

***BULLETIN OFFICIEL DES ARMEES***



**Edition Chronologique**

PARTIE PERMANENTE

Armée de l'air

**INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE N° 329/DEF/EMA/OL/5 N° 43/METL/HFD**  
concernant la mise à disposition et l'emploi des aéronefs de transport civils pour les armées.

*Du 19 février 1999*

ÉTAT-MAJOR DES ARMÉES : *division organisation et logistique.*

**INSTRUCTION INTERMINISTÉRIELLE N° 329/DEF/EMA/OL/5 N° 43/METL/HFD concernant la mise à disposition et l'emploi des aéronefs de transport civils pour les armées.**

*Du 19 février 1999*

NOR D E F E 9 9 5 4 0 2 8 J

---

*Références :*

1. Ordonnance 59-147 du 07 janvier 1959 (BO/G, p. 411, BO/M, p. 51, BO/A, p. 41) modifiée.
2. Décret 65-1103 du 15 décembre 1965 (BOC/SC, p. 1482) modifié.
3. Instruction n° 1758/SGDN/DAD/PBR/DR du 20 juillet 1987 (ni BO).
4. Instruction n° 3000/SGDN/ACD/AED/DR du 23 avril 1979 (ni BO).

*Texte abrogé :*

Instruction interministérielle n° 1154/SGDN/AE/DR du 19 novembre 1973 (ni. BO).

*Classement dans l'édition méthodique :* BOEM 103.2.1.1.

*Référence de publication :* BOC, p. 1936.

---

## 1. DISPOSITIONS GÉNÉRALES.

1.1. La présente instruction a pour objet de définir les modalités de mise à disposition et d'emploi des aéronefs de transport civils pour la satisfaction du besoin des armées.

1.2. L'état-major des armées peut avoir recours aux aéronefs de transport civils pour assurer des transports demandés par les armées :

- soit en situation de défense ainsi qu'elle résulte de la mise en œuvre des mesures de défense prévues aux articles 2 et 6 de l'ordonnance 59-147 du 07 janvier 1959 portant organisation générale de la défense ;
- soit pour la gestion des crises pour lesquelles le gouvernement prescrit à l'autorité militaire de mener des actions spécifiques avec les moyens des armées ;
- soit encore en temps de paix, c'est-à-dire hors situation de défense et hors gestion des crises.

1.3. En situation de défense et pour la gestion des crises, deux zones particulières sont identifiées comme suit :

- le théâtre d'opérations, espace géographique sur lequel des moyens d'intervention militaires ou civils sont acheminés, déployés ou mis en œuvre par des forces armées régulières ;
- la zone d'engagement, zone sur laquelle des moyens militaires de combat sont mis en œuvre sous le contrôle opérationnel de forces armées régulières.

## 2. CONDITIONS DE MISE À DISPOSITION DES AÉRONEFS DE TRANSPORT CIVILS.

## **2.1. En tout temps.**

2.1.1. A l'initiative de l'état-major des armées, des dispositifs contractuels sont préparés, négociés et conclus par un service du commissariat des armées dont la compétence en l'espèce est fixée par décret :

Pour les vols intracommunautaires :

- en priorité avec les compagnies aériennes <sup>(1)</sup> françaises lorsque le caractère spécifique « défense » vis-à-vis des règlements communautaires, peut être invoqué ;
- avec les compagnies aériennes communautaires, éventuellement extracommunautaires, lorsque les capacités nationales ou communautaires n'existent pas ou ne peuvent être mises à disposition dans les délais compatibles avec l'exigence opérationnelle.

Pour les vols extracommunautaires, en priorité avec les compagnies françaises ou à défaut avec les compagnies étrangères.

2.1.2. Ces dispositifs contractuels, quelle qu'en soit la forme (contrats, marchés, conventions, protocoles de transport, conventions générales d'affrètement, etc.) sont soumis à l'avis de la direction générale de l'aviation civile (*DGAC*) qui en adressera copie au commissariat général aux transports.

2.1.3. Ils comprennent :

- un cahier de clauses techniques génériques élaboré conjointement par la direction générale de l'aviation civile et l'état-major des armées ;
- des dispositions contractuelles fixant, entre autres, les capacités maximales de transport à réaliser, les détails de mise à disposition des aéronefs, la procédure de détermination des tarifs, les indemnités à verser en cas de dédit ;
- les conditions particulières d'exécution des vols.

2.1.4. La liste des autorités habilitées à prescrire le recours aux aéronefs de transport civils, y compris pour les évacuations sanitaires, fait l'objet d'une directive particulière aux armées dont une copie est adressée au commissariat général aux transports/commissariat aux transports aériens, qui assure le secrétariat permanent du groupe de contact armées/aviation civile.

2.1.5. Les compagnies aériennes (biens, services et personnels) peuvent être réquisitionnées pour les besoins des forces armées. L'ouverture du droit de réquisition peut être décidée dans les cas prévus à l'article premier de la loi du 03 juillet 1877 (BO/M, p. 282) modifiée par arrêté du ministre chargé des armées. Elle peut l'être également dans les cas prévus par l'ordonnance 59-63 du 06 janvier 1959 (BO/G, p. 248, BO/M, p. 431, BO/A, p. 12) qui modifie et complète la loi du 11 juillet 1938 (BO/G, p. 2715, BO/M, p. 364, BO/R, p. 2/13 ; BOEM 105\*) modifiée relative à l'organisation générale de la nation pour le temps de guerre. Les conditions de réquisition des aéronefs de transport civils font l'objet d'une instruction interministérielle particulière.

