

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE

Travail - Justice - Solidarité

MINISTÈRE CHARGÉ DE L'AVIATION CIVILE

AUTORITE GUINEENNE DE L'AVIATION CIVILE



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES DE LA GUINÉE

R.A.G. 17

SÛRETÉ

Édition 01 - Mai 2017



LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Chapitre	Page	N° Edition	Date Edition	N° Révision	Date Révision
PG	-	01	Mai 2017	00	Mai 2017
LPE	2-3	01	Mai 2017	00	Mai 2017
EE/AMD	4	01	Mai 2017	00	Mai 2017
LR	5	01	Mai 2017	00	Mai 2017
TM	6-7	01	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 17.1	1-5	01	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 17.2	1-3	01	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 17.3	1-4	01	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 17.4	1-7	01	Mai 2017	00	Mai 2017
CHAPITRE 17.5	1-3	01	Mai 2017	00	Mai 2017
PG SUPPLÉMENTS	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT A	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT B	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT C	1-3	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT D	1-3	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT E	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT F	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT G	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017



Chapitre	Page	N° Edition	Date Edition	N° Révision	Date Révision
SUPPLÉMENT H	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT I	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT J	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT K	1-1	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT L	1-5	01	Mai 2017	00	Mai 2017
SUPPLÉMENT M	1-2	01	Mai 2017	00	Mai 2017

LISTE DES RÉFÉRENCES

Référence	Source	Titre	N° d'Édition	Date d'Édition
Loi	République de Guinée	Titre V de la loi L/2013/063/CNT du 05 Novembre 2013 portant code de l'aviation civile de la République de Guinée		J.O du 28 Novembre 2013
Annexe 17	OACI	Sûreté	9 ^{ème} Edition Amdt 14	Mars 2011 14 Nov 2014



TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 17.1	DEFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES	1-5
17.1.1	Définitions	1
17.1.2	Abréviations et Acronymes	4
CHAPITRE 17.2	PRINCIPES GÉNÉRAUX	1-3
17.2.1	Objectifs	1
17.2.2	Applicabilité	1
17.2.3	Sûreté et facilitation	2
17.2.4	Coopération internationale	2
17.2.5	Équipements ; recherche et développement	3
CHAPITRE 17.3	ORGANISATION	1-4
17.3.1	Organisation nationale et autorité compétente	1
17.3.2	Exploitation des aéroports	2
17.3.3	Exploitants d'aéronefs	2
17.3.4	Contrôle de la qualité	3
17.3.5	Fournisseurs de services de la circulation aérienne	4
CHAPITRE 17.4	MESURES PREVENTIVES DE SURETÉ	1-7
17.4.1	Objectifs	1
17.4.2	Mesures relatives au contrôle d'accès	1
17.4.3	Mesures applicables aux aéronefs	2
17.4.4	Mesures applicables aux passagers et à leurs bagages de cabine	2
17.4.5	Mesures applicables aux bagages de soute	3
17.4.6	Mesures applicables au fret, à la poste et aux autres marchandises	4
17.4.7	Mesures applicables à des catégories spéciales de passagers	5
17.4.8	Mesures applicables au côté ville	6
17.4.9	Mesures liées aux cybermenaces	7
CHAPITRE 17.5	GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE	1-3
17.5.1	Prévention	1
17.5.2	Riposte	1
17.5.3	Échange de renseignements et comptes rendus	3



SUPPLÉMENT A	Règles de l'air	1 – 1
SUPPLÉMENT B	Intervention illicite	1 – 1
SUPPLÉMENT C	Exploitation technique des aéronefs	1 – 3
SUPPLÉMENT D	Navigabilité des aéronefs	1 – 3
SUPPLÉMENT E	Facilitation	1 – 1
SUPPLÉMENT F	Systèmes radar de surveillance et systèmes anticollision	1 – 1
SUPPLÉMENT G	Services de la circulation aérienne	1 – 1
SUPPLÉMENT H	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation	1 – 1
SUPPLÉMENT I	Conception et exploitation technique des aérodrômes	1 – 1
SUPPLÉMENT J	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses	1 – 1
SUPPLÉMENT K	Extraits des instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Extraits du DOC 9284 OACI)	1 – 1
SUPPLÉMENT L	Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (Extraits du DOC 4444 OACI)	1 – 5
SUPPLÉMENT M	Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (Extraits du Doc 8168 OACI), Volume I — Procédures de vol	1 – 2



CHAPITRE 17.1.

DÉFINITIONS, ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

17.1.1 DÉFINITIONS

- (1) **Actes d'intervention illicite.** Actes ou tentatives d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment (La liste n'étant pas exhaustive) :
- capture illicite d'un aéronef ;
 - destruction d'un aéronef en service ;
 - prise d'otages à bord d'un aéronef ou sur les aérodromes ;
 - intrusion par la force à bord d'un aéronef, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation aéronautique ;
 - introduction à bord d'un aéronef ou dans un aéroport d'une arme, d'un engin dangereux ou d'une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
 - utilisation d'un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l'environnement ;
 - communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.
- (2) **Agent de sûreté en vol.** Personne qui est autorisée par le gouvernement de l'État de l'exploitant et le gouvernement de l'État d'immatriculation à être déployée sur un aéronef dans le but de protéger cet aéronef et ses occupants contre des actes d'intervention illicite. Sont exclues les personnes employées pour assurer la protection personnelle exclusive d'une ou de plusieurs personnes voyageant à bord de l'aéronef, telles que les gardes du corps personnels.
- (3) **Agent habilité.** Agent, transitaire ou toute autre entité qui traite avec un exploitant et applique au fret ou à la poste des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par son autorité compétente.
- (4) **Audit de sûreté.** Examen approfondi de l'application de tous les aspects de la mise en œuvre du programme national de sûreté de l'aviation civile.
- (5) **Aviation d'affaires.** Exploitation ou utilisation non commerciale d'un aéronef par une société, pour le transport de passagers ou de marchandises dans le cadre des activités de la société, avec un



pilote professionnel employé pour la conduite de l'aéronef. (Note : l'aviation d'affaires fait partie de l'aviation générale.)

- (6) **Bagages non identifiés.** Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.
- (7) **Certification.** Évaluation formelle et confirmation, par l'autorité compétente de la sûreté de l'aviation ou en son nom, qu'une personne possède les compétences nécessaires pour exécuter les fonctions qui lui sont confiées à un niveau acceptable, tel que défini par l'autorité compétente.
- (8) **Contrôle de sûreté.** Mesures établies visant à empêcher l'introduction d'armes, d'explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.
- (9) **Contrôle de sûreté des aéronefs.** Inspection de l'intérieur d'un aéronef auquel des passagers ont pu avoir accès et de la soute dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou d'autres engins, articles ou substances dangereux.
- (10) **Côté piste.** L'aire de mouvement d'un aéroport et la totalité ou une partie des terrains et bâtiments adjacents dont l'accès est contrôlé.
- (11) **Enquête de sûreté.** Évaluation des besoins en matière de sûreté, incluant le recensement des points vulnérables pouvant être exploités pour perpétrer un acte d'intervention illicite, et la recommandation de mesures correctrices.
- (12) **Expéditeur connu.** Expéditeur qui envoie du fret ou de la poste pour son propre compte et dont les procédures respectent des règles et normes de sûreté communes, suffisantes pour autoriser le transport du fret ou d'envois postaux à bord de tout aéronef.
- (13) **Fouille de sûreté des aéronefs.** Inspection approfondie de l'intérieur et de l'extérieur d'un aéronef dans le but de découvrir des objets suspects, des armes, des explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux.
- (14) **Fret.** Voir « marchandises ».
- (15) **Fret et poste en correspondance.** Fret et poste au départ à bord d'un aéronef autre que celui à bord duquel ils sont arrivés.
- (16) **Fret ou poste à haut risque.** Le fret ou la poste présentés par une entité inconnue ou montrant des signes d'altération seront considérés comme à haut risque si, de surcroît, ils répondent à l'un des critères suivants :



- (i). des renseignements concrets indiquent que le fret ou la poste sont une menace pour l'aviation civile ;
- (ii). le fret ou la poste présentent des anomalies qui éveillent les soupçons ;
- (iii). du fait de la nature du fret ou de la poste, les mesures de sûreté de base ne permettent vraisemblablement pas à elles seules de détecter des articles interdits qui pourraient mettre en danger l'aéronef.

Que le fret ou la poste proviennent d'une entité connue ou non, les renseignements concrets d'un État concernant une expédition peuvent la caractériser comme étant à haut risque.

