

LOI N° 2016-011

PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE

L'Assemblée nationale a délibéré et adopté ;  
Le Président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

LIVRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES

TITRE PREMIER DE L'OBJET ET DU CHAMP D'APPLICATION

**Article premier :** La présente loi portant code de l'aviation civile a pour objet de mettre en harmonie les dispositions nationales relatives à l'aviation civile avec les conventions et accords signés par le Togo.

**Article 2 :** Le présent code s'applique à tous les domaines de l'aviation civile au Togo. Il s'applique également aux équipages, passagers et aéronefs se trouvant dans l'espace aérien togolais conformément aux conventions et accords signés par le Togo.

**Article 3 :** Le présent code ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat. Les aéronefs d'Etat ne peuvent être exploités en transport aérien public commercial.

Toutefois, les aéronefs d'Etat, exceptionnellement affectés à un service de transport public commercial, sont soumis à l'application des règles édictées par le présent code.

TITRE II  
DEFINITIONS

**Article 4 :** Au sens du présent code, les termes, expressions ou sigles suivants ont les significations ci-après :

Accident : événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui dans le cas d'un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou dans le cas d'un aéronef sans pilote, qui se produit entre le moment où l'aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s'immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté et, au cours duquel :



- a) une personne est mortellement ou grièvement blessée du fait qu'elle se trouve :
- dans l'aéronef ;
  - en contact direct avec une partie quelconque de l'aéronef, y compris les parties qui s'en sont détachées ;
  - directement exposée au souffle des réacteurs,
- sauf s'il s'agit de lésions dues à des causes naturelles, de blessures infligées à la personne par elle-même ou par d'autres ou de blessures subies par un passager clandestin caché hors des zones auxquelles les passagers et l'équipage ont normalement accès ;
- b) l'aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :
- qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
  - qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l'élément endommagé ;
- sauf s'il s'agit d'une panne de moteur ou d'avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités au moteur, à ses capotages ou à ses accessoires, ou encore de dommages limités aux hélices, aux extrémités d'ailes, aux antennes, aux pneus, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;
- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Acte d'intervention illicite : acte ou tentative d'actes de nature à compromettre la sécurité de l'aviation civile, notamment :

- capture illicite d'un aéronef ;
- prise d'otages 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 ;
- communication d'informations fausses de nature à compromettre la sécurité d'un aéronef en vol ou au sol, de personnel navigant, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l'enceinte d'une installation de l'aviation civile.

Cette liste n'est pas exhaustive.

Activités aéronautiques : activités liées à l'aviation civile, notamment la conception, la fabrication et l'immatriculation des aéronefs ainsi que les télécommunications aéronautiques.

Aérodrome : surface définie sur terre ou sur l'eau comprenant éventuellement, bâtiments, installations et matériel, destinée à être utilisée, en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.



Aérodrome certifié : aérodrome dont l'exploitant a reçu un certificat d'aérodrome.

Aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage dans des conditions fixées par voie réglementaire.

Aérodrome non ouvert à la circulation aérienne publique : aérodrome réservé à l'usage d'administrations de l'Etat, aérodrome à usage restreint ou aérodrome à usage privé.

Aéronef : tout appareil qui peut se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

Aéronef civil : aéronef autre qu'un aéronef d'Etat.

Aéronef d'Etat : aéronef utilisé dans les services militaires, de douane ou de police.

Aéroport : terrain spécialement aménagé pour l'atterrissage, le décollage et les manœuvres d'aéronefs, y compris les installations annexes qu'il peut comporter pour les besoins du trafic et le service des aéronefs ainsi que les installations nécessaires pour assister les services aériens commerciaux.

Aéroport douanier : aérodrome ouvert à la circulation aérienne sur lequel peuvent s'accomplir des formalités de douane.

Aéroport international : tout aéroport désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

Agent habilité : agent transitaire ou toute autre entité, qui traite avec un exploitant d'aéronef et applique au fret, aux envois par coursiers, aux envois exprès et à la poste, des contrôles de sûreté acceptés ou exigés par l'autorité compétente

Agrément : autorisation administrative accordée à une entreprise par l'Autorité de l'aviation civile pour effectuer, à titre onéreux, le transport aérien de passagers, de fret, et/ou de courrier.

Aire de manœuvre : partie d'un aérodrome à utiliser pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l'exception des aires de trafic.

Aire de trafic : Aire définie, sur un aérodrome terrestre, destinée aux aéronefs pendant l'embarquement ou le débarquement des voyageurs, le chargement ou le déchargement de la poste ou du fret, l'avitaillement ou la reprise de carburant, le stationnement ou l'entretien.

Assistance en escale : services rendus, notamment entretien, ravitaillement, chargement, déchargement, enregistrement d'un aéronef sur un aéroport à un exploitant d'aéronef.

Autorité administrative : le ministre chargé de l'aviation civile ou tout autre ministre pouvant être amené à intervenir dans l'aviation civile.



Autorité de l'aviation civile : agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC).

Autres personnels aéronautiques : personnels autres que le personnel navigant.

Aviation générale : ensemble des activités d'aviation civile telles que sport, entraînement au vol autre que le transport aérien commercial et le travail aérien.

Avion : aérodyne entraîné par un organe moteur et dont la sustentation en vol est obtenue principalement par des réactions aérodynamiques sur des surfaces qui restent fixes dans des conditions données de vol.

Brevet : titre sanctionnant un ensemble de connaissances générales, théoriques et pratiques.

Certificat d'aérodrome : certificat délivré par l'administration de l'aviation civile en vertu des règlements applicables d'exploitation d'un aérodrome.

Certificat de navigabilité : document attestant que l'aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne.

Circulation aérienne : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l'aire de manœuvre d'un aérodrome.

Circulation aérienne publique : circulation aérienne constituée par l'ensemble des mouvements des aéronefs civils et des aéronefs d'Etat soumis à la réglementation relevant de la compétence de l'autorité de l'aviation civile.

Commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Convention de Chicago : la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et toutes ses annexes.

Décision de Yamoussoukro : Décision relative à la mise en œuvre de la déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation de l'accès aux marchés du transport aérien en Afrique.

Enquête technique : activités menées en vue de prévenir les accidents et les incidents graves, qui comprennent la collecte et l'analyse de renseignements, l'exposé des conclusions, la détermination des causes et, s'il y a lieu, l'établissement de recommandations de sécurité.

Entreprise de transport aérien : toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien régulier et/ou non régulier.

Entreprise de travail aérien : toute personne physique ou morale qui effectue du travail aérien.

Environnement : ensemble des éléments naturels ou artificiels et des équilibres bio et géo-chimiques auxquels ils participent, ainsi que les facteurs économiques, sociaux et culturels qui



favorisent l'existence, la transformation et le développement du milieu, des organismes vivants et des activités humaines.

Essais et réceptions : toutes épreuves exécutées en vol, à terre ou à l'eau, sous la direction ou le contrôle des industriels ou des représentants de l'Etat, qui ont pour objet la recherche des caractéristiques et la mise au point des aéronefs ainsi que toutes épreuves de vérification en vol.

Établissement connu : Entreprise ou établissement dont les procédures se conforment aux normes de sûreté édictées par le programme national de sûreté de l'aviation civile pour permettre la livraison de biens et produits en zone réservée.

