RÉPUBLIQUE DU TCHAD

PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE

PRIMATURE

MINISTÈRE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA MÉTÉOROLOGIE NATIONALE

MINISTÈRE DÉLÉGUÉ A LA PRÉSIDENCE DE LA RÉPUBLIQUE, CHARGÉ DE LA DÉFENSE NATIONALE, DES ANCIENS COMBATTANTS ET DES VICTIMES DE GUERRE

Unité – Travail – Progrès

ARRÊTÉ INTERMINISTÉRIEL

N° 026 /PR/PM/MACMN/MDPRCDNACVG/2016

relatif à l'interception des aéronefs civils au Tchad

LA MINISTRE DE L'AVIATION CIVILE ET DE LA METEOROLOGIE NATIONALE,

ET

LE MINISTRE DELEGUE A LA PRESIDENCE DE LA REPUBLIQUE, CHARGE DE LA DEFENSE NATIONALE, DES ANCIENS COMBATTANTS ET DES VICTIMES DE GUERRE

- Vu la Constitution ;
- Vu le Décret N°204/PR/2016 du 13 février 2016, portant nomination d'un Premier Ministre, Chef du Gouvernement ;
- Vu le Décret N°216/PR/PM/2016 du 16 février 2016, portant Nomination des Membres du Gouvernement ;
- Vu la Convention relative à l'Aviation Civile Internationale, signée à Chicago le 07 décembre 1944 et ses Annexes ;
- Vu l'Ordonnance N°008/PR/2015 du 27 mars 2015 portant Code de l'Aviation Civile du Tchad ;
- Vu la Loi N°12/PR/2005 du 16 septembre 2005 portant création de l'Autorité de l'Aviation Civile ADAC ;
- Vu le Décret N°074/PR/PM/MI/2006 du 25 janvier 2006, portant organisation et fonctionnement de l'ADAC ;

- Vu l'Arrêté N°022/MITAC/SE/SG/ADAC/2015 du 20 mars 2015, portant adoption et promulgation des Règlements Aéronautiques du Tchad ;

ARRÊTENT :

Article 1er :

L'interception est un type de mission de Défense.

Dans le présent arrêté, elle ne désigne pas le service d'interception et d'escorte assuré, sur demande, à un aéronef en détresse, conformément aux dispositions du Manuel International OACI de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMASAR) (Doc 9731), volumes II et III.

Article 2 :

Le présent arrêté ainsi que son annexe fixent les règles et procédures d'interception des aéronefs civils.

Article 3 :

Tout aéronef civil doit se conformer aux ordres d'interception dont il fait l'objet dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien.

Il est fait obligation à tout aéronef civil inscrit sur le registre tchadien ou utilisé par les exploitants tchadiens, de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats lorsqu'il survole leurs territoires.
Les procédures d'interception seront conformes aux dispositions contenues dans le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Doc. 9433) de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Article 4 :

Il ne sera pas fait recours à l'usage systématique de la force contre un aéronef civil faisant l'objet d'interception.

Article 5 :

Les pilotes commandants de bord d'aéronefs civils sont informés qu'il peut y avoir interception au cas où les autorités militaires, douanières ou policières de l'Etat:

a) ne sont pas en mesure d'obtenir une identification positive d'un aéronef observé ou pénétrant dans l'espace aérien au-dessus du territoire tchadien par des moyens autres qu'une inspection visuelle, c'est-à-dire par coordination avec les organes des services de la circulation aérienne et/ou par radar secondaire de surveillance;

b) constatent qu'un aéronef qui ne dispose pas de l'autorisation requise est sur le point de pénétrer, ou est entré, dans une région du territoire tchadien dans laquelle les vols civils sont réglementés ou interdits;

b) constatent qu'un aéronef dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien s'écarte d'une route ATS (services de la circulation aérienne) désignée, ou d'une route indiquée dans le plan de vol à l'extérieur du réseau de route ATS, sans raison valable connue ou apparente pour cet écart ;

d) soupçonnent qu'un aéronef effectue un vol illicite et/ou assure le transport de marchandises illicites ou de personnes recherchées, contrairement aux buts de la convention de Chicago et aux lois en vigueur.

