque pour une bombe ? Oui Non

5.7 L'agresseur ou les agresseurs avaient-ils :

Des notions techniques de conduite de l'aéronef ? Oui Non

Une bonne connaissance du plan de l'aéronef ? Oui Non

4

Une connaissance du plan de l'aéronef ?

Oui Non

Une connaissance de l'aéroport ou des installations essentielles de navigation ?

Oui Non

Dans l'affirmative, prière d'expliquer :
.....
.....

-5-

6. Détournement de l'aéronef (cette partie est à remplir uniquement si l'aéronef a été détourné.)

6.1 Enumérer les aéroports dans l'ordre chronologique.

Aéroport	Etat	Date et heure d'arrivée	Date et heure de départ	Atterrissage autorisé
a)
b)
c)
d)
e)

6.2 La réserve de carburant était-elle suffisante pour atteindre toutes les destinations demandées ?
Enumérer les des destinations. Oui

Non

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

Dans l'affirmative, préciser :
.....
.....

6.3 L'équipage disposait-il des cartes nécessaires pour toutes les destinations ?
Enumérer les destinations. Oui

Non

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

Dans l'affirmative, préciser :
.....
.....

6.4 Des passagers ont-ils été autorisés à quitter l'aéronef à certains aéroports ?
Enumérer les aéroports dans l'ordre chronologique.

Oui Non

Aéroport

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

Dans l'affirmative, préciser :

6.5 Des mesures ont-elles été prises à certains aéroports pour résoudre l'incident ?
Enumérer les aéroports.

Oui Non

Aéroport

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

Dans l'affirmative, préciser :

6.6 Y a-t-il eu de la maintenance à certains aéroports ? Enumérer les aéroports.

Oui Non

Aéroport

- a)
- b)
- c)
- d)
- e)

Dans l'affirmative, préciser :

D. AGRESSEURS (Utiliser d'autres feuilles s'ils étaient plus de 3.)

Nombre total :

1. Nom(homme/femme)

Alias :

Date de naissance : Lieu de naissance : Nationalité :
[jour/mois/année]

Aéroport d'embarquement :
Nom Etat

Comment cette personne a-t-elle eu accès à l'aéronef/au bâtiment ?
.....
.....

2. Nom(homme/femme)

Alias :

Date de naissance : Lieu de naissance : Nationalité :
[jour/mois/année]

Aéroport d'embarquement :
Nom Etat

Comment cette personne a-t-elle eu accès à l'aéronef/au bâtiment ?
.....
.....

3. Nom(homme/femme)

Alias :

Date de naissance : Lieu de naissance : Nationalité :
[jour/mois/année]

Aéroport d'embarquement :
Nom Etat

Comment cette personne a-t-elle eu accès à l'aéronef/au bâtiment ?
.....
.....

A

E. SURETE AEROPORTUAIRE

Oui Non

1. Existe-t-il un programme de sûreté aéroportuaire à l'aéroport où l'agresseur ou les agresseurs sont montés à bord de l'aéronef ?
2. Le programme de sûreté prévoit-il la protection du côté piste (clôtures, gardes, portes verrouillées, patrouilles, système d'identification, etc.) ?
3. Les cartes d'identité délivrées au personnel au sol et auxiliaires sont-elles vérifiées régulièrement ?
4. Filtrage des passagers, de l'équipage et des bagages de cabine :
 - a) Tous les passagers et bagages de cabine sont-ils soumis à un filtrage pour tous les vols internationaux ?
 - b) Tous les passagers et bagages de cabine sont-ils soumis à un filtrage pour tous les vols intérieurs ?
 - c) Tous les membres d'équipage sont-ils soumis à un contrôle de sûreté ?
 - d) Tous les passagers et leurs bagages de cabine ayant fait l'objet d'un filtrage sont-ils soumis à un filtrage supplémentaire avant de monter à bord s'il y a eu mélange ou contact avec des personnes qui n'avaient pas fait l'objet d'un filtrage ?
5. Type de système de filtrage utilisé :
 - Portes d'embarquement (accès direct à l'aéronef)
 - Zones d'attente stérile (salle d'attente d'embarquement)
 - Hall stérile
6. Système de contrôle de sûreté utilisé :
 - Détecteurs d'objets métalliques :
 - Type portique
 - Détecteurs portatifs
 - Appareils de radioscopie
 - Inspection corporelle
 - Autre

+

Oui Non

7. Le fonctionnement des détecteurs d'objets métalliques et des appareils de radioscopie avait-il été vérifié récemment avec de véritables articles ?
8. Une formation a-t-elle été donnée régulièrement au personnel de sûreté affecté aux détecteurs d'objets métalliques et aux appareils de radioscopie ?
9. Concordance des bagages :
 - a) Y a-t-il une vérification de concordance entre passagers enregistrés et bagages chargés à bord de l'aéronef ?
 - b) La méthode indiquée en a) est-elle appliquée aux passagers en correspondance et à leurs bagages enregistrés en provenance d'une autre compagnie ?
10. Les agresseurs ont-ils déjoué les mesures de sûreté en place en utilisant :
La force ?
D'autres moyens ?

Décrire brièvement :

.....
.....

11. Quelles mesures et procédures nouvelles ont été adoptées ou sont envisagées pour empêcher que de tels événements se reproduisent ?

.....
.....
.....

+

F. FIN DE L'INCIDENT

1. Position du négociateur (préciser s'il avait autorité pour Prendre des décisions ou s'il n'était qu'un intermédiaire) :.....

.....
.....

2. Aéroport/aéronef

Nombre de personnes touchées :	Morts	Blessés
Equipage
Passagers
Agresseurs
Autres

3. Circonstances dans lesquelles des personnes sont mortes ou ont été blessées :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

4. Dommages subis par l'aéronef/les installations aéroportuaires (brève description comprenant le coût des dommages, le temps perdu et les vols touchés) :.....

.....
.....
.....

5. Renseignements supplémentaires sur la façon dont les procédures De sûreté ont été déjouées au cours de l'incident :

.....
.....
.....
.....
.....

PARTIE II : RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES MESURES PRISES POUR FAIRE LIBERER LES PASSAGERS ET L'EQUIPAGE, ET RESTITUER L'AERONEF (LE CAS ECHEANT)

1. Mesures prises pour faire libérer les passagers et l'équipage :

.....

.....

.....

.....

2. Mesures prises pour faciliter la poursuite, dans les meilleurs délais, du voyage des passagers et de l'équipage :

.....

.....

.....

.....

.....

3. Mesures prises pour restituer sans retard l'aéronef et les marchandises transportées à leurs propriétaires légitimes :

.....

.....

.....

.....

.....

PARTIE III : RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES MESURES PRISES AU SUJET DE L'AGRESSEUR OU DES AGRESSEURS

1. Mesures prises par les autorités compétentes pour arrêter l'agresseur ou les agresseurs et autres mesures prises pour garantir leur présence sur le territoire :

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

2. Mesures prises pour engager une procédure d'extradition ou pour porter l'affaire devant les autorités compétentes aux fins de poursuites ; communiquer les résultats de ces démarches, s'ils sont connus (sinon, communiquer ces renseignements le plus rapidement possible par la suite :

.....
.....
.....
.....
.....
.....

PARTIE IV : RENSEIGNEMENTS CONCERNANT LES MESURES PRISES POUR ELIMINER LES FAIBLESSES EN VUE D'EVITER QUE DES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE NE SE REPRODUISENT

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