Etat d'immatriculation : Etat sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

Expéditeur connu : Expéditeur de marchandises aux fins de transport par voie aérienne pour son propre compte et qui a établi des relations d'affaires avec un agent habilité ou un exploitant d'aéronef en fonction de critères convenus traitant de la sûreté des marchandises.

Exploitant : Personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

Hypothèque : Sûreté conventionnelle qui confère au créancier un droit réel sur l'aéronef.

Incident : Evènement, autre qu'un accident lié à l'utilisation d'un aéronef qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

Incident grave : Incident dont les circonstances indiquent qu'un accident a failli se produire.

Licence : Titre sanctionnant l'aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications correspondantes.

Masse maximale : Masse maximale au décollage consignée au certificat de navigabilité.

Marchandises : Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d'un aéronef.

Marchandises dangereuses : Matières ou objets de nature à présenter un risque appréciable pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement qui sont énumérés dans la liste des marchandises dangereuses des instructions techniques ou qui, s'ils ne figurent pas sur cette liste, sont classées conformément à ces instructions.

Membre d'équipage : Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Membre d'équipage de cabine : Membre d'équipage qui effectue des tâches que lui a assignées l'exploitant ou le pilote commandant de bord pour assurer la sécurité des passagers mais qui n'exerce pas les fonctions de membre d'équipage de conduite.



Membre d'équipage de conduite : Membre d'équipage titulaire d'une licence et détenant une qualification en état de validité et qui accomplit les tâches liées aux fonctions essentielles de commandement, pilotage ou mécanique à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Navigation aérienne : Ensemble des techniques et des procédés permettant de définir la position d'un aéronef et de guider sa trajectoire.

Navigabilité : Conditions d'aptitude au vol d'un aéronef.

OACI : Organisation de l'aviation civile internationale, créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944.

Patrimoine aéronautique : Ensemble de biens et droits qui appartient à une collectivité ou à un Etat.

Permis d'exploitation aérienne (PEA/AOC) : Permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés.

Personnel de l'aéronautique civile : Titulaire de la licence de membre d'équipage de conduite, de membre d'équipage de cabine, de technicien de maintenance d'aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, d'agent technique d'exploitation, ou tout personnel d'exploitation dont la fonction est essentielle à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile.

Personnel navigant professionnel : Personne rémunérée et chargée par un exploitant de fonction à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

Personnel navigant non professionnel : Tout membre d'équipage qui n'entre pas dans la catégorie de membre d'équipage professionnel.

Pilote commandant de bord ou commandant de bord : Pilote désigné par l'exploitant, ou par le propriétaire dans le cas de l'aviation générale, comme étant celui qui commande à bord et qui est responsable de l'exécution sûre du vol.

Piste : Aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour servir, sur sa longueur, au roulement des aéronefs, au décollage et à l'atterrissage.

Police des aérodromes : Ensemble des mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes.

Programme national de sécurité : Ensemble intégré de règlements et d'activités destinés à améliorer la sécurité de l'aviation civile.

Programme national de sûreté : Mesures adoptées par l'Etat pour assurer la protection de l'aviation civile internationale contre des actes d'intervention illicite.

Qualification : Mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.



Recherches : Opérations normalement coordonnées par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse.

Redevances : Rémunérations perçues pour services rendus aux usagers et aux exploitants d'aéronefs.

Sauvetage : Opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr.

Sécurité : Situation dans laquelle les risques de lésions corporelles ou de dommages matériels sont limités à un niveau acceptable ou sous ce niveau par un processus continu d'identification de dangers et de gestion des risques de sécurité.

Service aérien : Vol ou série de vols régulier et non régulier, assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou de marchandises.

Service aérien commercial : Vol ou une série de vols transportant, à titre onéreux, des passagers, du fret, et/ou du courrier.

Service aérien régulier : série de vols qui présentent l'ensemble des caractéristiques suivantes :

- a) il est effectué, à titre onéreux, au moyen d'aéronefs destinés à transporter des passagers, du fret et/ou du courrier, dans des conditions telles que, sur chaque vol, des sièges ou des espaces vendus individuellement, sont mis à disposition du public soit directement par le transporteur aérien, soit par ses agents agréés ;
- b) il est organisé de façon à assurer la liaison entre deux ou plusieurs aéroports :
  - soit selon un horaire publié ;
  - soit avec une régularité ou une fréquence telle qu'il fait partie d'une série systématique évidente.

Service aérien non régulier : Service de transport aérien commercial effectué autrement que comme un service régulier, notamment vol ou série de vols à la demande ou en charter.

Services de la circulation aérienne : Terme générique désignant, selon le cas, le service d'information de vol, le service d'alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d'approche ou le contrôle d'aérodrome.

Service de navigation aérienne certifié : Service dont le fournisseur a reçu un certificat de fournisseurs de services de navigation aérienne délivré par l'autorité de l'aviation civile.

Servitudes aéronautiques : Mesures destinées à assurer la protection d'un aérodrome contre les obstacles, de façon à ce que les aéronefs puissent y atterrir et en décoller dans de bonnes conditions de régularité et de sécurité.



Servitudes aéronautiques de dégagement : Interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou qui sont nuisibles au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;

Servitudes aéronautiques de balisage : obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter l'installation de ces dispositifs.

Souveraineté : Le droit et la propriété complète et exclusive d'un Etat sur l'espace aérien au-dessus de son territoire.

Supervision de la sécurité et de la sûreté : Fonction qui assure l'édiction et la mise en œuvre efficace des normes, exigences et règlements relatifs à la sécurité et à la sûreté ainsi que les procédures associées.

Sûreté : Protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite. Cet objectif est réalisé par une combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels.

Système de gestion de la sécurité : Approche systématique de la gestion de la sécurité comprenant les structures organisationnelles, obligations de rendre compte, les responsabilités, politiques et procédures nécessaires.

Tarif aérien : Prix à payer pour le transport de passagers et de fret sur un service aérien, ainsi que sur les conditions d'application de ces prix, y compris la rémunération et les conditions offertes aux agences et autres services auxiliaires.

Territoire de l'Etat : Les régions terrestres et les eaux territoriales y adjacentes qui se trouvent sous la souveraineté, la suzeraineté, la protection ou le mandat dudit Etat.

Transport aérien : Toute opération aérienne qui consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination des passagers, du fret ou de la poste, contre rémunération.

Transport aérien commercial ou public : Transport aérien de passagers, de fret ou de poste, effectué contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location.

Transport aérien commercial international : Transport par aéronef de personnes ou de biens moyennant rémunération ou par le biais d'un contrat de location ou le transport de courrier entre deux ou plusieurs pays.

Transporteur aérien : Entreprise de transport aérien, possédant un agrément en cours de validité.

Transporteur aérien étranger : Tout transporteur aérien d'un Etat autre que le Togo.

Travail aérien : Toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport aérien ou les essais et réceptions.



Validation : Acceptation écrite d'une mesure prise par les autorités aéronautiques civiles d'un autre Etat en lieu et place d'une mesure qui relève, selon le présent code, de la responsabilité des autorités aéronautiques de l'Etat concerné.

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 obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé.

Zone interdite : Espace aérien, de dimensions définies, au-dessus du territoire ou des eaux territoriales d'un Etat, dans les limites duquel le vol des aéronefs est interdit.