## **2.2. Dispositions particulières pour la gestion des crises.**

2.2.1. La disposition prévue au 2.1.2. s'applique sous réserve de l'urgence opérationnelle et de la protection du secret.

2.2.2. Les demandes éventuelles de dérogation aux normes d'exploitation des aéronefs et aux règles d'utilisation des équipages sont présentées par le transporteur aérien à la *DGAC* qui en informe le commissariat général aux transports.

2.2.3. L'équipement éventuel des aéronefs en matériels spécifiques s'effectue avec l'accord de la *DGAC* ou de la délégation générale pour l'armement, chacun pour les aéronefs sur lesquels elles exercent la tutelle technique. Ces dernières en informent le commissariat général aux transports.

### **2.3. Dispositions particulières en situation de défense.**

2.3.1. Les transports militaires opérationnels entrent dans le champ d'application du régime des priorités et, sauf décision contraire du gouvernement, jouissent de la priorité sur tous les autres transports.

2.3.2. Les dispositifs contractuels prévus au 2.1 et les dispositions particulières du 2.2 sont applicables à la situation de défense.

## **3. MISSIONS POUVANT ÊTRE CONFIÉES AUX AÉRONEFS CIVILS.**

Les missions présentant un caractère de soutien direct aux forces combattantes sur zone d'engagement sont normalement exécutées par les aéronefs militaires, d'Etat ou réquisitionnés. Il en découle que les missions qui peuvent être confiées aux aéronefs civils affrétés avec équipage, hors réquisition ou volontariat, sont :

- en temps de paix et pendant la gestion des crises, celles qui recouvrent toutes les opérations de transport aérien public au sens du code de l'aviation civile, y compris les évacuations sanitaires <sup>(2)</sup> ;
- en situation de défense, celles qui se déroulent dans les conditions prévues pour les avions non combattants, suivant les règles de l'organisation de l'aviation civile internationale (*OACI*).

## **4. CONDITIONS D'EXÉCUTION DES MISSIONS PAR LES AÉRONEFS DE TRANSPORT CIVILS.**

4.1. L'utilisation des aéronefs de transport civils se fait dans le cadre de la circulation aérienne générale et des règles nationales, communautaires et internationales qui régissent notamment l'obtention des droits de trafic, la certification, l'entretien, l'exploitation des aéronefs ainsi que les qualifications et les règles d'utilisation des équipages.

4.1.1. En temps de paix ou de crise, l'exécution des vols demandés peut être assortie de mesures destinées à faciliter la bonne exécution des acheminements et à garantir la cohérence des flux aériens conformément au protocole <sup>(3)</sup> d'accord opérationnel entre la direction générale de l'aviation civile et la direction de la circulation aérienne militaire. Formalisées par voie contractuelle, certaines mesures consistent en un « contrôle d'utilisation pour le besoin opérationnel des armées » prévoyant notamment et sans exclusive, des consignes pour l'utilisation des moyens radioélectriques, pour le choix des terrains de dégagements et pour l'exécution de déroutements.

4.1.2. Afin de permettre l'exercice du contrôle d'utilisation pour le besoin opérationnel des armées, les contrats d'affrètement prévoient, d'une part, qu'avant le vol le représentant de la compagnie aérienne et si nécessaire le commandant de bord soient associés à la préparation de la mission et, d'autre part, qu'en vol un représentant des armées puisse être présent à bord en qualité de conseiller.

4.1.3. L'exercice du contrôle d'utilisation pour le besoin opérationnel des armées des aéronefs de transport civils incombe au ministère de la défense selon les textes organisant l'exercice du commandement dans les armées dont le commissariat général aux transports est rendu destinataire. Le contrôle opérationnel de sa flotte par l'exploitant demeure. Il est exercé conformément aux règlements de l'aviation civile (*OACI-JAR*).

4.1.4. En cas d'application des mesures prévues aux articles 2 et 6 de l'ordonnance du 07 janvier 1959, les vols sont assujettis au contrôle opérationnel tel qu'il est défini par l'article 4 du décret 91-668 du 14 juillet 1991 (BOC, p. 2487).

4.2. Pour la gestion des crises ou en situation de défense, les aéronefs affrétés ou ceux dont la direction de l'exploitation <sup>(4)</sup> est assurée par le ministère chargé des transports, peuvent être intégrés dans un dispositif de gestion militaire des flux aériens dans le cadre :

- de l'application du décret n° 13016/SG/MCP du 14 octobre 1969 (n.i. BO, n.i. JO) relatif à l'organisation de la circulation aérienne ;

- des directives de contrôle aérien lorsque ce dernier s'effectue sous la direction d'une organisation militaire internationalement reconnue.

5. L'instruction interministérielle n° 1154/SGDN/AE/DR du 19 novembre 1973 concernant l'emploi des aéronefs de transport civils pour les armées est abrogée.

Paris, le 19 février 1999.

*Le ministre de la défense,*

Alain RICHARD.

*Le ministre de l'équipement, des transports et du logement,*

Jean-Claude GAYSSOT.

---

(1) Eventuellement par l'intermédiaire de commissionnaires de transports, agences de voyage ou courtiers.

(2) Transports effectués, sous surveillance médicale ou paramédicale, après mise en condition, destinés à garantir au blessé ou malade, ainsi évacué, le maximum de chances de survie et de récupération fonctionnelle.

(3) Protocole d'accord opérationnel relatif à la gestion des flux de transport évoluant en circulation aérienne générale pour les besoins de la défense.

(4) Au sens du décret 65-1103 du 15 décembre 1965 (BOC/SG, p. 1482) modifié.