

**ENR 1.13 INTERVENTION ILLICITE /  
UNLAWFUL INTERFERENCE****1 - Généralités**

Un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite s'efforce d'en aviser l'organisme intéressé des services de la circulation aérienne en lui indiquant toutes circonstances importantes associées à cette intervention et tout écart par rapport au plan de vol en vigueur qu'exigent les circonstances pour permettre à cet organisme de lui accorder la priorité et de réduire le plus possible toute incompatibilité avec la circulation des autres aéronefs.

Le pilote commandant de bord d'un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite doit chercher à atterrir dès que possible à l'aérodrome approprié le plus proche ou à l'aérodrome désigné par les services compétents du ministère du transport, sauf si la situation à bord l'en empêche.

**2- Services à assurer aux aéronefs en cas d' intervention illicite**

Les services à assurer par les organismes ATS en cas d'intervention illicite sont :

2.1- Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, y compris un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, doit bénéficier du maximum d'attention et d'assistance et doit avoir la priorité sur les autres aéronefs selon les circonstances.

2.2 Pour indiquer qu'il est en état d'urgence, un aéronef doté d'un transpondeur SSR peut procéder de la façon suivante :

- a) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7700; ou
- b) utiliser le transpondeur sur le mode A, code 7500, pour indiquer expressément qu'il est l'objet d'une intervention illicite.

2.3- Les principes des facteurs humains doivent être respectés dans les communications entre organismes ATS et aéronefs en cas d'urgence

2.4- Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS répondront promptement aux demandes de cet aéronef. Les renseignements relatifs à la sécurité du vol continueront à être transmis à l'aéronef et les mesures nécessaires seront prises pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol et surtout pour permettre à l'aéronef de se poser en sécurité.

2.5- Lorsque l'on sait ou croit qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite, les organismes ATS en informeront immédiatement la Direction Générale de l'Aviation Civile et échangeront les renseignements nécessaires avec l'exploitant ou son représentant accrédité.

**3- Procédures :**

Les procédures ci-après constituent des éléments indicatifs destinés aux aéronefs qui sont l'objet d'une intervention illicite et qui ne sont pas en mesure d'en aviser un organisme ATS :

An aircraft which is being subjected to unlawful interference shall endeavour to notify the appropriate ATS unit of this fact, any significant circumstances associated therewith and any deviation from the current flight plan necessitated by the circumstances, in order to enable the ATS unit to give priority to the aircraft and to minimize conflict with other aircraft.

If an aircraft is subjected to unlawful interference, the pilot-in-command shall attempt to land as soon as practicable at the nearest suitable aerodrome or at a dedicated aerodrome assigned by the appropriate authority unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise.

**2- Services to aircraft in the event of an unlawful interference**

In case of unlawful interference, the services to be assured by the ATS units are:

2.1 An aircraft known or believed to be in a state of emergency, including being subjected to unlawful interference, shall be given maximum consideration, assistance and priority over other aircraft as may be necessitated by the circumstances.

2.2 To indicate that it is in a state of emergency, an aircraft equipped with an SSR transponder might operate the equipment as follows:

- a) on Mode A, Code 7700;
- or
- b) on Mode A, Code 7500, to indicate specifically that it is being subjected to unlawful interference.

2.3 In communications between ATS units and aircraft in the event of an emergency, Human Factors principles should be observed.

2.4 When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall attend promptly to requests by the aircraft. Information pertinent to the safe conduct of the flight shall continue to be transmitted and necessary action shall be taken to expedite the conduct of all phases of the flight, especially the safe landing of the aircraft

2.5 When an occurrence of unlawful interference with an aircraft takes place or is suspected, ATS units shall, in accordance with locally agreed procedures, immediately inform the appropriate authority designated by the State and exchange necessary information with the operator or its designated representative.

**3- Procedures :**

The following procedures provide guidance material for aircraft that are subject to unlawful interference and that are not able to notify an ATS unit:

3.1 Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aérodrome, il 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 portée d'un radar.

3.2 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 radiotéléphonique avec les services de la circulation aérienne, le pilote commandant de bord devrait, chaque fois que cela est possible :

a) essayer de diffuser des avertissements sur le canal VHF en service ou la fréquence VHF d'urgence et sur d'autres canaux appropriés, sauf si la situation à bord l'en empêche. Il faudrait aussi utiliser d'autres équipements comme les transpondeurs de bord, lorsqu'il est utile de le faire et lorsque les circonstances le permettent ;

b) poursuivre le vol à un niveau qui diffère de :

- 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300m(1000 ft) est appliqué ;
- 300 m (1000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2000 ft) est appliqué.

3.1 If the pilot-in-command can get to an aerodrome, he should attempt to continue flying on the assigned track and at the assigned cruising level at least until notification to an ATS unit is possible or the aircraft is within radar coverage.

3.2 When an aircraft subjected to an act of unlawful interference must depart from its assigned track or its assigned cruising level without being able to make radiotelephony contact with ATS, the pilot-in-command should, whenever possible:

a) attempt to broadcast warnings on the VHF emergency frequency and other appropriate frequencies, unless considerations aboard the aircraft dictate otherwise. Other equipment such as on-board transponders, should also be used when it is advantageous to do so and circumstances permit;

b) proceed at a level which differs of:

- 150 m (500 ft), if he is in a region where a minimum of vertical separation of 300m (1000 ft) is applied;
- 300 m (1000 ft), if he is in a region where a minimum of vertical separation of 600 m (2000 ft) is applied