Zone publique : Zone comportant des parties librement accessibles au public.

Zone réservée : Zone uniquement accessible aux personnes munies d'un titre d'accès tels badges pour les personnels et titre de transport pour les passagers.

## LIVRE II

### DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU TOGO

#### TITRE PREMIER

#### DU STATUT DE L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

**Article 5 :** Il est créé une agence nationale de l'aviation civile du Togo, ci après dénommée ANAC.

**Article 6 :** L'agence nationale de l'aviation civile du Togo est un établissement public national à caractère administratif, doté de la personnalité morale et de l'autonomie de gestion.

**Article 7 :** L'ANAC est placée sous la tutelle du ministre chargé de l'aviation civile.

Un décret en conseil des ministres détermine les règles d'organisation et les modalités de fonctionnement de l'ANAC.

## TITRE II

### DES MISSIONS DE L'ANAC

**Article 8 :** L'ANAC a pour missions de :

- exécuter la politique de l'Etat en matière d'aviation civile ;
- négocier des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'Etat ;
- élaborer et mettre en œuvre la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
- assurer la gestion de l'ensemble des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Togo ;
- coordonner et superviser l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires ;
- assurer le suivi de l'activité des organisations internationales et



- régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;
- assurer le suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
  - assurer le suivi des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
  - élaborer et mettre en œuvre un plan de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> en conformité avec les normes internationales de l'OACI sur l'environnement.

**Article 9 :** L'ANAC est membre de droit des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte à ses missions.

**Article 10 :** Le Togo prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A cette fin, l'ANAC élabore et amende, selon les nécessités, les règlements et procédures relatifs aux domaines suivants couverts par les annexes à la Convention de Chicago :

- annexe 1 relative aux licences du personnel ;
- annexe 2 relative aux règles de l'air ;
- annexe 3 relative à l'assistance météorologique à la navigation aérienne ;
- annexe 4 relative aux cartes aéronautiques ;
- annexe 5 relative aux unités de mesure ;
- annexe 6 relative à l'exploitation technique des aéronefs ;
- annexe 7 relative à l'immatriculation des aéronefs ;
- annexe 8 relative à la navigabilité des aéronefs ;
- annexe 9 relative à la facilitation ;
- annexe 10 relative aux télécommunications aéronautiques ;
- annexe 11 relative aux services de la circulation aérienne ;
- annexe 12 relative aux recherches et sauvetage ;
- annexe 13 relative aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation ;
- annexe 14 relative aux aérodromes ;
- annexe 15 relative aux services d'information aéronautique ;
- annexe 16 relative à la protection de l'environnement ;
- annexe 17 relative à la sûreté ;
- annexe 18 relative à la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
- annexe 19 relative à la gestion de la sécurité ;

et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

L'ANAC propose au ministre chargé de l'aviation civile, à la demande dudit ministre ou de sa propre initiative, la législation et la réglementation relatives à l'aviation civile, ainsi que leurs amendements dans les conditions suivantes :



- a) l'ANAC élabore la législation et la réglementation relatives à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile, sous réserve du droit d'initiative que le présent code et ses actes d'application pourraient reconnaître à un autre organisme ;
- b) l'ANAC élabore, si nécessaire, les dispositions législatives et/ou réglementaires d'intégration en droit togolais des dispositions des instruments de droit aérien international auxquels le Togo est partie ou résultant des autres engagements internationaux du Togo en matière de transport aérien ;
- c) l'ANAC élabore les dispositions législatives et/ou réglementaires permettant d'assurer la conformité du droit togolais aux dispositions des annexes à la convention de Chicago.

Par dérogation au premier alinéa du présent paragraphe, le directeur général de l'ANAC peut se voir habilitier, par décret, la compétence pour l'adoption et l'amendement des règlements techniques d'aviation civile.

**Article 11 :** L'ANAC délivre les autorisations, certificats et agréments aux personnes physiques ou morales, ainsi qu'aux produits soumis aux exigences de sécurité et de sûreté fixées soit par le présent code et les actes pris pour son application, soit par les accords internationaux applicables au Togo.

L'ANAC est chargé du suivi de l'application des autorisations, certificats, licences et agréments en vue d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile.

**Article 12 :** L'ANAC est chargée de l'organisation des examens aéronautiques et de la délivrance, ainsi que du suivi des brevets, licences, certificats et qualifications du personnel de l'aéronautique civile.

**Article 13 :** L'ANAC peut accepter ou valider les autorisations, certificats, agréments, brevets et licences délivrés aux personnes physiques, morales et produits par l'autorité de l'aviation civile d'un autre Etat à la condition que cet Etat soit signataire de la convention de Chicago et/ou se conforme aux obligations aux termes de la convention de Chicago en ce qui concerne la délivrance de ces autorisations, certificats, brevets et licences et leur suivi.

Les autorisations, validations ou acceptations sont émises par décision du directeur général de l'aviation civile. Pour les cas où l'examen de la condition prévue au premier alinéa ne constitue pas une base suffisante pour la validation des autorisations, certificats, brevets et licences, cette décision peut prescrire des exigences supplémentaires pour maintenir un niveau de sécurité au moins équivalent.

**Article 14 :** Sans préjudice des dispositions des articles 10 et 11, l'ANAC est chargée de contrôler de façon continue le respect par l'ensemble des personnes et des opérateurs du secteur des dispositions du présent code et des actes pris pour son application, notamment ceux relatifs à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile qui leur sont applicables.



**Article 15 :** Sans préjudice de la compétence des administrations de l'Etat, l'ANAC veille à ce que les personnes physiques ou morales soumises à une obligation d'assurance pour couvrir leur responsabilité en vertu du présent code et de ses textes d'application s'y conforment.

**Article 16 :** Sans préjudice de la délivrance et du suivi des autorisations associées, l'ANAC approuve et assure le suivi des systèmes de gestion de la sécurité établis par les organismes sujets à cette exigence conformément aux dispositions du présent code et de ses textes d'application

**Article 17 :** L'ANAC veille à la mise en œuvre des programmes nationaux de sûreté et de facilitation de l'aviation civile.

Elle assure la coordination entre les différents intervenants en matière de sûreté et de facilitation ainsi, qu'avec les services homologues des autres États.

**Article 18 :** Pour l'exercice de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, l'ANAC procède à des inspections, contrôles, vérifications ou à des audits, dans le cadre d'un programme préétabli ou de façon inopinée dans les conditions prévues par le présent code et les actes pris pour son application.

L'ANAC peut déléguer à un organisme technique certaines de ses attributions en matière de contrôle. L'organisme technique doit présenter toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par les contrôles et recourir à des procédures ou exiger des documents conformément à la réglementation en vigueur.

