

**DECRET N° 2022-162 DU 09 MARS 2022
RELATIF A L'INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS
DANS L'ESPACE AERIEN AU-DESSUS DU TERRITOIRE
TERRESTRE ET MARITIME DE LA REPUBLIQUE DE COTE
D'IVOIRE**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

**Sur rapport du Ministre des Transports, du Ministre d'État, Ministre de la Défense, du
Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et des Droits de l'Homme, du Ministre de
l'Intérieur et de la Sécurité, du Ministre de l'Economie et des Finances et du Ministre
du Budget et du Portefeuille de l'Etat,**

- Vu** la Constitution ;
- Vu** l'ordonnance n° 2008-08 du 23 janvier 2008 portant Code de l'aviation civile;
- Vu** le décret n° 2008-277 du 03 octobre 2008 portant organisation et fonctionnement de
l'administration autonome de l'aviation civile dénommée « Autorité Nationale de
l'Aviation Civile », en abrégé ANAC;
- Vu** le décret n° 2012-833 du 08 août 2012 portant approbation du Programme National
de Sûreté de l'Aviation Civile ;
- Vu** le décret n° 2014-512 du 15 septembre 2014 fixant les règles relatives à la
supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, tel que modifié par le
décret 2022-160 du 09 mars 2022 ;
- Vu** le décret n° 2021-176 du 26 mars 2021 portant nomination du Premier Ministre, Chef
du Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2021-181 du 06 avril 2021 portant nomination des Membres du
Gouvernement ;
- Vu** le décret n°2021-190 du 28 avril 2021 portant attributions des Membres du
Gouvernement ;

LE CONSEIL DES MINISTRES ENTENDU,

DECRETE :

Article 1 : Le présent décret a pour objet de fixer les règles et procédures d'interception des
aéronefs civils, en application de l'article 63 de l'ordonnance n°2008-08 du 23
janvier 2008 susvisée.

Article 2 : Au sens du présent décret, on entend par « interception », une mission de défense consistant pour un aéronef d'Etat, à établir le contact visuel ou électronique avec un autre aéronef pour l'identifier et lui permettre d'intervenir directement sur la conduite du vol de cet aéronef.

Cette mission de défense consiste également à exiger l'atterrissage, à un aéroport désigné, d'un aéronef civil qui, sans titre, survole son territoire ou s'il y a des motifs raisonnables de conclure que cet aéronef est utilisé à des fins autres que civiles et commerciales.

Elle ne désigne pas le service d'interception et d'escorte assuré, sur demande, à un aéronef en détresse conformément aux dispositions du Manuel International OACI de recherches et de sauvetage aéronautiques et maritimes, en abrégé IAMSAR.

Article 3 : Tout aéronef civil est tenu de se conformer aux ordres d'interception dont il fait l'objet dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire ivoirien.

Tout aéronef civil inscrit sur le registre ivoirien ou utilisé par les exploitants ivoiriens, est également tenu de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats lorsqu'il survole leurs territoires.

Les procédures d'interception sont conformes aux dispositions contenues dans le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, en abrégé OACI.

Article 4 : Les procédures d'interception excluent le recours à l'usage de la force contre un aéronef civil faisant l'objet d'interception.

Article 5 : Les pilotes commandants de bord d'aéronefs civils sont informés qu'il peut y avoir interception lorsque les autorités militaires, douanières ou policières de l'Etat :

- a. ne sont pas en mesure d'obtenir une identification positive d'un aéronef observé ou pénétrant dans l'espace aérien au-dessus du territoire ivoirien par des moyens autres qu'une inspection visuelle, c'est-à-dire par coordination avec les organismes des services de la circulation aérienne ou par radar secondaire de surveillance ;
- b. constatent qu'un aéronef qui ne dispose pas d'autorisation requise est sur le point de pénétrer, ou est entré, dans une région du territoire ivoirien dans laquelle les vols civils sont réglementés ou interdits ;
- c. constatent qu'un aéronef, dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire ivoirien s'écarte d'une route de Service de la Circulation Aérienne, en abrégé ATS, désignée, ou d'une route indiquée dans le plan de vol à l'extérieur du réseau de route ATS, sans raison valable connue ou apparente pour cet écart ;
- d. soupçonnent qu'un aéronef effectue un vol illicite ou assure le transport de marchandises illicites ou de personnes recherchées contrairement aux buts de la Convention de Chicago et aux lois en vigueur.