(17) **Inspection de sûreté.** Examen de la mise en œuvre des spécifications pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile par une compagnie aérienne, un aéroport ou d'autres entités chargées de la sûreté.

(18) **Inspection/filtrage.** Mise en œuvre de moyens techniques ou autres en vue d'identifier et/ou de détecter les armes, les explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux qui peuvent être utilisés pour commettre un acte d'intervention illicite.

Note. — Certains articles ou substances dangereux sont classés comme marchandises dangereuses par l'Annexe 18 de l'OACI et par les Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses (Doc 9284) ; ils doivent être transportés conformément à ces instructions. En outre, le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte), fournit une liste des articles qui ne doivent jamais être transportés dans la cabine d'un aéronef.

(19) **Marchandises.** Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

(20) **Passager perturbateur.** Passager qui ne respecte pas les règles de conduite à un aéroport ou à bord d'un aéronef ou qui ne suit pas les instructions du personnel de l'aéroport ou des membres d'équipage et perturbe de ce fait le bon ordre et la discipline à l'aéroport ou à bord de l'aéronef.

(21) **Performances humaines.** Capacités et limites de l'être humain qui ont une incidence sur la sécurité, la sûreté et l'efficacité des opérations aéronautiques.

(22) **Principes des facteurs humains.** Principes qui s'appliquent à la conception, à la certification, à la formation, aux opérations et à la maintenance et qui visent à assurer la sécurité de l'interface entre l'être humain et les autres composantes des systèmes par une prise en compte appropriée des performances humaines.



- (23) **Sûreté.** Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison de mesures ainsi que de moyens humains et matériels.
- (24) **Test de sûreté.** Mise à l'épreuve secrète ou ouverte d'une mesure de sûreté de l'aviation par la simulation d'une tentative de perpétration d'un acte d'intervention illicite.
- (25) **Travail aérien.** Activité aérienne au cours de laquelle un aéronef est utilisé pour des services spécialisés tels que l'agriculture, la construction, la photographie, la topographie, l'observation et la surveillance, les recherches et le sauvetage, la publicité aérienne, etc.
- (26) **Vérification des antécédents.** Vérification de l'identité et de l'expérience antérieure d'une personne, et notamment de son dossier judiciaire, là où la loi le permet, afin d'évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et/ou obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.
- (27) **Vol d'aviation générale.** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.
- (28) **Vol de transport commercial.** Vol de transport de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.
- (29) **Zone de sûreté à accès réglementé.** Zones côté piste d'un aéroport, identifiées comme étant des zones particulièrement sensibles où, en plus du contrôle d'accès, d'autres contrôles de sûreté sont réalisés. En règle générale, ces zones comprendront, notamment, toutes les zones de départ des passagers de l'aviation commerciale comprises entre les postes d'inspection/filtrage et l'aéronef, l'aire de trafic, les zones de tri de bagages, incluant celles où l'aéronef entre en service et où se trouvent des bagages ayant fait l'objet d'une inspection/filtrage et des expéditions de fret, et les parties situées côté piste des hangars de fret, des centres postaux et des locaux de nettoyage et de restauration.

17.1.2 ABRÉVIATIONS ET ACRONYMES

- (1) **AGAC :** Autorité Guinéenne de l'aviation civile
- (2) **AIS :** (*Aeronautical Information Services*) Services d'information aéronautique
- (3) **ATS :** (*Air traffic services*) Services de la circulation aérienne
- (4) **CNS :** Communications, navigation et surveillance
- (5) **EC :** Élément Crucial (du système national de supervision de la sécurité)
- (6) **OACI :** Organisation de l'Aviation Civile Internationale
- (7) **PNS :** Programme National de Sécurité



- (8) **SARP** : (*Standards And Recommended Practices*) Normes et pratiques recommandées
- (9) **SGS** : Système de Gestion de la Sécurité
- (10) **SSR** : Radar Secondaire de Surveillance



CHAPITRE 17.2. PRINCIPES GÉNÉRAUX

17.2.1 OBJECTIFS

17.2.1.1. L'objectif primordial sera d'assurer la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile.

17.2.1.2. La République de Guinée a établi une organisation, élaboré et mis en application des règlements, pratiques et procédures pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, en tenant compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.

17.2.1.3. L'organisation, les règlements, pratiques et procédures en question :

- (a) protégeront la sécurité des passagers, des équipages, du personnel au sol et du public dans toutes les questions relatives à la protection contre des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile ;
- (b) seront capables de riposter rapidement à toute menace accrue contre la sûreté.

17.2.1.4. Une protection appropriée des renseignements relatifs à la sûreté de l'aviation est mise en place

Note 1.— Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs sur la manière d'atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile en mettant en application les normes et pratiques recommandées des chapitres ci-après.

Note 2. — Le Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, composé d'une série de mallettes pédagogiques pour la sûreté de l'aviation (MPSA), contient le matériel didactique complet de sûreté de l'aviation destiné à aider les États à atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile.

17.2.2 APPLICABILITE

17.2.2.1 Les exigences du présent règlement RAG 17 seront rigoureusement appliquées aux vols d'aviation civile internationale.

17.2.2.2 Les mesures visant à assurer une protection contre les actes d'intervention illicite seront appliquées aux vols intérieurs, sur la base d'une évaluation des risques effectuée par les autorités nationales pertinentes.



17.2.3 SÛRETÉ ET FACILITATION

17.2.3.1 Des dispositions seront prises pour que les contrôles et procédures de sûreté entraînent le moins possible de perturbations ou de retards dans les activités de l'aviation civile, à condition que ne soit pas compromise l'efficacité de ces contrôles et procédures.

17.2.4 COOPÉRATION INTERNATIONALE

17.2.4.1 La République de Guinée s'assurera que les demandes d'autres États contractants relatives à des mesures de sûreté supplémentaires pour un ou des vols spécifiques assurés par des exploitants de ces autres États sont satisfaites, dans la mesure du possible. L'État demandeur prendra en considération les mesures alternatives proposées par la République de Guinée, équivalentes à celles qui sont demandées.

17.2.4.2 La République de Guinée coopérera avec d'autres États pour établir et échanger des renseignements sur des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile, des programmes de formation, ainsi que des programmes de contrôle de la qualité, selon les besoins.

17.2.4.3 Des procédures seront établies et mises en œuvre pour partager, dans la mesure du possible, avec d'autres États contractants les renseignements sur les menaces contre les intérêts de ces États en matière de sûreté de l'aviation.

17.2.4.4 Des procédures appropriées, de protection et de traitement des renseignements relatifs à la sûreté communiqués par d'autres États contractants ou des renseignements relatifs à la sûreté qui ont des incidences sur les intérêts d'autres États contractants en matière de sûreté, seront établies et mises en œuvre afin de veiller à ce que ces renseignements ne soient pas utilisés ou divulgués de façon inappropriée.

17.2.4.5 Dans le respect des lois et règlements de la Guinée et si un autre État contractant de l'OACI lui en fait la demande, les pouvoirs publics guinéens partageront dans le cadre d'accords conclus entre la Guinée et d'autres États, les résultats d'un audit réalisé par l'OACI pour la Guinée et les mesures correctrices prises.

17.2.4.6 Une clause concernant la sûreté de l'aviation sera incluse dans chacun de ses accords bilatéraux de transport aérien, en tenant compte de la clause type élaborée par l'OACI.

17.2.4.7 Une version écrite des parties pertinentes de son programme national de sûreté de l'aviation civile sera mise à la disposition des autres États contractants, sur demande.



17.2.4.8 Au titre du paragraphe 17.2.4.5, l'AGAC avisera l'OACI quand la Guinée aura partagé des informations avec un autre Etat contractant.

17.2.5 ÉQUIPEMENTS, RECHERCHE ET DÉVELOPPEMENT

17.2.5.1 La recherche et le développement de nouveaux équipements de sûreté, processus et procédures qui permettront de mieux atteindre les objectifs de la sûreté de l'aviation civile seront favorisés ainsi qu'une coopération en la matière avec d'autres États contractants.

17.2.5.2 Le développement des nouveaux équipements de sûreté tiendra compte des principes des facteurs humains.

Note. — *Le manuel sur Les facteurs humains dans les opérations de sûreté de l'aviation civile (Doc 9808) et le Manuel d'instruction sur les facteurs humains (Doc 9683 OACI), 1^{re} Partie, Chapitre 4, contiennent des éléments indicatifs sur les principes des facteurs humains.*

17.2.5.3 Des équipements de sûreté dans la mesure de ce qui est possible du point de vue opérationnel, technique et financier seront employés, pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile.