**Article 19 :**

1. Pour l'exercice de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, l'ANAC dispose des prérogatives suivantes :
  - a) l'accès aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection est exercé ;
  - b) la possibilité de restreindre, de suspendre ou de retirer les autorisations, approbations, agréments, certificats et licences mentionnés aux articles 11 et 12 en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté ;
  - c) la possibilité de retenir au sol un aéronef pour des motifs valables, de prescrire des mesures correctives ou restrictives d'exploitation ou d'exercice d'une activité en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté et d'en suivre la mise en œuvre ;
  - d) sans préjudice des points b) et c) du présent article, la possibilité de prendre des mesures conservatoires ou compensatoires en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté ;



- e) la constatation des infractions et des manquements aux dispositions du présent code et de ses textes d'application ;
  - f) la possibilité de prononcer des sanctions administratives à l'encontre des personnes physiques ou morales en cas de manquements à certaines dispositions du présent code ou des actes réglementaires.
2. Lorsque l'accès à des locaux professionnels est refusé aux inspecteurs de l'ANAC ou lorsque ces locaux comprennent des parties à usage d'habitation dont la visite ne peut être effectuée qu'en présence et avec l'accord de son occupant, les visites des inspecteurs peuvent être, si elles sont nécessaires à l'accomplissement des missions de contrôle, autorisées par ordonnance à pied de requête du président de la juridiction dans le ressort de laquelle sont situés les lieux à visiter. L'ordonnance comporte l'adresse des lieux à visiter, le nom et la qualité du ou des inspecteurs habilités à procéder aux opérations de visite, ainsi que les heures auxquelles ils sont autorisés à se présenter.

L'ordonnance est signifiée sur place au moment de la visite à l'occupant des lieux ou à son représentant qui en reçoit copie intégrale contre récépissé ou émargement au procès-verbal de visite.

Nonobstant les voies légales de recours, en l'absence de l'occupant des lieux ou de son représentant, l'ordonnance est exécutée. Elle est signifiée après la visite.

3. Les mesures prises au titre des dispositions du point 1 sont susceptibles de recours.

**Article 20 :** L'ANAC est chargée de la tenue des registres aéronautiques.

**Article 21 :** L'ANAC est chargée de contrôler l'application de la réglementation relative aux droits des passagers aériens.

**Article 22 :** L'ANAC est chargée de rendre disponible ou de s'assurer de la disponibilité de l'information aéronautique et de la cartographie aéronautique auprès des personnes, organismes et entreprises concernés.

**Article 23 :** L'ANAC assure une mission d'information et d'expertise en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile :

- elle informe les opérateurs sur les modalités de délivrance des autorisations de toute nature qui relèvent de sa compétence ;
- elle apporte son expertise au milieu aéronautique et aux différents ministères concernant la réglementation et les normes en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile.

**Article 24 :** L'ANAC peut apporter une assistance technique au ministre chargé de l'aviation civile ou à tout organisme public non soumis à son contrôle et exerçant des compétences en matière d'aviation civile dans les cas et conditions prévues par le présent code et ses actes d'application.



**Article 25 :** Dans le cadre de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile, l'ANAC établit, met en œuvre et tient à jour un système qualité et des programmes nationaux de sécurité, de sûreté et de facilitation.

### **TITRE III DES ORGANES DE L'ANAC**

**Article 26 :** Les organes de l'ANAC sont :

- le conseil d'orientation et de supervision ;
- le conseil d'administration ;
- la direction générale.

#### **CHAPITRE I<sup>er</sup> - DU CONSEIL D'ORIENTATION ET DE SUPERVISION**

**Article 27 :** Le conseil d'orientation et de supervision est l'organe chargé de l'orientation et de la supervision des activités de l'ANAC. A ce titre, il :

- définit les orientations de l'ANAC ;
- approuve les états financiers ;
- rend compte au moins une fois par an et par écrit de la marche de l'ANAC au Gouvernement.

**Article 28 :** Le conseil d'orientation et de supervision est composé des membres ci-après :

- le ministre chargé de l'économie et des finances ;
- le ministre chargé du commerce ;
- le ministre chargé de l'aviation civile.

Le fonctionnement du conseil d'orientation et de supervision est précisé par décret en conseil des ministres.

#### **CHAPITRE II - DU CONSEIL D'ADMINISTRATION**

**Article 29 :** Le conseil d'administration, dont la composition est fixée par décret en conseil des ministres, définit les objectifs et détermine l'organisation, la gestion, le fonctionnement et le contrôle des activités de l'ANAC. Le conseil d'administration a notamment pour attributions de :

- proposer la nomination du directeur général de l'ANAC après appel à candidature ;
- fixer, sur proposition du directeur général, l'organisation et la structure des services de l'ANAC ;
- adopter le budget prévisionnel, les rectificatifs en cours d'année et les comptes financiers de chaque exercice ;
- délibérer sur les matières suivantes :



- la gestion des biens de l'ANAC ;
- le programme annuel d'activités ;
- le rapport annuel d'activités ;
- les plans d'investissements ;
- les acquisitions, aliénations, échanges, constructions et grosses réparations d'immeubles ;
- les actions judiciaires ;
- les dons et legs ;
- le statut du personnel et les effectifs de l'ANAC ;
- tout contrat, toute convention et tout marché.

**Article 30 :** Sous réserve des droits des concessionnaires, le conseil d'administration administre le domaine confié à l'établissement public et fixe, sur proposition du directeur général, le montant des redevances d'usage de ce domaine. Il fixe également, sur proposition du directeur général, le montant des droits et les tarifs des redevances perçus en contrepartie des services rendus par l'ANAC.

**Article 31 :** Le conseil d'administration donne son avis sur toutes les questions qui lui sont soumises par le ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 32 :** Le conseil d'administration établit son règlement intérieur.

**Article 33 :** Dans des conditions qu'il détermine, et à l'exclusion notamment de l'approbation du budget et des comptes, le conseil d'administration peut déléguer une partie de ses pouvoirs au directeur général, sous réserve pour lui d'agir dans le cadre des programmes de l'établissement et dans la limite des crédits ouverts par ses budgets.

Le directeur général rend compte au conseil d'administration des décisions qu'il a prises dans le cadre de la délégation susvisée.

**Article 34 :** Il est interdit aux administrateurs de prendre ou de conserver un intérêt personnel direct ou indirect dans une entreprise concluant un marché avec l'ANAC.

### CHAPITRE III - DE LA DIRECTION GENERALE

**Article 35 :** La direction générale est l'organe de gestion de l'ANAC. Elle est dirigée par un directeur général nommé par décret en conseil des ministres sur proposition du conseil d'administration.

**Article 36 :** Le directeur général met en œuvre la politique arrêtée par le conseil d'orientation et assure l'exécution de ses délibérations.

Le directeur général coordonne, anime et dirige l'activité des services de l'ANAC. Il est chargé de :

- élaborer le programme annuel d'activités de l'ANAC ;
- signer tous actes et contrats ;



- représenter l'établissement en justice ;
- déterminer l'organisation, la structure et le fonctionnement des services de l'ANAC ;
- recruter, nommer et mettre fin aux fonctions d'un membre du personnel de l'établissement ;
- préparer le projet de budget ;
- préparer le rapport d'activités et les états financiers annuels à soumettre à l'adoption du conseil d'administration en vue de leur approbation par le conseil d'orientation et de supervision après leur certification par un commissaire aux comptes nommé conformément aux dispositions légales et réglementaires en vigueur ;
- proposer au conseil d'administration le montant des redevances d'usage du domaine confié à l'établissement, ainsi que le montant des droits et des redevances pour services rendus par l'ANAC.

**Article 37 :** Le directeur général est ordonnateur des dépenses et des recettes. Il peut désigner des ordonnateurs secondaires.