Article 6 :

Peut également y avoir interception d'un aéronef civil si celui-ci :

a) pénètre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien sans autorisation et ne se conforme pas aux instructions d'atterrir ou de quitter cet espace aérien;

b) pénètre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire tchadien par des positions ou des routes différentes que celles qui sont indiquées dans l'autorisation de survol ;

c) constitue un danger pour les autres aéronefs.

Article 7 :

Le présent arrêté abroge et remplace toutes dispositions antérieures d'effet contraire.

Article 8 :

Le Secrétaire Général du Ministère de l'Aviation Civile et de la Météorologie Nationale, le Secrétaire Général du Ministère Délégué à la Présidence de la République Chargé de la Défense Nationale, des Anciens Combattants et Victimes de Guerre, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera publié partout où besoin sera.

N'Djamena, le 01 JUIN 2016

Pour la Ministre de l'Aviation Civile
et de la Météorologie Nationale

Le Ministre des Infrastructures,
du Désenclavement et du Transport

ADOUM YOUNOUSMI

Le Ministre Délégué à la Présidence de la
République Chargé de la Défense
Nationale, des Anciens Combattants et
Victimes de Guerre

RÉPUBLIQUE DU TCHAD
UNITÉ - TRAVAIL - PROGRÈS
MINISTÈRE DE LA DÉFENSE NATIONALE

BENAÏNDO TATOLA

ANNEXE

INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

1. PRINCIPES SUIVIS

1.1 Les principes suivants sont appliqués:

a) l'interception des aéronefs civils n'est entreprise qu'en dernier ressort ;

b) si elle est entreprise, une interception se limite à déterminer l'identité de l'aéronef, à moins qu'il ne soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aérodrome désigné;

c) l'interception d'aéronefs civils n'est pas entreprise à titre d'exercice;

d) toutes les fois que le contact radio peut être établi, des indications de navigation et des renseignements connexes sont donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté

e) au cas où il est exigé qu'un aéronef civil intercepté atterrisse sur le territoire survolé, l'aérodrome désigné doit permettre l'atterrissage en toute sécurité de ce type d'aéronef.

Note. - Lors de l'adoption unanime de l'article 3 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale par la 25e session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'OACI les États contractants sont convenus que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

1.2 Une méthode normalisée est établie pour les manœuvres des aéronefs qui interceptent un aéronef civil. Cette méthode est conçue de façon que l'aéronef intercepté ne soit exposé à aucun risque.

Note. - Des recommandations particulières concernant une méthode de manœuvre figurent dans le Supplément A} section 3 de l'Annexe 2 (Règles de l'air) de l'OACI et dans les RAT02

1.3 Des dispositions sont prises en vue d'utiliser le radar secondaire de surveillance, lorsque cela est possible, pour identifier les aéronefs civils dans les zones où ils pourraient être l'objet d'une interception.

2. MESURES A PRENDRE PAR L'AERONEF INTERCEPTE

2.1 Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement:

a) suivre les instructions de l'aéronef intercepteur, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications de l'appendice à la présente annexe ;

b) aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;

c) essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,500 MHz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol; et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 MHz ;

d) s'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.

2.2 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demande immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.

2.3 Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demande immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

3. RADIOCOMMUNICATIONS PENDANT L'INTERCEPTION

Si le contact radio est établi pendant l'interception, mais qu'il est impossible de communiquer dans une langue commune, on doit essayer de communiquer les instructions, accusés de réception des instructions et renseignements essentiels en utilisant les expressions conventionnelles et leur prononciation figurant dans le tableau ci-après, et en transmettant chaque expression 2 fois :

Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTEUR			Expressions à utiliser par l'aéronef INTERCEPTÉ		
expression	Prononciation[1]	signification	Expression	Prononciation[1]	signification
CALL SIGN	KOL SA-IN	Quel est votre indicatif d'appel?	CALL SIGN (indicatif d'appel)[2]	KOL SA-IN (indicatif d'appel)	Mon indicatif d'appel est
FOLLOW	FO-LO	Suivez-moi	WILCO	VILL-KO	Compris je vais exécuter
DESCEND	DI-SENND	Descendez pour atterrir	CAN NOT	KANN NOTT	Je suis incapable d'exécuter
YOU LAND	YOU LANND	Atterrissez à cet aérodrome	REPEAT	RI-PITT	Répéter vos instructions
PROCEED	PRO-SID	Vous pouvez poursuivre votre route	AM LOST	AMM LOSST	Je ne connais pas ma position
			MAYDAY	M'AIDER	Je suis en détresse
			HIJACK[3]	Aï-DJAK	Je suis victime d'une intervention illicite
			LAND (nom de lieu)	LANND (nom de lieu)	Je demande à atterrir à (nom de lieu)
			DESCEND	DI-SENND	Je demande à descendre

1. Dans la prononciation figurée, les syllabes soulignées doivent être accentuées.
2. L'indicatif d'appel à donner est celui qui est utilisé dans les communications radiotéléphoniques avec les organismes de la circulation aérienne et qui correspond à l'identification dans le plan de vol.
3. Les circonstances peuvent parfois rendre impossible, voire peu souhaitable ; l'emploi de l'expression HIJACK.

APPENDICE

SIGNAUX
SIGNAUX À UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

1.1 Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

Série	Signaux de L'INTERCEPTEUR	signification	Réponse de l'INTERCEPTE	Signification
1	**DE JOUR et DE NUIT** Balancer l'appareil et faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position (et les feux d'atterrissage dans le cas d'un hélicoptère) après s'être placé légèrement au-dessus et en avant, et normalement à la gauche, de l'aéronef intercepté (ou à sa droite, si l'intercepté est un hélicoptère) puis, après réponse, effectuer un lent virage en palier, normalement vers la gauche (ou vers la droite dans le cas d'un hélicoptère), pour prendre le cap voulu. *Note. - Les conditions météorologiques ou le relief peuvent exiger que l'intercepteur inverse les positions et le sens du virage indiqués ci-dessus dans la Série 1.* *Note 2. - Si l'aéronef intercepté ne peut évoluer aussi rapidement que l'intercepteur, ce dernier devrait exécuter une série de circuits en hippodrome et balancer l'appareil chaque fois qu'il dépasse l'aéronef intercepté.*	Vous avez été intercepté. Suivez-moi	**DE JOUR et DE NUIT** Balancer l'appareil, faire clignoter à intervalles irréguliers les feux de position et suivre	Compris, j'obéis.

1.2 Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	Signaux de L'INTERCEPTEUR	signification	Réponse de l'INTERCEPTE	Signification
4	**DE JOUR et DE NUIT** Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1 000 ft), mais inférieure à 600 m (2000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère, à une hauteur supérieure à 50 m [170 ft], mais inférieure à 100 m [330 ft]) au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage faire clignoter tous autres feux utilisables.	Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome	**DE JOUR et DE NUIT** S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la Série1 prescrits pour l'intercepteur. S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la Série 2 prescrite pour l'intercepteur.	Compris, suivez-moi. Compris, vous pouvez continuer.

5	**DE JOUR et DE NUIT** Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer de feux clignotants.	Il m'est impossible d'obéir.	**DE JOUR et DE NUIT** Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris.
6	**DE JOUR et DE NUIT** Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles.	En détresse.	**DE JOUR et DE NUIT** Utiliser les signaux de la Série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur	Compris.

2. SIGNAUX VISUELS EMPLOYÉS POUR AVERTIR UN AÉRONEF QU'IL VOLE, SANS AUTORISATION, DANS UNE ZONE RÉGLEMENTÉE, INTERDITE OU DANGEREUSE, OU QU'IL EST SUR LE POINT DE PÉNÉTRER DANSUNE TELLE ZONE

De jour ou de nuit, une série de projectiles tirés du sol à des intervalles de dix (10) secondes, et produisant à l'éclatement des étoiles ou des feux rouges et verts, indique à un aéronef qu'il vole sans autorisation dans une zone interdite, réglementée ou dangereuse ou qu'il est sur le point de pénétrer dans une telle zone et qu'il doit prendre les dispositions qui s'imposent.