CHAPITRE 17.3 ORGANISATION

17.3.1 ORGANISATION NATIONALE ET AUTORITE COMPETENTE

17.3.1.1 En vertu de l'Article V.1.2 du Code l'aviation civile, la République de Guinée a établi et a mis en œuvre un programme national écrit de sûreté de l'aviation civile destiné à protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite, au moyen de règlements, de pratiques et de procédures qui tiennent compte de la sécurité, de la régularité et de l'efficacité des vols.

17.3.1.2 Il est désigné, au sein de l'administration guinéenne, une autorité compétente qui est chargée d'élaborer, de mettre en œuvre et de tenir à jour la réalisation du programme national de sûreté de l'aviation civile et en précisera l'identité à l'OACI.

Note.- La République de Guinée a désigné l'Autorité de l'Aviation Civile (AGAG) comme l'autorité compétente en matière de sûreté de l'aviation civile en République de Guinée.

17.3.1.3 Le niveau de la menace relative à l'aviation civile à l'intérieur de son territoire sera réévalué constamment et des politiques et des procédures destinées à ajuster en conséquence les éléments pertinents du programme national de sûreté de l'aviation civile seront établies et mises en œuvre, en fonction d'une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités guinéennes concernées.

Note. — Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs sur les méthodologies d'évaluation de la menace et de gestion du risque.

17.3.1.4 L'AGAG définit, répartit les tâches et coordonne les activités entre les ministères, services et autres organismes de la République de Guinée, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

17.3.1.5 Il est établi un comité national de sûreté de l'aviation en vue de coordonner les activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes nationaux, les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernés par ou chargés de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.

17.3.1.6 L'AGAG veillera à ce que soit établi et mis en œuvre un programme national de formation à l'intention du personnel de toutes les entités qui participent à la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile ou qui en sont chargées. Ce programme de formation sera conçu pour assurer l'efficacité du programme national de sûreté de l'aviation civile.



17.3.1.7 Des programmes de formation et un système de certification de formateurs seront établis et mis en œuvre en conformité avec le programme national de sûreté de l'aviation civile.

17.3.1.8 La République de Guinée prendra des dispositions pour que chaque aéroport servant à l'aviation civile dispose des ressources et moyens nécessaires aux services de sûreté de l'aviation.

17.3.1.9 Il est mis à la disposition des exploitants d'aéroports, exploitants d'aéronefs et fournisseurs de services de la circulation aérienne qui exercent des activités dans le territoire guinéen, et des autres entités concernées, une version écrite des parties pertinentes du programme national de sûreté de l'aviation civile et/ou des lignes directrices ou des renseignements pertinents leur permettant de se conformer aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile.

17.3.2 EXPLOITATION DES AEROPORTS

17.3.2.1 L'administration de chaque aéroport servant à l'aviation civile doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté aéroportuaire permettant de répondre aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

17.3.2.2 A chaque aéroport servant à l'aviation civile, une autorité sera chargée de coordonner la mise en œuvre des contrôles de sûreté.

17.3.2.3 A chaque aéroport servant à l'aviation civile, un comité de sûreté d'aéroport sera chargé d'assister l'autorité mentionnée au paragraphe 17.3.2.2 dans son rôle de coordination de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, comme indiqué dans le programme de sûreté aéroportuaire.

17.3.2.4 Les exigences en matière de conception d'aéroport, incluant les exigences relatives à l'architecture et aux infrastructures nécessaires à la mise en œuvre des mesures de sûreté du programme national de sûreté de l'aviation civile, devront être intégrées dans la conception et la construction de nouvelles installations et dans les modifications d'installations existantes aux aéroports.

17.3.3 EXPLOITANTS D'AERONEFS

17.3.3.1 Les exploitants d'aéronefs commerciaux assurant des liaisons au départ du territoire guinéen doivent établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté d'exploitant d'aéronefs conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile de cet État.

17.3.3.2 Chaque entité qui effectue des vols d'aviation générale, y compris des vols d'aviation d'affaires, en utilisant des aéronefs d'une masse maximale au décollage supérieure à 5 700 kg, doit



établir, mettre en œuvre et tenir à jour un programme écrit de sûreté de l'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.

17.3.3.3 Chaque entité qui effectue des vols de travail aérien doit établir, mettre en œuvre et tenir à jour, un programme écrit de sûreté d'exploitant conforme aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile. Le programme contiendra des caractéristiques opérationnelles spécifiques au type de vols effectués.

17.3.3.4 Le modèle OACI contenu dans le Doc. 8973 (Manuel de sûreté) sera utilisé comme modèle pour les programmes de sûreté d'exploitants d'aéronefs ou d'entités prévus aux paragraphes 17.3.3.1, 17.3.3.2 et 17.3.3.3.

17.3.3.5 Les exploitants qui assurent des liaisons au départ du territoire guinéen et qui sont liés par des accords de partage de codes ou à d'autres accords de collaboration avec d'autres exploitants devront notifier à l'AGAG la nature de ces accords, ainsi que l'identité de ces exploitants.

17.3.4 CONTROLE DE LA QUALITE

17.3.4.1 Les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté doivent être soumises à des vérifications de leurs antécédents et à des procédures de sélection.

17.3.4.2 Les personnes mettant en œuvre les contrôles de sûreté doivent posséder toutes les compétences requises pour remplir leurs fonctions et devront être adéquatement formées, conformément aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile, et des dossiers appropriés devront être tenus à jour. Des normes de performance pertinentes seront établies et il sera procédé à des évaluations initiales et périodiques pour veiller à ce que ces normes soient respectées.

17.3.4.3 Les personnes chargées de l'inspection/filtrage devront être agréées conformément aux dispositions du programme national de sûreté de l'aviation civile, afin de garantir l'application fiable et systématique des normes de performance.

17.3.4.4 L'AGAG élabore, met en œuvre et tient à jour un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile afin d'évaluer le degré d'application de son programme national de sûreté de l'aviation civile et d'en valider l'efficacité.

17.3.4.5 La mise en œuvre des mesures de sûreté doit faire régulièrement l'objet d'une vérification de conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile. Les priorités et la fréquence des vérifications seront déterminées sur la base d'une évaluation du risque effectuée par l'autorité concernée.



17.3.4.6 Des audits, des tests, des enquêtes et des inspections de sûreté seront réalisés sur une base régulière afin de vérifier la conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile et de permettre la correction rapide et efficace de toute carence identifiée.

17.3.4.7 La gestion, l'établissement des priorités et l'organisation du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile seront entrepris indépendamment des entités et des personnes chargées de l'application des mesures prises au titre du programme national de sûreté de l'aviation civile. A cet effet :

- (a) le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté doit être formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile ;
- (b) le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté doit disposer de l'autorité nécessaire pour obtenir les renseignements dont il a besoin pour accomplir ces tâches et veiller à l'application des mesures correctrices ;
- (c) le programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile sera complété par la mise en place d'un système de rapports confidentiels pour analyser les renseignements de sûreté fournis par des sources telles que les passagers, les équipages et le personnel au sol ;
- (d) un processus pour enregistrer et analyser les résultats du programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile sera établi afin de contribuer au développement et à la mise en œuvre efficaces du programme national de sûreté de l'aviation civile, notamment en identifiant les causes et les tendances des non-conformités et en vérifiant que des mesures correctrices ont été mises en œuvre et assurées de façon continue.

17.3.4.8 L'autorité compétente réévaluera les contrôles et procédures de sûreté et prendra en temps opportun les mesures nécessaires pour éliminer les faiblesses favorables à un acte d'intervention illicite afin d'éviter que de tels incidents ne se reproduisent. L'OACI sera informée des mesures qui auront été prises.

17.3.5 FOURNISSEURS DE SERVICES DE LA CIRCULATION AERIENNE

Tout fournisseur de services de la circulation aérienne exerçant des activités en République de Guinée doit établir et mettre en œuvre des dispositions adéquates en matière de sûreté répondant aux exigences du programme national de sûreté de l'aviation civile.



CHAPITRE 17.4. MESURES PRÉVENTIVES DE SÛRETÉ

17.4.1 OBJECTIFS

17.4.1.1 Des mesures seront prises pour empêcher que des armes, explosifs ou tous autres engins, articles ou substances dangereux pouvant être employés pour commettre un acte d'intervention illicite et dont le port ou le transport n'est pas autorisé, ne soient introduits, par quelque moyen que ce soit, à bord d'un aéronef effectuant un vol d'aviation civile.