**Article 38 :** Dans l'exercice de ses fonctions, le directeur général dispose des pouvoirs techniques suivants :

- a) Il délivre ou valide, restreint, suspend et retire les autorisations, approbations, agréments, certificats et licences mentionnés aux articles 11, 12 et 13 dans les conditions prévues par le présent code et ses actes d'application ;
- b) Il est responsable de l'organisation des examens aéronautiques ;
- c) Il accorde les dérogations aux exigences de sécurité prévues par le présent code et ses actes d'application dans les cas et conditions prévues par lesdits actes d'application ;
- d) Sans préjudice du point (a) du présent article, il dispose des prérogatives nécessaires à l'accomplissement des missions de supervision de la sécurité et de la sûreté prévues au point 1 de l'article 19;
- e) Il habilite les inspecteurs de l'ANAC pour l'exercice de leurs fonctions. Par cette habilitation, il leur délègue les prérogatives nécessaires à cet exercice ;
- f) Il arrête, en concertation avec les chefs de service de l'établissement, le programme des contrôles, inspections et audits, notamment en matière de sécurité et de sûreté ;
- g) Il supervise l'élaboration de la législation et de la réglementation dont l'ANAC a la responsabilité en vertu de l'article 10 du présent code et, lorsqu'il en a reçu compétence par décret, procède à l'adoption, à l'amendement et à la publication de la réglementation technique de l'aviation civile ;
- h) Il adopte et met à jour les circulaires, instructions et manuels destinés à assurer une interprétation et une mise en œuvre uniformes de la législation, de la réglementation et des procédures d'application en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation civile ;
- i) Sans préjudice du point a) du présent article, il prend les décisions qu'impliquent les compétences de l'ANAC en matière de sûreté de l'aviation civile et notamment



- l'approbation des programmes de sûreté des exploitants ;
- j) Il approuve les systèmes de gestion de la sécurité établis par les opérateurs ;
  - k) Il est responsable de la tenue des registres aéronautiques ;
  - l) Il représente ou désigne le représentant de l'ANAC au sein des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte aux missions de l'établissement;
  - m) Il peut, après y avoir été autorisé par le conseil d'administration, habiliter un organisme technique à exercer certaines fonctions de contrôle de l'ANAC.

#### TITRE IV DU PERSONNEL DE L'ANAC

**Article 39 :** L'ANAC emploie du personnel technique et administratif dont le statut est adopté par le conseil d'administration.

**Article 40 :** L'ANAC est dotée, d'un corps d'inspecteurs comportant des inspecteurs sécurité, des inspecteurs sûreté et, le cas échéant, des inspecteurs spécialisés dans les autres domaines de compétence de l'ANAC.

**Article 41 :** Les conditions de formation, de qualification et d'expérience, que doivent remplir les inspecteurs de l'ANAC, sont définies par décret en conseil des ministres.

Les inspecteurs de l'ANAC doivent posséder :

- des qualifications spécifiques acquises dans des organismes de formation reconnus ou agréés par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale et une formation pratique ;
- une solide connaissance de la législation et de la réglementation de la matière concernée.

Les qualifications des inspecteurs de l'ANAC doivent être mises à jour dans le cadre d'un programme de formation continue.

**Article 42 :** Pour l'exercice de leurs fonctions, les inspecteurs sont habilités par le directeur général de l'ANAC dans des conditions fixées par décret en conseil des ministres.

Les inspecteurs doivent, avant d'entrer en fonction, prêter serment devant le tribunal de première instance de Lomé.

La formule du serment est la suivante : « Je jure d'exécuter mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et des règlements ».

Par leur habilitation, les inspecteurs sont investis des prérogatives nécessaires à l'exercice de leurs fonctions. De même, ils reçoivent du directeur général délégation de celles des prérogatives prévues aux alinéas a) à e) du point 1 de l'article 19 du présent code qui sont appropriées à leurs fonctions, à leurs qualifications et à leur expérience, à l'exclusion des



mesures disciplinaires à l'encontre du personnel de l'aéronautique civile et de toute mesure de retrait définitif des autorisations, certificats et agréments mentionnés aux articles 11, 12 et 13 du présent code qui ne relèvent que du directeur général.

Le directeur général de l'ANAC ne peut habiliter un inspecteur à exercer une prérogative, dans le cadre défini à l'alinéa précédent, que dans la mesure où cette prérogative lui est attribuée ou est attribuée directement aux inspecteurs par les dispositions des livres III à X du présent code et de leurs actes d'application.

**Article 43 :** Le statut des inspecteurs est déterminé par décret en conseil des ministres.

**Article 44 :** Tous les inspecteurs habilités par le directeur général et assermentés doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions, d'un document d'identité officiel dont la forme et le contenu sont fixés par voie réglementaire.

**Article 45 :** Sous l'autorité du directeur général, les inspecteurs de l'ANAC sont compétents pour la conduite des contrôles, inspections, audits et vérifications de toute nature nécessaires à l'exécution des missions de supervision de la sécurité et de la sûreté dont l'ANAC a la responsabilité.

**Article 46 :** Le secret professionnel n'est pas opposable aux inspecteurs de l'ANAC agissant dans le cadre de leurs missions, sous réserve du respect des données à caractère personnel.

**Article 47 :** Les inspecteurs sont tenus au secret professionnel.

**Article 48 :** Dans l'exercice de ses fonctions, l'inspecteur bénéficie de la protection de l'Etat. Il est protégé contre toutes menaces et tous outrages. En outre, il ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires, appréciations, avis ou recommandations effectués dans un rapport d'inspection.

## TITRE V DES RESSOURCES DE L'ANAC

**Article 49 :** Les ressources de l'ANAC comprennent :

1. le produit des redevances pour services rendus par l'ANAC ;
2. les produits provenant des redevances aéronautiques et extra aéronautiques ;
3. le produit des droits fixes ou forfaitaires pour les prestations ou les services rendus par l'ANAC ne pouvant faire l'objet d'une redevance ;
4. s'il y a lieu, le produit des redevances ou des loyers d'occupation du domaine confié à l'ANAC ;
5. le produit de la vente, après déclassement, des éléments du domaine public aéronautique ;
6. la dotation budgétaire annuelle allouée par l'Etat pour :
  - les activités et le fonctionnement de l'ANAC ;



- la formation et le maintien de compétences du personnel de l'ANAC ;
- 7. les subventions des partenaires au développement ;
- 8. les dons et legs ;
- 9. les produits des amendes et pénalités aéronautiques infligées à titre de sanction administrative ;
- 10. toutes les ressources dont elle peut légalement disposer.

L'assiette et les modalités de détermination des redevances pour services rendus par l'ANAC sont fixées par décret en conseil des ministres.

Le taux des redevances pour services rendus par l'ANAC est fixé par le conseil d'administration de l'ANAC sur proposition du directeur général.

Le recouvrement desdites redevances est assuré par l'ANAC.

Les droits fixes ou forfaitaires pour les prestations ou les services rendus par l'ANAC ne pouvant faire l'objet d'une redevance sont fixés par le conseil d'administration sur proposition du directeur général et recouverts par l'ANAC.

Les redevances ou les loyers d'occupation du domaine confié à l'ANAC sont déterminés conformément aux usages en matière de redevances ou de loyer d'occupation du domaine de l'Etat. Ils sont fixés et recouverts dans les conditions prévues à l'alinéa précédent.