Article 6 : L'interception d'un aéronef civil est également possible lorsque celui-ci :

- a. pénètre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire ivoirien sans autorisation et ne se conforme pas aux instructions d'atterrir ou de quitter cet espace aérien ;
- b. pénètre dans l'espace aérien situé au-dessus du territoire ivoirien par des positions ou des routes différentes de celles qui sont indiquées dans l'autorisation de survol ;
- c. constitue un danger pour les autres aéronefs.

Article 7 : Sont approuvées et annexées au présent décret, les modalités d'interception des aéronefs civils.

Article 8 : Le Ministre des Transports, le Ministre d'État, Ministre de la Défense, le Garde des Sceaux, Ministre de la Justice et des Droits de l'Homme, le Ministre de l'Intérieur et de la Sécurité, le Ministre de l'Economie et des Finances et le Ministre du Budget et du Portefeuille de l'Etat, assurent chacun en ce qui le concerne, l'exécution du présent décret qui sera publié au Journal Officiel de la République de Côte d'Ivoire.

Fait à Abidjan, le 09 mars 2022

Alassane OUATTARA

Copie certifiée conforme à l'original
Le Secrétaire Général du Gouvernement



Eliane Atté BIMANAGBO
Préfet

**ANNEXE AU DECRET N° 2022-162 DU 09 MARS 2022
RELATIF A L'INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS
DANS L'ESPACE AERIEN AU-DESSUS DU TERRITOIRE
TERRESTRE ET MARITIME DE LA REPUBLIQUE DE COTE
D'IVOIRE**

1. PRINCIPES SUIVIS

1.1. Les principes suivants sont appliqués :

- a. L'interception des aéronefs civils n'est entreprise qu'en dernier ressort ;
- b. Si elle est entreprise, une interception se limite à déterminer l'identité de l'aéronef, à moins qu'il ne soit nécessaire de remettre l'aéronef sur sa trajectoire prévue, de lui indiquer la direction à suivre pour sortir des limites de l'espace aérien national, de le conduire hors d'une zone réglementée, interdite ou dangereuse ou de lui ordonner d'atterrir à un aéroport désigné ;
- c. L'interception d'aéronefs civils n'est pas entreprise à titre d'exercice ;
- d. Toutes les fois que le contact radio peut être établi, des indications de navigation et des renseignements connexes sont donnés par radiotéléphonie à l'aéronef intercepté ;
- e. Au cas où il est exigé qu'un aéronef civil intercepté atterrisse sur le territoire survolé, l'aéroport désigné doit permettre l'atterrissage en toute sécurité de ce type d'aéronef.

Note – Lors de l'adoption unanime de l'article 3 bis de la convention relative à l'aviation civile internationale par la 25^{ème} session (extraordinaire) de l'Assemblée de l'OACI, les Etats contractants ont convenu de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol.

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

Note – Des dispositions particulières concernant une méthode de manœuvre d'interception figurent dans le RACI 5112 (Règles de l'air).

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

2. MESURES A PRENDRE PAR L'AERONEF INTERCEPTE

- 2.1. Un aéronef qui est intercepté par un autre aéronef doit immédiatement :
- a. Suivre les instructions de l'aéronef intercepté, en interprétant les signaux visuels et en y répondant conformément aux spécifications du paragraphe 4 de la présente annexe ;
 - b. Aviser, si possible, l'organisme compétent des services de la circulation aérienne ;
 - c. Essayer d'établir des radiocommunications avec l'aéronef intercepteur ou avec l'organisme approprié de contrôle d'interception, en lançant un appel général sur la fréquence d'urgence 121,500 Mhz, en indiquant l'identité de l'aéronef intercepté et la nature du vol et, si le contact n'a pas été établi et si cela est possible, en répétant cet appel sur la fréquence d'urgence 243 Mhz ;
 - d. S'il est doté d'un transpondeur, émettre le groupe codé 7700 sur le mode A, à moins qu'il ne reçoive des instructions contraires de l'organisme compétent des services de la circulation aérienne.
- 2.2. Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par l'aéronef intercepteur au moyen de signaux visuels, l'aéronef intercepté demande immédiatement des éclaircissements, tout en continuant de se conformer aux instructions visuelles données par l'aéronef intercepteur.
- 2.3. Si des instructions reçues par radio et émanant d'une source quelconque sont contraires à celles qui ont été données par radio par l'aéronef intercepteur, l'aéronef intercepté demande immédiatement des éclaircissements tout en continuant de se conformer aux instructions radio données par l'aéronef intercepteur.