17.4.1.2 L'application aléatoire et imprévisible de mesures de sûreté doit être encouragée. L'imprévisibilité de leur application pourra ajouter à l'effet dissuasif des mesures de sûreté.

17.4.2 MESURES RELATIVES AU CONTROLE D'ACCES

17.4.2.1 L'accès aux zones côté piste dans les aéroports servant à l'aviation civile doit être contrôlé afin d'empêcher les entrées non autorisées.

17.4.2.2 A chaque aéroport, des zones de sûreté à accès réglementé doivent être établies sur la base d'une évaluation des risques de sûreté effectuée par les autorités nationales pertinentes.

17.4.2.3 Des systèmes d'identification de personnes et de véhicules seront mis en place pour empêcher les accès non autorisés aux zones côté piste et aux zones de sûreté à accès réglementé. L'identité sera vérifiée aux points de contrôle désignés avant d'autoriser l'accès à ces zones.

17.4.2.4 Les personnes autres que les passagers auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé de l'aéroport doivent faire préalablement l'objet d'une vérification de leurs antécédents.

17.4.2.5 Les mouvements de personnes et de véhicules autour des aéronefs feront l'objet de surveillance dans les zones de sûreté à accès réglementé, afin d'empêcher l'accès des aéronefs aux personnes non autorisées.

17.4.2.6 Les personnes autres que les passagers, de même que les articles qu'elles transportent, avant leur entrée dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports servant à l'aviation civile internationale, feront l'objet de mesures d'inspection/filtrage et de contrôles de sûreté.

17.4.2.7 Les véhicules autorisés à pénétrer dans des zones de sûreté à accès réglementé, de même que les objets qu'ils transportent, feront l'objet d'une inspection/filtrage ou d'autres contrôles



de sûreté appropriés, en fonction de l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales compétentes.

17.4.2.8 Les documents d'identité délivrés aux membres d'équipage des aéronefs permettant un accès autorisé au côté piste et dans les zones de sûreté à accès réglementé, seront établis conformément aux dispositions pertinentes du Doc 9303 OACI — Documents de voyage lisibles à la machine.

17.4.2.9 Les vérifications spécifiées au paragraphe 17.4.2.4 devront être répétées de façon régulière pour toutes les personnes auxquelles est accordé un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

17.4.3 MESURES APPLICABLES AUX AERONEFS

17.4.3.1 Un contrôle de sûreté doit être effectué au point d'origine des aéronefs effectuant des vols de transport commercial, ou une fouille de sûreté doit être réalisée. La décision d'effectuer soit un contrôle de sûreté soit une fouille sera fondée sur une évaluation des risques pour la sûreté effectuée par les autorités nationales concernées.

17.4.3.2 Des dispositions devront être prises pour s'assurer que tout objet abandonné par des passagers débarquant de vols en transit fera l'objet de mesures appropriées ou sera retiré de l'aéronef avant le départ s'il effectue un vol commercial.

17.4.3.3 Tout exploitant de vols commerciaux doit prendre des mesures appropriées pour empêcher les personnes non autorisées de pénétrer dans la cabine de l'équipage de conduite pendant le vol.

Note. — Des dispositions relatives à la sûreté de la cabine de l'équipage de conduite des aéronefs engagés dans le transport commercial international figurent dans le RAG 06 – PARTIE OPS.

17.4.3.4 Un aéronef faisant l'objet des mesures prévues au paragraphe 17.4.3.1 doit être protégé contre une intervention non autorisée depuis le moment où la fouille ou le contrôle de l'aéronef a commencé jusqu'à son départ.

17.4.3.5 Des contrôles de sûreté devront être établis pour prévenir les actes d'intervention illicite contre les aéronefs lorsqu'ils ne se trouvent pas dans les zones de sûreté à accès réglementé.

17.4.4 MESURES APPLICABLES AUX PASSAGERS ET A LEURS BAGAGES DE CABINE

17.4.4.1 Des mesures sont adoptées pour que les passagers au départ de vols de transport



aérien commercial et leurs bagages de cabine soient soumis à une inspection/filtrage avant l'embarquement dans un aéronef au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

17.4.4.2 Les passagers de vols de transport aérien commercial en correspondance, ainsi que leurs bagages de cabine, devront être soumis à une inspection/filtrage avant leur embarquement, à moins qu'un processus de validation ait été établi et que, s'il y a lieu, des procédures soient appliquées en permanence, en collaboration avec l'autre État contractant, pour s'assurer que ces passagers et leurs bagages de cabine ont été inspectés/filtrés à un niveau approprié au point d'origine et qu'ils ont ensuite été protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage à l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

Note. — Voir les éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte).

17.4.4.3 Les passagers et leurs bagages de cabine qui ont été soumis à l'inspection/filtrage seront protégés contre toute intervention non autorisée, depuis le poste d'inspection/filtrage jusqu'à leur embarquement à bord de l'aéronef. S'il y a mélange ou contact avec des personnes n'ayant pas subi une inspection/filtrage, les passagers concernés devront être soumis à une nouvelle inspection/filtrage avant d'embarquer dans un aéronef.

17.4.4.4 Des mesures seront établies pour les opérations de transit à l'aéroport afin de protéger les passagers en transit et leurs bagages de cabine contre toute intervention non autorisée et de protéger l'intégrité de la sûreté de l'aéroport de transit.

17.4.4.5 Des pratiques seront établies aux aéroports et à bord des aéronefs pour faciliter l'identification et le traitement des activités suspectes qui peuvent présenter une menace pour l'aviation civile.

17.4.5 MESURES APPLICABLES AUX BAGAGES DE SOUTE

17.4.5.1 Des mesures devront être adoptées pour que les bagages de soute d'origine locale soient soumis à l'inspection/filtrage avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant un vol de transport commercial au départ d'une zone de sûreté à accès réglementé.

17.4.5.2 Tous les bagages de soute qui doivent être transportés sur un vol commercial seront protégés contre toute intervention non autorisée depuis le poste d'inspection/filtrage ou, s'il précède celui-ci, depuis le point d'acceptation par le transporteur jusqu'au départ de l'aéronef sur lequel ils doivent être transportés. Si l'intégrité des bagages de soute est compromise, ceux-ci devront à nouveau être



inspectés/filtrés avant d'être placés à bord d'un aéronef.

17.4.5.3 Les exploitants de transport aérien commercial ne transporteront pas les bagages de personnes qui ne se trouvent pas à bord de l'aéronef, à moins que lesdits bagages soient identifiés comme non accompagnés et soumis à une inspection/filtrage appropriée.

17.4.5.4 Les bagages de soute en correspondance seront inspectés/filtrés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'il n'ait établi un processus de validation et qu'il n'applique en permanence, s'il y a lieu en collaboration avec l'autre État contractant, des procédures pour s'assurer que ces bagages de soute ont été inspectés/filtrés au point d'origine et ensuite protégés contre toute intervention non autorisée depuis l'aéroport d'origine jusqu'au départ de l'aéronef à l'aéroport de correspondance.

Note. — Voir les éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte).

17.4.5.5 Les exploitants d'aéronefs de transport aérien commercial ne transporteront que des articles enregistrés comme bagages de soute qui ont été chacun identifiés soit comme bagages accompagnés soit comme bagages non accompagnés, inspectés/filtrés selon les spécifications établies et acceptés au transport sur ce vol par le transporteur aérien. Un document doit être établi indiquant que ces bagages répondent à ces critères et sont autorisés au transport sur ce vol.

17.4.5.6 Des procédures devront être établies pour le traitement des bagages non identifiés conformément à une évaluation des risques effectuée par les autorités guinéennes compétentes.

17.4.6 MESURES APPLICABLES AU FRET, A LA POSTE ET AUX AUTRES MARCHANDISES

17.4.6.1 Des contrôles de sûreté appropriés, y compris une inspection/filtrage dans la mesure du possible, seront appliqués au fret et à la poste, avant qu'ils ne soient chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial.

17.4.6.2 Un processus de sûreté de la chaîne d'approvisionnement qui inclut l'approbation d'agents habilités et/ou d'expéditeurs connus sera établi, si ces entités participent à l'exécution de l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté du fret et de la poste.

17.4.6.3 Le fret et la poste devant être transportés à bord d'un aéronef commercial seront protégés contre toute intervention non autorisée depuis le point où l'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont effectués jusqu'au départ de l'aéronef.