### LIVRE III DES AERONEFS TITRE PREMIER DISPOSITIONS GENERALES

**Article 50 :** Sont qualifiés d'aéronefs au sens de la présente loi ainsi que des textes pris pour son application, tous les appareils pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce à des réactions de l'air autres que les réactions de l'air sur la surface de la terre.

**Article 51 :** Les aéronefs affectés exclusivement à une administration publique, tels que les aéronefs militaires, de douane et de police sont qualifiés d'aéronefs d'Etat. Les aéronefs autres que d'Etat sont des aéronefs civils.

Les aéronefs d'Etat ne sont soumis aux dispositions du présent code qu'en ce qui concerne la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. Toutefois, les dispositions du titre IV du présent livre s'appliquent aux aéronefs d'Etat lorsqu'elles ne sont pas incompatibles avec la mission de ces aéronefs.



**TITRE II**  
**DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITE**  
**ET DE LA PROPRIETE DES AERONEFS**  
**CHAPITRE I<sup>er</sup> - DE L'IMMATRICULATION ET DE LA NATIONALITE**  
**DES AERONEFS**

**Article 52 :** Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

**Article 53 :** Il est institué un registre d'immatriculation coté et paraphé, tenu sous la responsabilité administrative de l'ANAC.

Les conditions d'immatriculation d'un aéronef sont fixées par décret en conseil des ministres.

Tout aéronef inscrit au registre togolais, dans les conditions fixées par décret, a la nationalité togolaise et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation telles que définies par le décret visé à l'alinéa précédent.

**Article 54 :** Un aéronef ne peut être immatriculé au Togo que s'il appartient soit :

- à une personne physique togolaise ou ressortissante d'un Etat membre de l'Union Economique et Monétaire Ouest Africaine (UEMOA) ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique de la Communauté Economique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ;
- à une personne morale constituée conformément à la législation d'un Etat membre de l'UEMOA ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique de la CEDEAO, ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire de la République togolaise ou d'un Etat membre de l'UEMOA ou d'un autre Etat partie à l'accord sur l'espace économique de la CEDEAO.

Des dérogations peuvent être accordées à titre exceptionnel par l'autorité administrative.

**Article 55 :** Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre togolais qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

**Article 56 :** Un aéronef immatriculé au Togo perd la nationalité togolaise si les conditions prévues à l'article 54 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Dans le cas où l'une des conditions d'immatriculation prévue à l'article 54 ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration aux fins de radiation de l'inscription.

A défaut de la déclaration par le propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée d'office par le directeur général de l'ANAC.

**Article 57 :** La radiation d'un aéronef du registre d'immatriculation entraîne d'office la perte de nationalité.



**Article 58** : L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre de propriété. Ce registre est public et toute personne justifiant d'un intérêt légitime peut en obtenir copie conforme dans les conditions fixées par la réglementation en vigueur.

**Article 59** : Pour l'application des règles posées par le code civil, les aéronefs constituent des biens meubles.

Toutefois, la cession de propriété d'un aéronef doit, à peine de nullité, être constatée par écrit ; elle ne produit d'effet à l'égard des tiers que par son inscription au registre togolais d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent, à peine de nullité, être inscrits sur le registre d'immatriculation à la requête du nouveau propriétaire.

## CHAPITRE II - DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS

**Article 60** : Tout aéronef immatriculé au Togo et employé à la navigation aérienne doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré par l'autorité de l'aviation civile.

**Article 61** : Le certificat de navigabilité est délivré après une inspection d'aptitude au vol.

Des textes réglementaires précisent les modalités d'application du présent article.

## CHAPITRE III - DE L'HYPOTHEQUE ET DU PRIVILEGE SUR LES AERONEFS

**Article 62** : Les aéronefs ne peuvent être hypothéqués que par convention entre les parties. L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, les hélices, l'avionique et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

**Article 63** : L'hypothèque peut grever, par un seul acte, tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

**Article 64** : L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de rechange correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de rechange sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 65 ci-dessous.

Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent immédiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

**Article 65** : Les pièces de rechange visées à l'article 64 ci-dessus comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, avioniques, instruments, équipements, garnitures, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque



nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée, effectuée sur place par voie d'affiches, devra avertir dûment les tiers de la nature et de l'étendue du droit dont ces pièces sont grevées et mentionner le registre où l'hypothèque est inscrite ainsi que le nom et l'adresse de son titulaire.

Un inventaire indiquant la nature et le nombre desdites pièces est annexé au document inscrit.

**Article 66 :** L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre ; dans ce cas, l'endos emporte translation du droit de l'hypothécaire.

La mention dans l'acte de vente d'un aéronef que tout ou partie du prix reste dû au vendeur entraîne, sauf stipulation contraire, hypothèque à son profit en garantie de la somme indiquée comme restant due, à condition que le vendeur requiert l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par arrêté.

Un aéronef en construction ne peut être hypothéqué que s'il a été préalablement déclaré au service chargé de la tenue du registre d'immatriculation. La déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en question ; il en est délivré récépissé.

**Article 67 :** En cas de perte ou d'avarie d'un aéronef, le créancier hypothécaire est, pour le montant de sa créance, subrogé, sauf convention contraire à l'assuré dans le droit à l'indemnité due par l'assureur.

Avant tout paiement l'assureur doit requérir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

**Article 68 :** Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

La radiation ainsi que toute modification de l'hypothèque par convention des parties ou décision de justice doit également faire l'objet d'une mention au même registre.

**Article 69 :** S'il y a deux (02) ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

Les hypothèques inscrites le même jour viennent en concurrence nonobstant la différence des heures de l'inscription.

**Article 70 :** L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.



L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois (03) années d'intérêts en plus de ceux de l'année courante.

**Article 71 :** Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'une décision de justice passée en force de chose jugée.

**Article 72 :** Sauf le cas de vente forcée, poursuivie conformément aux dispositions définies au chapitre III du présent titre, un aéronef ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné mainlevée préalable du droit inscrit ou sans le consentement des titulaires.

**Article 73 :** Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelque main qu'il passe pour être colloqués et payés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 74 et 76 de la présente loi.

**Article 74 :** Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
- les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
- les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
- les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord mais, en ce qui concerne les gages, pour la durée de six (06) mois au plus ;
- les impôts et taxes dus par les exploitants ;
- les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage.

Les créances visées au présent article sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération.

Les créances de même rang viennent en concurrence et au marc le franc en cas d'insuffisance.

Toutefois, les créances visées aux points 2 et 3, sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

**Article 75 :** Les privilèges mentionnés à l'article 74 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 67 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois (03) mois après l'événement qui leur a donné naissance, à moins que, auparavant, le créancier n'ait fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, après avoir fait connaître son montant, ou à défaut, avoir introduit une action en justice à son sujet.



Ils s'éteignent encore, indépendamment des modes normaux d'extinction des privilèges :

- par la vente en justice de l'aéronef ;

en cas de cession volontaire régulièrement inscrite au registre d'immatriculation, au plus tard deux mois après publication de la cession dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, à moins que avant l'expiration de ce délai, le créancier n'ait notifié sa créance à l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

**Article 76 :** Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 74 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à leur naissance.

Toutefois, en cas de vente au Togo d'un aéronef grevé dans un État partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article premier de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article 7 de la convention.