3. RADIOCOMMUNICATIONS PENDANT L'INTERCEPTION

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

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

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

4. SIGNAUX A UTILISER EN CAS D'INTERCEPTION

4.1. Signaux de l'aéronef intercepteur et réponses de l'aéronef intercepté

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

2.	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Exécuter une manœuvre brusque de dégagement consistant en un virage en montée de 90° ou plus, sans couper la ligne de vol de l'aéronef intercepté.</p>	<p>Vous pouvez continuer</p>	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Balancer l'appareil</p>	<p>Compris, j'obéis.</p>
3.	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes et survoler la piste en service ou, si l'aéronef intercepté est un hélicoptère, survoler l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il s'agit d'hélicoptères, l'hélicoptère intercepteur exécute une approche et se met en vol stationnaire près de l'aire d'atterrissage.</p>	<p>Atterrissez sur cet aérodrome</p>	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Abaisser le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté), allumer les phares d'atterrissage fixes, suivre l'aéronef intercepteur et, si après le survol de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptère, il est jugé possible d'atterrir en sécurité, procéder à l'atterrissage.</p>	<p>Compris, j'obéis</p>

4.2. Signaux de l'aéronef intercepté et réponses de l'aéronef intercepteur

Série	Signaux de l'INTERCEPTÉ	Signification	Réponse de l'INTERCEPTEUR	Signification
4.	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Rentrer le train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et faire clignoter les phares d'atterrissage en passant au-dessus de la piste d'atterrissage en service ou l'aire d'atterrissage pour hélicoptères à une hauteur supérieure à 300 m (1000 ft), mais inférieure à 600 m (2000 ft) (dans le cas d'un hélicoptère à une hauteur supérieur à 50 m [170 ft], mais inférieure à 100 m [330 ft] au-dessus du niveau de l'aérodrome, et continuer à exécuter des circuits autour de la piste en service ou de l'aire d'atterrissage pour hélicoptères. S'il est impossible de faire clignoter les phares d'atterrissage, faire clignoter tous autres feux utilisables.</p>	<p>Il m'est impossible d'atterrir sur cet aérodrome</p>	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>S'il désire que l'aéronef intercepté le suive vers un autre aérodrome, l'intercepteur rentre son train d'atterrissage (si l'aéronef en est doté) et fait les signaux de la série 1 prescrits pour l'intercepteur.</p> <p>S'il décide de laisser partir l'aéronef intercepté, l'intercepteur fait les signaux de la série 2 prescrits pour l'intercepteur.</p>	<p>Compris, suivez-moi</p> <p>Compris, vous pouvez continuer</p>
5.	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Allumer et éteindre régulièrement tous les feux disponibles, mais d'une manière qui permette de les distinguer des feux clignotants.</p>	<p>Il m'est impossible d'obéir</p>	<p>DE JOUR ET DE NUIT</p> <p>Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur</p>	<p>Compris</p>

6.	DE JOUR ET DE NUIT Faire clignoter de façon irrégulière tous les feux disponibles	En détresse	DE JOUR ET DE NUIT Utiliser les signaux de la série 2 prescrits pour l'aéronef intercepteur.	Compris
----	---	-------------	--	---------

5. SIGNAUX VISUELS EMPLOYES POUR AVERTIR UN AERONEF QU'IL VOLE SANS AUTORISATION, DANS UNE ZONE REGLEMENTEE, INTERDITE OU DANGEREUSE, OU QU'IL EST SUR LE POINT DE PENETRER DANS UNE TELLE ZONE

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

Fait à Abidjan, le 09 mars 2022

Alassane OUATTARA

Copie certifiée conforme à l'original
Le Secrétaire Général du Gouvernement



Eliane Atté Bimanagbo

Eliane Atté BIMANAGBO
Préfet

Nº 2200267