17.4.6.3bis Des mesures de sûreté renforcées seront appliquées au fret et à la poste à haut risque pour atténuer adéquatement les menaces qui y sont associées.

17.4.6.4 Les exploitants n'accepteront pas de fret ni de poste au transport à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial, à moins qu'un agent habilité ou une entité approuvée par l'AGAG ne confirme et n'atteste que des mesures d'inspection/filtrage ou d'autres contrôles de sûreté sont appliqués. Le fret et la poste pour lesquels un agent habilité ou une entité approuvée par une autorité compétente ne peut confirmer ni attester qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage devront y être soumis.

17.4.6.5 Les articles de restauration, les provisions de bord et autres fournitures destinés à être transportés sur des vols commerciaux de passagers seront soumis à des contrôles de sûreté appropriés et par la suite protégés jusqu'à ce qu'ils soient chargés à bord de l'aéronef.

17.4.6.6 Les marchandises et fournitures introduites dans des zones de sûreté à accès réglementé feront l'objet de contrôles de sûreté appropriés, incluant l'inspection/filtrage.

17.4.6.7 Le fret et la poste pour lesquels il est confirmé et attesté qu'ils ont fait l'objet d'une inspection/filtrage ou des contrôles de sûreté recevront un statut de sûreté qui les accompagnera, sous forme imprimée ou électronique, tout au long de la chaîne logistique sécurisée.

17.4.6.8 Le fret et la poste en correspondance seront soumis à des contrôles de sûreté appropriés avant d'être chargés à bord d'un aéronef effectuant des vols de transport commercial au départ de son territoire.

17.4.6.9 Des mécanismes appropriés devront être définis pour confirmer que le fret et la poste en correspondance qui entrent sur son territoire ont été soumis à des contrôles de sûreté appropriés.

Note. — Le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) contient des éléments indicatifs à ce sujet.

17.4.7 MESURES APPLICABLES A DES CATEGORIES SPECIALES DE PASSAGERS

17.4.7.1 Des spécifications relatives au transport de passagers potentiellement perturbateurs qui sont obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives seront élaborées à l'intention des transporteurs aériens.

Note. — Voir les éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc



8973 OACI— *Diffusion restreinte*).

17.4.7.2 Les exploitants assurant des liaisons au départ du territoire guinéen devront inclure dans leurs programmes de sûreté des mesures et des procédures destinées à assurer la sécurité à bord de leur aéronef, lorsque celui-ci doit assurer le transport des passagers obligés de voyager parce qu'ils ont fait l'objet de mesures judiciaires ou administratives.

17.4.7.3 Les exploitants et le pilote commandant de bord seront informés lorsque des passagers sont obligés de voyager parce qu'ils font l'objet de mesures judiciaires ou administratives, afin que des contrôles de sûreté appropriés puissent être effectués.

17.4.7.4 Le port d'armes à bord des aéronefs par des agents chargés de l'application de la loi, ou par d'autres personnes habilitées, agissant dans l'exercice de leurs fonctions, fera l'objet d'une autorisation spéciale, conformément à la législation des États intéressés.

17.4.7.5 Les demandes faites par un autre État en vue d'autoriser le transport de personnel armé, y compris des agents de sûreté, à bord d'aéronefs des exploitants de l'État demandeur seront examinées. Ce transport ne sera autorisé qu'après accord de tous les États intéressés.

17.4.7.6 Le transport d'armes dans d'autres cas ne sera autorisé que lorsqu'une personne habilitée et dûment qualifiée a déterminé qu'elles ne sont pas chargées, le cas échéant, et sous réserve qu'elles soient placées à un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.

17.4.7.7 Des agents de sûreté déployés à bord devront être des agents gouvernementaux spécialement sélectionnés et formés, en tenant compte des aspects de sécurité et de sûreté à bord d'un aéronef et ils devront être déployés en fonction de l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation civile faite par l'autorité concernée. Le déploiement de ces agents sera coordonné avec les États concernés et gardé strictement confidentiel.

17.4.7.8 Le pilote commandant de bord sera informé du nombre de personnes armées et de l'emplacement de leur siège.

17.4.8 MESURES APPLICABLES AU COTE VILLE

17.4.8.1 Des mesures de sûreté applicables aux zones côté ville seront établies pour atténuer les éventuelles menaces d'actes d'intervention illicite, en fonction de l'évaluation des risques réalisée par les autorités nationales compétentes.



17.4.9 MESURES LIEES AUX CYBERMENACES

Des mesures seront élaborées pour protéger les systèmes de technologie de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile.



CHAPITRE 17.5.

GESTION DE LA RIPOSTE AUX ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

17.5.1 PREVENTION

17.5.1.1 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, des mesures seront établies pour protéger l'aéronef s'il est encore au sol, et, s'il a déjà décollé, pour annoncer son arrivée, aussi longtemps à l'avance que possible, aux autorités aéroportuaires concernées et aux services de la circulation aérienne des États concernés.

17.5.1.2 Lorsqu'il existe des informations fiables indiquant qu'un aéronef pourrait faire l'objet d'un acte d'intervention illicite, l'aéronef doit être fouillé afin de déceler les armes, les explosifs ou autres engins, articles ou substances dangereux qui pourraient y être dissimulés. L'exploitant d'aéronef concerné sera informé au préalable de la fouille.

17.5.1.3 Des dispositions seront prises aux aéroports pour examiner, neutraliser et/ou, enlever, si besoin, tout dispositif soupçonné d'être dangereux, ou tout autre objet considéré comme potentiellement dangereux.

17.5.1.4 Des plans d'urgence seront mis au point et des moyens seront rendus disponibles pour protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Les plans d'urgence seront testés sur une base régulière.

17.5.1.5 Aux aéroports guinéens servant à l'aviation civile la disponibilité de personnels agréés et formés adéquatement, pouvant être déployés pour intervenir dans les cas, soupçonnés ou réels, d'intervention illicite contre l'aviation civile, sera assurée.

17.5.2 RIPOSTE

17.5.2.1 Des mesures appropriées destinées à assurer la sécurité des passagers et de l'équipage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite seront prises, alors qu'il est au sol, jusqu'à ce qu'ils puissent poursuivre leur voyage.

17.5.2.2 Tout fournisseur de services de la circulation aérienne à un aéronef qui fait l'objet d'un acte d'intervention illicite doit recueillir tous les renseignements qui se rapportent au vol de cet aéronef



et les transmettra à tous les autres États responsables des organismes des services de la circulation aérienne intéressés par le vol, y compris ceux de l'aéroport de destination connue ou présumée, de manière que les mesures de protection appropriées puissent être prises en temps utile, en route et à la destination connue, probable ou possible de l'aéronef.

17.5.2.3 Un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite doit être assisté, et les aides à la navigation, les services de la circulation aérienne et l'autorisation d'atterrir, lui sont fournis notamment en fonction des circonstances.

17.5.2.4 Les mesures jugées réalisables seront prises pour faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir. Toutefois, les risques importants liés à la poursuite du vol seront pris en compte. L'importance des consultations sera également prise en compte, toutes les fois qu'elles sont possibles, avec l'État de l'exploitant de cet aéronef, comme la notification à adresser aux États de destination supposée ou déclarée.

17.5.2.5 Tout atterrissage d'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite sera signalé, par le moyen le plus rapide, à l'État d'immatriculation de l'aéronef et à l'État de l'exploitant et les autres renseignements pertinents disponibles seront transmis également le plus rapidement possible:

- (a) aux deux États mentionnés ci-dessus ;
- (b) à tout État dont des ressortissants ont été tués ou blessés ;
- (c) à tout État dont des ressortissants ont été pris en otages ;
- (d) à tout État dont on sait que des ressortissants se trouvent à bord de l'aéronef ;
- (e) à l'Organisation de l'aviation civile internationale.

17.5.2.6 Les renseignements communiqués à la suite des mesures prises conformément aux dispositions du paragraphe 17.5.2.2 seront diffusés aussitôt que possible, sur le plan local, aux organismes des services de la circulation aérienne intéressés, aux administrations d'aéroport appropriées, à l'exploitant et aux autres intéressés.

17.5.2.7 Une coopération sera établie avec d'autres États afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite. Lorsque des mesures seront prises pour libérer les passagers et les membres d'équipage d'un aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, il sera tiré parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef en question.



17.5.3 ÉCHANGE DE RENSEIGNEMENTS ET COMPTES RENDUS

17.5.3.1 Tous les renseignements pertinents relatifs à la sûreté à propos d'un acte d'intervention illicite seront fournis à l'OACI aussitôt que possible après sa résolution.