**Article 77 :** Sauf le cas de vente forcée, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre État, sans mainlevée des droits inscrits ou sans le consentement des titulaires. Jusqu'à ce qu'il ait été satisfait à cette condition, le fonctionnaire chargé de la tenue du registre d'immatriculation doit refuser toute radiation.

#### **CHAPITRE IV - DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE DES AERONEFS**

**Article 78 :** Les personnes visées à l'article 132 de la présente loi ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef togolais ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

**Article 79 :** Les aéronefs togolais et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs signée à Rome le 29 mai 1933, ou toute convention la modifiant, applicable au Togo.

**Article 80 :** Sont exempts de saisie, les aéronefs en service sur les lignes régulières de transport public et les pièces de rechange et accessoires indispensables à leur utilisation, à condition, s'il s'agit d'aéronefs étrangers, qu'ils soient entrés régulièrement sur le territoire togolais et que la réciprocité soit prévue.

**Article 81 :** Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un État partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef signée à Genève



le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut avoir lieu si les droits préférables à ceux du créancier saisissant ne peuvent être éteints par le prix de vente ou s'il ne sont pas pris en charge par l'acquéreur.

Toutefois, si un aéronef hypothéqué cause un dommage aux tiers à la surface au Togo, les dispositions de l'alinéa précédent ne sont pas opposables aux victimes ou à leurs ayants droit saisissant l'aéronef, cause du dommage, ou tout autre aéronef du propriétaire.

**Article 82 :** Sans préjudice des procédures spéciales prévues par la présente loi, les aéronefs togolais et étrangers, affectés à un service d'Etat ou à des transports publics, ne peuvent faire l'objet d'une ordonnance de saisie conservatoire que si la créance porte sur les sommes dues par le propriétaire à raison de l'acquisition de ces aéronefs ou de contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

**Article 83 :** Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le redevable ou lui appartenant, peut être requise auprès du président de la juridiction du lieu d'exécution de la mesure, par :

- le ministre chargé de l'aviation civile en cas de non-paiement ou de paiement insuffisant de la redevance de route ou de la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne ;
- l'exploitant d'aérodrome, en cas de non-paiement des redevances aéroportuaires ;
- le fournisseur d'aéronefs ou prestataire de services de contrat de formation ou de maintenance liés à l'exploitation des aéronefs.

L'ordonnance du Président de la Juridiction est transmise par exploit extrajudiciaire aux autorités responsables de la circulation aérienne de l'aérodrome, aux fins d'immobilisation de l'aéronef. L'ordonnance est notifiée après l'accomplissement de la saisie conservatoire, au redevable et au propriétaire de l'aéronef lorsque le redevable est l'exploitant.

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable.

Le paiement des sommes dues ou la fourniture d'une caution suffisante entraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

### TITRE III

#### DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

#### CHAPITRE I<sup>er</sup> - DU DROIT DE CIRCULATION ET DE L'INTERCEPTION

#### DES AERONEFS CIVILS

**Article 84 :** Les aéronefs togolais et ceux ayant la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA ou de la CEDEAO peuvent circuler librement au-dessus du territoire togolais,



sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes.

Les aéronefs n'ayant pas la nationalité d'un Etat membre de l'UEMOA ou de la CEDEAO ne peuvent circuler au-dessus du territoire togolais que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou diplomatique ou s'ils reçoivent, à cet effet, une autorisation dans des conditions fixées par décret en conseil des ministres.

**Article 85 :** Tout aéronef en circulation au Togo doit avoir à son bord les documents à jour suivants :

- le certificat d'immatriculation ;
- le certificat de navigabilité ;
- les licences ou certificats des membres d'équipage ;
- le carnet de route ou document équivalent ;
- s'il est muni d'appareils radioélectriques, la licence de la station radio de l'aéronef ;
- s'il transporte des passagers, la liste de leurs nom et prénoms ainsi que les lieux d'embarquement et de destination ;
- s'il transporte du fret, un manifeste et des déclarations détaillées de ce fret ;
- s'il fait du transport aérien public, une copie authentifiée du permis d'exploitation aérien et les spécifications d'exploitation ;
- s'il y a lieu, le document attestant la certification acoustique.

**Article 86 :** Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans les conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

**Article 87 :** Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire togolais, peut être interdit par décret en conseil des ministres pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans le décret.

Tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite, telle que définie au premier alinéa du présent article, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

En tout état de cause, l'aéronef en infraction doit, à la première injonction, se conformer aux instructions données par l'autorité avec laquelle il est en contact.

**Article 88 :** Lorsque le territoire togolais est déclaré en état de siège et son survol interdit, tout aéronef ayant contrevenu à cette interdiction sera saisi dès l'atterrissage en un point quelconque du territoire national, et ses occupants déférés devant des tribunaux, sous inculpation d'espionnage, si le commandant de bord ne peut justifier des raisons qui l'ont amené à survoler le territoire.



Si l'aéronef est aperçu en vol, il doit, à la première sommation faite au moyen de tir à blanc, atterrir sur l'aérodrome le plus proche. Dès sommation d'atterrir, l'aéronef doit immédiatement ralentir sa marche et descendre à faible altitude, faute de quoi, il y est contraint par la force.

**Article 89 :** Il est fait obligation à tout aéronef civil inscrit sur le registre togolais d'immatriculation ou utilisé par les exploitants togolais de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats.

**Article 90 :** Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler le territoire togolais, sauf autorisation du ministre de la défense. Le vol d'un tel aéronef sans pilote dans des régions ouvertes aux aéronefs civils est soumis à un contrôle qui permet d'éviter tout danger pour les aéronefs civils.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

**Article 91 :** Les conditions et procédures d'interception des aéronefs civils sont précisées par décret en conseil des ministres.

## **CHAPITRE II - DE L'ATERRISSAGE ET DU DÉCOLLAGE DES AERONEFS**

**Article 92 :** Un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes établis conformément à la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure.

**Article 93 :** Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

- suivre, pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales, la route aérienne qui leur est imposée ;
- utiliser au départ et à l'arrivée un aéroport international.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative d'utiliser un aéroport international, dans les conditions fixées par voie réglementaire.

## **CHAPITRE III - DE LA FOURNITURE DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE**

**Article 94 :** Est considérée comme fournisseur de services de navigation aérienne toute personne morale qui fournit totalement ou en partie les services ci-après :

- service de la circulation aérienne ;
- service de la cartographie aéronautique ;



- service de l'information aéronautique ;
- service de la conception des procédures de vol ;
- service de la communication, navigation et surveillance ;
- service de l'assistance de la météorologie à la navigation aérienne.

**Article 95 : Le Togo :**

- a) fournit sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne afin de faciliter la navigation aérienne internationale, conformément aux règlements ;
- b) adopte et met en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui sont établis par les règlements ;
- c) collabore aux mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes qui sont établies par les règlements.

**Article 96 :** L'Etat togolais peut concéder la fourniture de ces services à des organismes spécialisés. Dans ce cas, le concessionnaire est soumis au contrôle et à la supervision de l'autorité de l'aviation civile conformément aux dispositions du présent code.

Les concessions accordées par l'Etat pour la fourniture des services sont établies par décret en conseil des ministres.