17.5.3.2 La République de Guinée échangera des renseignements avec d'autres États contractants, s'il les juge appropriés, sur la gestion de la riposte à un acte d'intervention illicite et fournira en même temps ces renseignements à l'OACI.



SUPPLÉMENTS

RÉPUBLIQUE DE GUINÉE  Autorité Guinéenne de l'Aviation Civile	RAG 17 SÛRETÉ
SUPPLEMENT A – REGLES DE L’AIR	

SUPPLÉMENT A - RÈGLES DE L’AIR

Voir le RAG 02

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

Note 1. — Le RAG 11 indique la responsabilité des organismes ATS en cas d’intervention illicite.

Note 2. — 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 figurent dans le Supplément B du présent règlement.

Note 3.— Les mesures que doivent prendre les aéronefs dotés d’un équipement SSR, ADS-B ou ADS-C lorsqu’ils sont l’objet d’une intervention illicite figurent dans le RAG 11, dans les PANS-ATM (Doc 4444) et dans les PANS-OPS (Doc 8168).



SUPPLÉMENT B - INTERVENTION ILLICITE

1. Généralités

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.

2. Procédures

2.1. Si le pilote commandant de bord ne peut se rendre à un aéroport comme l'indiquent les règles énoncées au Chapitre 2.3 du RAG 02, paragraphe 2.3.7.2, il doit 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, jusqu'à ce qu'il soit à portée d'un radar ou d'une station ADS-B.

2.2. Lorsqu'un aéronef qui est l'objet d'un acte d'intervention illicite doit s'écarter de la route et/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 doit, 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 et les liaisons de données, 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 les *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) ; ou
- (c) si aucune procédure régionale applicable n'a été établie, poursuivre le vol à un niveau qui, par rapport aux niveaux de croisière normalement utilisés pour le vol IFR, diffère :
 - (1) de 150 m (500 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) est appliqué ;
 - (2) de 300 m (1 000 ft), s'il se trouve dans une région où un minimum de séparation verticale de 600 m (2 000 ft) est appliqué.

Note. — Les mesures à prendre par un aéronef qui est intercepté pendant qu'il est l'objet d'un acte d'intervention illicite sont prescrites au paragraphe 2.3.8 du RAG 02.



SUPPLÉMENT C - EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS

Voir le RAG 06 – OPS : SÛRETÉ et l'ANNEXE 6 – PARTIE 1 de l'OACI

**EXTRAITS DE L'ANNEXE 6 — EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS
PARTIE 1 — AVIATION DE TRANSPORT COMMERCIAL INTERNATIONAL — AVIONS**

CHAPITRE 13.

SÛRETÉ*¹

13.1 - Vols commerciaux intérieurs

Recommandation.— *Il est recommandé que tous les États contractants appliquent aussi aux vols commerciaux (services aériens) intérieurs les normes et pratiques recommandées internationales figurant dans le présent chapitre.*

13.2 - Sûreté du poste de pilotage

13.2.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte, cette porte sera verrouillable, et un moyen sera prévu pour permettre à l'équipage de cabine d'informer discrètement l'équipage de conduite en cas d'activité suspecte ou d'atteinte à la sûreté dans la cabine.

13.2.2 À compter du 1er novembre 2003, le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers dont la masse maximale au décollage certifiée est supérieure à 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 sera doté * d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte pourra être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.

13.2.3 Dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.2 :

¹ Au sens du présent chapitre, le mot « sûreté » désigne la prévention d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile.



a) cette porte sera fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

b) un moyen sera prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

13.2.4 Recommandation.— *Il est recommandé que le poste de pilotage de tous les avions de transport de passagers soit doté, là où c'est possible, d'une porte approuvée conçue pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force de personnes non autorisées. Cette porte devrait pouvoir être verrouillée et déverrouillée de l'une ou l'autre des positions de conduite.*

13.2.5 Recommandation.— *Il est recommandé que, dans tous les avions dont le poste de pilotage est doté d'une porte conforme aux dispositions du § 13.2.4 :*

a) cette porte soit fermée et verrouillée à partir du moment où toutes les portes extérieures de l'avion sont fermées une fois l'embarquement terminé jusqu'au moment où l'une quelconque de ces portes est ouverte pour le débarquement, sauf pour laisser entrer ou sortir des personnes autorisées ;

b) un moyen soit prévu qui permet de voir, de l'une ou l'autre des positions de conduite, la totalité de la zone jouxtant la porte, à l'extérieur du poste de pilotage, pour identifier les personnes demandant d'y entrer et déceler les comportements suspects ou les menaces potentielles.

13.3 - Liste type des opérations de fouille de l'avion

L'exploitant veillera à ce qu'il y ait à bord une liste type des opérations à effectuer pour la recherche d'une bombe en cas de menace de sabotage et pour l'inspection de l'avion à la recherche d'armes, d'explosifs ou d'autres engins dangereux qui pourraient y être dissimulés, lorsqu'il y a des raisons fondées de croire que l'avion fait l'objet d'un acte d'intervention illicite.

Cette liste sera fondée sur des éléments indicatifs concernant la bonne marche à suivre en cas de découverte d'une bombe ou d'un objet suspect et sur les renseignements concernant l'emplacement de moindre risque pour une bombe dans l'avion en question.

13.4 - Programmes de formation

13.4.1 L'exploitant instituera et appliquera un programme approuvé de formation à la sûreté, qui garantira que les membres d'équipage réagissent de la manière la mieux appropriée pour réduire le plus possible



les conséquences d'actes d'intervention illicite. Ce programme comprendra, au minimum, les éléments suivants :

- a) détermination de la gravité de tout événement ;
- b) communication et coordination entre les membres d'équipage ;
- c) réactions appropriées de légitime défense ;
- d) utilisation des équipements de protection non létaux fournis aux membres d'équipage et dont l'emploi est autorisé par l'État de l'exploitant ;
- e) compréhension du comportement des terroristes, pour aider les membres d'équipage à faire face à la façon d'agir des pirates et aux réactions des passagers ;
- f) exercices situationnels réels portant sur diverses conditions de menace ;
- g) procédures à appliquer dans le poste de pilotage pour protéger l'avion ;
- h) opérations de fouille de l'avion et éléments sur les emplacements de moindre risque pour une bombe.

13.4.2 L'exploitant instituera et appliquera aussi un programme de formation afin d'enseigner aux employés voulus des mesures et des techniques de dépistage applicables aux passagers, aux bagages, au fret, à la poste, aux équipements et aux provisions de bord destinés à un transport par avion pour qu'ils puissent contribuer à la prévention des actes de sabotage et autres formes d'intervention illicite.

13.5 - Rapport sur les actes d'intervention illicite

Après un acte d'intervention illicite, le pilote commandant de bord présentera sans délai un rapport sur cet acte à l'autorité locale désignée.

13.6 - Questions diverses

13.6.1 **Recommandation.**— *Il est recommandé que des moyens spécialisés d'atténuer et de diriger le souffle soient prévus à l'emplacement de moindre risque pour une bombe.*

13.6.2 **Recommandation.**— *Il est recommandé que, lorsqu'un exploitant accepte le transport d'armes qui ont été retirées à des passagers, il soit prévu à bord de l'avion le moyen de placer ces armes en un endroit inaccessible à quiconque pendant la durée du vol.*



SUPPLÉMENT D - NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS

EXTRAITS DE L'ANNEXE 8 — NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS - PARTIE III. - AVIONS LOURDS

PARTIE IIIA. - AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 13 JUIN 1960 MAIS AVANT LE 2 MARS 2004

CHAPITRE 11. - SÛRETÉ

11.1 - Avions utilisés pour des vols commerciaux intérieurs

Recommandation.— *Il est recommandé que tous les États contractants appliquent aux avions effectuant des vols commerciaux (services aériens) intérieurs les normes et les pratiques recommandées internationales figurant dans le présent chapitre.*

11.2 - Emplacement de moindre risque pour une bombe

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 et pour lesquels la demande de certification a été soumise le 12 mars 2000 ou après, lors de la conception de l'avion, on étudiera l'aménagement d'un emplacement de moindre risque pour une bombe, de façon à atténuer les effets sur l'avion et ses occupants.

11.3 - Protection du poste de pilotage

Recommandation.— *Pour tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu de l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, et pour lesquels une demande d'amendement du certificat de type visant à prendre en compte une conception de type dérivée est soumise à l'autorité nationale compétente, il est recommandé d'envisager de renforcer la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, pour qu'ils résistent à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.*

Note.— *Les normes et les pratiques recommandées relatives aux besoins en ce qui concerne la porte du poste de pilotage des avions commerciaux de transport de passagers figurent dans l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13.*



11.4 - Conception de l'intérieur

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60 et pour lesquels la demande de certification a été soumise le 12 mars 2000 ou après, on étudiera des caractéristiques de conception qui empêcheront la dissimulation facile d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord des avions et qui faciliteront les procédures de recherche de ces objets.

PARTIE IIIB. - AVIONS DE PLUS DE 5 700 KG POUR LESQUELS LA DEMANDE DE CERTIFICATION A ÉTÉ SOUMISE LE OU APRÈS LE 2 MARS 2004

CHAPITRE 10. - SÛRETÉ

10.2 - Emplacement de moindre risque pour une bombe

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60, lors de la conception de l'avion, on étudiera l'aménagement d'un emplacement de moindre risque pour une bombe, de façon à atténuer les effets sur l'avion et ses occupants.

10.3 - Protection du poste de pilotage

10.3.1 Dans tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu des dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, et pour lesquels une demande de certificat de type est soumise pour la première fois à l'autorité nationale compétente le 20 mai 2006 ou après, la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, seront conçus pour résister à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.

10.3.2 **Recommandation.**— *Pour tous les avions dont le poste de pilotage doit être doté d'une porte approuvée, en vertu des dispositions de l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13, et pour lesquels une demande d'amendement du certificat de type visant à prendre en compte une conception de type dérivée est soumise à l'autorité nationale compétente le 20 mai 2006 ou après, il est recommandé d'envisager de renforcer la cloison, le plancher et le plafond du poste de pilotage, s'ils sont accessibles aux passagers et à l'équipage de cabine pendant le vol, pour qu'ils résistent à la pénétration de projectiles d'armes légères et d'éclats de grenade ainsi qu'à l'intrusion par la force.*

Note.— *Les normes et les pratiques recommandées relatives aux besoins en ce qui concerne la porte du poste de pilotage des avions commerciaux de transport de passagers figurent dans l'Annexe 6, Partie 1, Chapitre 13.*

**10.4 - Conception de l'intérieur**

Dans le cas des avions dont la masse maximale au décollage certifiée dépasse 45 500 kg ou dont le nombre de sièges passagers est supérieur à 60, on étudiera des caractéristiques de conception qui empêcheront la dissimulation facile d'armes, d'explosifs ou d'autres objets dangereux à bord des avions et qui faciliteront les procédures de recherche de ces objets.



SUPPLÉMENT E - FACILITATION

Voir le RAG 09

CHAPITRE 9.2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

CHAPITRE 9.3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

CHAPITRE 9.4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

CHAPITRE 9.5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

CHAPITRE 9.6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES
INTÉRESSANT LE TRAFIC



SUPPLÉMENT F

SYSTÈMES RADAR DE SURVEILLANCE ET SYSTÈMES ANTICOLLISION

Voir le RAG 10 – PARTIE 4

CHAPITRE 10.2. GÉNÉRALITÉS



SUPPLÉMENT G - SERVICES DE LA CIRCULATION AÉRIENNE

Voir le RAG 11

CHAPITRE 11.2. GÉNÉRALITÉS

CHAPITRE 11.5. SERVICE D'ALERTE



SUPPLÉMENT H -

ENQUÊTES SUR LES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION

Voir le RAG 13

CHAPITRE 13.5. ENQUÊTE

ORGANISATION ET CONDUITE DE L'ENQUÊTE

RESPONSABILITÉ DE L'ÉTAT QUI MÈNE L'ENQUÊTE



SUPPLÉMENT I –

CONCEPTION ET EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRODROMES

Voir le RAG 14 – PARTIE A

CHAPITRE 14.3. CARACTÉRISTIQUES PHYSIQUES

CHAPITRE 14.5. AIDES VISUELLES À LA NAVIGATION

CHAPITRE 14.8. SYSTÈMES ÉLECTRIQUES

CHAPITRE 14.9. SERVICES, MATÉRIEL ET INSTALLATIONS D'EXPLOITATION D'AÉRODROME



SUPPLÉMENT J

SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES

Voir le RAG 18

CHAPITRE 18.2. CHAMP D'APPLICATION

CHAPITRE 18.10. ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION

CHAPITRE 18.13. SÛRETÉ DES MARCHANDISES DANGEREUSES



SUPPLÉMENT K

EXTRAITS DES INSTRUCTIONS TECHNIQUES POUR LA SÉCURITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DES MARCHANDISES DANGEREUSES (Extraits du DOC 9284 OACI)

1^o PARTIE. GÉNÉRALITÉS

Chapitre 4

FORMATION

*Certaines parties du présent chapitre font l'objet des divergences d'État AE 2, CA 18 et HK 1 ;
voir Tableau A-1.*

4.1 ÉTABLISSEMENT DE PROGRAMMES DE FORMATION

4.1.1 Les personnes et agences suivantes doivent établir ou faire établir en leur nom des programmes de formation initiale et de recyclage relatifs aux marchandises dangereuses :

.....

(g) les agences chargées du filtrage des passagers et de leurs bagages et/ou du fret, de la poste ou des provisions de bord.



SUPPLÉMENT L

PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE — GESTION DU TRAFIC AÉRIEN (Extraits du DOC 4444 OACI)

CHAPITRE 5. MÉTHODES ET MINIMUMS DE SÉPARATION

.....

5.2 PRINCIPES DE SÉPARATION DES AÉRONEFS EN VOL CONTRÔLÉ

.....

5.2.1.3 Des intervalles de séparation supérieurs aux minimums spécifiés doivent être appliqués toutes les fois que des circonstances exceptionnelles, par exemple une intervention illicite ou des problèmes de navigation, exigent des précautions supplémentaires. En pareil cas, il convient de tenir dûment compte de tous les facteurs pertinents, de manière à éviter que l'écoulement de la circulation aérienne ne soit entravé par l'application de séparations excessives.

Note.— Une intervention illicite dirigée contre un aéronef constitue une des circonstances exceptionnelles qui pourraient exiger l'application d'une séparation supérieure aux minimums spécifiés entre l'aéronef qui est l'objet de l'intervention illicite et les autres aéronefs.

.....

CHAPITRE 15. PROCÉDURES RELATIVES AUX SITUATIONS D'URGENCE, AUX INTERRUPTIONS DES COMMUNICATIONS ET AUX SITUATIONS FORTUITES

15.1 PROCÉDURES D'URGENCE

15.1.1 Généralités

15.1.1.1 La diversité des circonstances propres à chaque cas d'urgence interdit d'établir dans le détail les procédures à suivre. Les procédures esquissées ici sont destinées à guider d'une façon générale le personnel des services de la circulation aérienne. Les organismes de contrôle de la circulation aérienne maintiendront entre eux une coordination entière et complète et le personnel fera preuve de l'initiative nécessaire pour faire face aux cas d'urgence.

Note 1. — Des procédures supplémentaires à appliquer en rapport avec les situations d'urgence et situations fortuites survenant pendant l'utilisation d'un système de surveillance ATS figurent dans le Chapitre 8, paragraphe 8.8.1.



Note 2.— Si le pilote d'un aéronef en état d'urgence a précédemment reçu de l'ATC la directive de régler le transpondeur sur un code particulier, ce code continuera normalement d'être utilisé, sauf instruction contraire, ou décision contraire du pilote, dans des circonstances spéciales. Si l'ATC ne lui a pas indiqué de code précis, le pilote réglera le transpondeur sur le mode A et sur le code 7700.

15.1.1.2 Lorsqu'une situation d'urgence est déclarée par un aéronef, l'organisme ATS doit prendre des mesures appropriées et pertinentes, comme suit :

- (a) à moins que cela ne soit clairement indiqué par l'équipage de conduite ou autrement connu, prendre toutes les dispositions nécessaires pour déterminer quels sont l'identification et le type d'aéronef, le type d'urgence, les intentions de l'équipage de conduite ainsi que la position et le niveau de l'aéronef ;
- (b) décider du type le plus approprié d'assistance qui peut être fourni ;
- (c) obtenir l'aide de tout autre organisme ATS ou de tous autres services pouvant être en mesure de fournir de l'assistance à l'aéronef ;
- (d) fournir à l'équipage de conduite toute information demandée ainsi que tous autres renseignements pertinents, tels que des précisions sur les aérodromes utilisables, les altitudes minimales de sécurité et les conditions météorologiques ;
- (e) obtenir de l'exploitant ou de l'équipage de conduite ceux des renseignements suivants qui sont jugés pertinents : nombre de personnes à bord, quantité de carburant restant, présence possible de marchandises dangereuses à bord et nature de ces marchandises ;
- (f) aviser les organismes ATS et autorités compétents, comme spécifié dans les instructions locales.

15.1.1.3 Les changements de fréquence radio et de code SSR sont à éviter si possible et ne doivent normalement être effectués que si un service amélioré peut être fourni aux aéronefs intéressés. Les instructions de manœuvres à l'intention d'un aéronef en panne moteur doivent être limitées au minimum. S'il y a lieu, les autres aéronefs évoluant à proximité de l'aéronef en situation d'urgence doivent être informés des circonstances.

Note. — Les demandes relatives aux renseignements indiqués au paragraphe 15.1.1.2, alinéa (e), ne seront faites à l'équipage de conduite que si ces renseignements ne peuvent pas être obtenus de l'exploitant ou d'autres sources, et elles ne porteront que sur des renseignements essentiels.

15.1.2 Priorité

Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être en état d'urgence, par exemple un aéronef qui est l'objet d'une intervention illicite, aura priorité sur les autres aéronefs.



15.1.3 Intervention illicite ou menace à la bombe contre un aéronef

15.1.3.1 Le personnel des services de la circulation aérienne sera prêt à identifier toute indication signifiant qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite.

15.1.3.2 Lorsqu'on soupçonne qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite et lorsqu'on ne dispose pas d'un affichage automatique distinct des codes 7500 et 7700 du mode A du SSR, le contrôleur s'efforcera de vérifier ses soupçons en réglant le décodeur SSR sur les codes 7500 puis 7700 du mode A.

Note. — Un aéronef doté d'un transpondeur SSR est censé utiliser le code 7500 sur le mode A pour indiquer qu'il est l'objet d'une intervention illicite. L'aéronef peut utiliser le code 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. Un aéronef équipé d'émetteurs faisant partie d'autres systèmes de surveillance, notamment l'ADS-B et l'ADS-C, pourrait transmettre le signal d'urgence absolue et/ou de situation urgente par tous les moyens disponibles.

15.1.3.3 Lorsqu'ils sauront ou soupçonneront qu'un aéronef est l'objet d'une intervention illicite ou auront été avertis d'une menace à la bombe, les organismes ATS répondront promptement aux demandes ou aux besoins prévus de l'aéronef, notamment aux demandes de renseignements pertinents sur les installations, services et procédures de navigation aérienne existant le long de la route suivie et à tout aéroport d'atterrissage prévu, et prendront toutes mesures nécessaires pour accélérer l'exécution de toutes les phases du vol.

15.1.3.3.1 Les organismes ATS devront également :

- (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 ATS 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 ATS compétents, y compris les organismes situés dans les FIR adjacentes, que pourrait 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 ATS, aussi longtemps à l'avance 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 :

- (1) l'exploitant ou son représentant désigné ;
- (2) le centre de coordination de sauvetage intéressé conformément aux procédures d'alerte appropriées ;
- (3) l'autorité compétente désignée par l'État.

Note. — On présume que, conformément aux procédures établies, les autres intéressés seront avisés par le service de sûreté désigné et/ou par l'exploitant.

(e) retransmettre, entre l'aéronef et les autorités désignées, les messages appropriés relatifs aux circonstances liées à l'intervention illicite.

Note. — Ces messages comprennent, sans s'y limiter : les messages déclarant un incident, les messages donnant une mise à jour sur un incident existant, les messages contenant des décisions prises par des décideurs appropriés, les messages relatifs à un transfert de responsabilité, les messages relatifs à une acceptation de responsabilité, les messages indiquant qu'une entité n'est plus concernée par un incident et les messages de clôture d'incident.

15.1.3.4 Les procédures supplémentaires suivantes s'appliqueront en cas de réception d'une menace indiquant qu'une bombe ou un autre engin explosif a été placé à bord d'un aéronef connu.

L'organisme ATS qui reçoit l'information relative à la menace :

- (a) s'il est en communication directe avec l'aéronef, avisera sans retard l'équipage de conduite de la menace et des circonstances qui l'entourent ;
- (b) s'il n'est pas en communication directe avec l'aéronef, avisera l'équipage de conduite par les moyens les plus rapides par l'intermédiaire d'autres organismes ATS ou par d'autres voies.

15.1.3.5 L'organisme ATS en communication avec l'aéronef s'informerait des intentions de l'équipage de conduite et en fera part aux autres organismes ATS qui pourraient être concernés par le vol.

15.1.3.6 L'aéronef sera acheminé de la façon la plus rapide et efficace ; pendant ce temps, tout ce qui est possible sera fait pour assurer la sécurité des autres aéronefs et faire en sorte que le personnel et les installations au sol ne soient pas mis en danger.

15.1.3.7 L'aéronef en vol sera autorisé sans retard à rejoindre une nouvelle destination demandée. Toute demande de l'équipage de conduite à l'effet de monter ou descendre pour égaliser ou réduire la différence entre la pression atmosphérique extérieure et la pression cabine sera approuvée sans retard.

15.1.3.8 L'aéronef au sol doit être avisé de rester aussi éloigné que possible des autres aéronefs et des installations et, s'il y a lieu, d'évacuer la piste. L'instruction doit être donnée à l'aéronef de circuler à la surface jusqu'à une aire de stationnement désignée ou isolée, en accord avec les instructions



locales. Si l'équipage de conduite faisait débarquer immédiatement les passagers et l'équipage, les autres aéronefs, les véhicules et le personnel doivent être maintenus à une distance de sécurité de l'aéronef menacé.

15.1.3.9 Les organismes ATS ne donneront pas de conseils et ne feront pas de suggestions concernant les dispositions à prendre par l'aéronef menacé.

15.1.3.10 Un aéronef que l'on sait ou que l'on croit être l'objet d'une intervention illicite, ou qu'il est nécessaire pour d'autres raisons d'isoler des activités normales de l'aéroport, sera dirigé vers l'emplacement désigné comme poste de stationnement isolé. S'il n'a pas été désigné de poste de stationnement isolé, ou si le poste désigné n'est pas disponible, l'aéronef sera dirigé vers un emplacement situé à l'intérieur de la ou des zones choisies par accord préalable avec les autorités de l'aérodrome. L'autorisation de circulation à la surface spécifiera l'itinéraire à emprunter au sol jusqu'au poste de stationnement. Cet itinéraire sera choisi de manière à réduire le plus possible tout risque pour le public, les autres aéronefs et les installations de l'aérodrome.

Note. — Voir le RAG 14, PARTIE A, Chapitre 14.3.

**SUPPLÉMENT M****PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE —
EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS (Extraits du Doc 8168 OACI),****VOLUME I — PROCÉDURES DE VOL****Partie III****PROCÉDURES D'EXPLOITATION TECHNIQUE DES AÉRONEFS****Section 3****PROCÉDURES D'UTILISATION DES TRANSPONDEURS DE RADAR SECONDAIRE
DE SURVEILLANCE (SSR)****Chapitre 1****UTILISATION DES TRANSPONDEURS**

.....

1.4 PROCÉDURES D'URGENCE

Le pilote d'un aéronef en état d'urgence réglera le transpondeur sur le code mode A 7700 sauf si l'ATC lui a antérieurement demandé de régler le transpondeur sur un code spécifié. Dans ce dernier cas, le pilote continuera d'utiliser le code spécifié, sauf instruction contraire de l'ATC. Toutefois, un pilote pourra sélectionner le code mode A 7700 s'il a une raison particulière de croire que ce serait la meilleure mesure à prendre.

.....

1.6 INTERVENTION ILLICITE SUR UN AÉRONEF EN VOL

1.6.1 Si un aéronef en vol est l'objet d'une intervention illicite, le pilote commandant de bord s'efforcera de régler le transpondeur sur le code mode A 7500 pour signaler la situation. Si les circonstances le justifient, le code 7700 doit plutôt être utilisé.



1.6.2 Si un pilote a sélectionné le code mode A 7500 et si l'ATC lui a demandé de confirmer ce code (conformément au paragraphe 1.1.5), le pilote doit, selon les circonstances, soit confirmer soit ne pas répondre du tout.

Note. — Si le pilote ne répond pas, l'ATC considérera que cela confirme que l'utilisation du code 7500 n'est pas une sélection incorrecte due à une inadvertance.