**Article 97 :** Nul ne peut fournir un service de la navigation aérienne s'il n'est détenteur d'un certificat de sécurité de fournisseur de services de navigation aérienne délivré par le directeur général de l'ANAC.

Un décret en conseil des ministres fixe les règles relatives à la certification des fournisseurs de services de navigation aérienne.

**Article 98 :** Les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits, ou des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques de chaque prestataire et permettent l'échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords établis sont notifiés à l'autorité de l'aviation civile.

## **CHAPITRE IV - DE LA POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS**

**Article 99 :** Sont soumis au contrôle de l'ANAC les aéronefs, les produits, pièces et équipements installés sur les aéronefs, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté en matière de suivi de la navigabilité et d'entretien des aéronefs et de fourniture de services de navigation aérienne fixées par le



présent titre, par les règlements de l'UEMOA ou de la CEDEAO, ou par les accords internationaux applicables au Togo.

Le directeur général de l'ANAC peut soumettre à autorisation préalable l'utilisation des aéronefs, produits, pièces et équipements spécifiés ci-dessus de même que l'exercice des activités des organismes et personnes dont il s'agit à l'alinéa précédent.

**Article 100 :** L'ANAC peut effectuer l'inspection de tout aéronef se trouvant sur un aéroport togolais et de tout organisme ou personne morale mentionnée à l'article 94 pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient togolaises, communautaires ou prises en application de la convention de Chicago.

A l'effet d'exercer les missions de contrôle au sol et à bord des aéronefs et des organismes et personnes mentionnés au premier alinéa du présent article, les inspecteurs de l'ANAC, ainsi que les organismes ou personnes habilités ont accès à tout moment aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel et aux installations où s'exercent les activités contrôlées. Ils ont également accès aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

**Article 101 :** Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés à l'article 99 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes :

1. Le directeur général de l'ANAC peut :
  - a) prescrire toutes mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
  - b) en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;
  - c) procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;
  - d) subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité au Togo d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d'un pays étranger jusqu'à l'adoption des mesures correctives satisfaisantes.
2. Dans les cas visés aux alinéas b) et d) du point 1, l'exploitant concerné a le droit d'être entendu avant le prononcé des mesures ou, lorsque ces mesures doivent être prises en urgence, immédiatement après.

Les autorisations mentionnées à l'article 100 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité.

**Article 102 :** En vue d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale, le ministre chargé de l'aviation civile édicte :



- des principes et règlements visant, au minimum, à la mise en application de toutes les normes contenues dans les annexes à la Convention de Chicago ;
- tout autre principe, règlement ou norme minimale régissant les autres pratiques.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile précise les normes minimales de sécurité pour l'exploitation des installations de navigation aérienne situées au Togo.

## **CHAPITRE V - DES REDEVANCES**

**Article 103 :** L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat au-dessus du territoire togolais et dans son voisinage, pour la sécurité de la circulation aérienne en route et la rapidité de ses mouvements, y compris les services de radiocommunication et de météorologie, donne lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance de route.

**Article 104 :** Les services rendus par l'Etat pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aéroports dont la liste est fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances donnent lieu à rémunération sous forme d'une redevance pour services rendus, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

**Article 105 :** Les modalités de détermination et de perception des redevances mentionnées aux articles 103 et 104 sont fixées par décret en conseil des ministres. Ces redevances sont basées sur les coûts des services rendus et sont déterminées en fonction de critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires, après consultation des acteurs concernés.

Pour la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne prévue à l'article 104 du présent code, le décret mentionné au premier alinéa du présent article peut autoriser l'application de taux particulier pour certaines zones ou certains types de vols et prévoir des exonérations de la redevance pour certains types de vols.

Un arrêté interministériel du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances fixe le taux de ces redevances.

## **TITRE IV**

### **DES DOMMAGES ET DES RESPONSABILITES**

#### **CHAPITRE I<sup>er</sup> - DES RAPPORTS JURIDIQUES ET DE LA COMPETENCE DES TRIBUNAUX**

**Article 106 :** Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis par la loi de l'Etat d'immatriculation de cet aéronef ou, en l'absence d'une telle loi, par tout instrument normatif international en la matière.



**Article 107 :** Demeurant sauves toutes autres dispositions complémentaires du code pénal, les tribunaux togolais sont compétents pour connaître de toute infraction commise à bord d'un aéronef immatriculé au Togo. Ils sont également compétents pour connaître de tout crime ou délit commis à l'encontre d'un tel aéronef hors du territoire togolais.

**Article 108 :** Demeurant sauves toutes autres dispositions complémentaires du code pénal, les tribunaux togolais sont compétents :

- 1- en cas de crime ou de délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef non immatriculé au Togo :
  - a- lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité togolaise ; ou
  - b- lorsque l'appareil atterrit au Togo après le crime ou le délit ; ou
  - c- lorsque l'aéronef a été donné en location sans équipage à une personne qui a le siège principal de son exploitation ou, à défaut, sa résidence permanente au Togo ;
- 2- dans le cas où l'auteur de l'une ou l'autre des infractions suivantes ou son complice se trouve au Togo :
  - a- du détournement d'un aéronef non immatriculé au Togo et de tout autre acte de violence dirigé contre les passagers ou l'équipage et commis par l'auteur présumé du détournement, en relation directe avec cette infraction ;
  - b- de toute infraction ou tentative d'infraction concernant un aéronef non immatriculé au Togo et figurant parmi celles énumérées aux alinéas a), b) et c) du point 1- de l'article 1er de la convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile signée à Montréal le 23 septembre 1971 ;
  - c- de toute infraction ou tentative d'infraction commise hors du territoire togolais et figurant parmi celles prévues aux alinéas a) et b), du paragraphe 1 bis de l'article 1er de la convention visée ci-dessus telle que amendée par l'article II -1 du Protocole complémentaire pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale signé à Montréal le 24 février 1988.

**Article 109 :** Pour l'application des dispositions de l'article 106, ci-dessus, le tribunal compétent est celui désigné par l'Etat d'immatriculation pour les rapports d'ordre privé et le tribunal auquel le code de procédure pénale attribue la compétence pour les infractions.

## **CHAPITRE II - DE LA RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS**

**Article 110 :** En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote commandant de bord et de l'exploitant de l'appareil est engagée, conformément aux dispositions du code civil.



**Article 111 :** L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou les objets qui en tomberaient.

Toutefois, il n'y a pas lieu à réparation si le dommage n'est pas la conséquence directe du fait qu'il l'a produit ou s'il résulte du seul fait du passage de l'aéronef à travers l'espace aérien conformément aux règles de circulation aérienne applicables.

Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

**Article 112 :** Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hormis les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

La responsabilité pour dommages aux personnes ou biens à la surface par suite de jet pour cause de force majeure, de jet réglementaire ou de jet spécialement autorisé est engagée conformément aux dispositions de l'article 111.

**Article 113 :** En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

Toutefois, si la location a été inscrite au registre d'immatriculation, le propriétaire n'est responsable desdits dommages que si le tiers établit une faute de sa part.

### CHAPITRE III - DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

**Article 114 :** Les dispositions prévues au code de la marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime.

**Article 115 :** Le déclenchement ou l'arrêt des activités de recherche et de sauvetage d'un aéronef incombe à l'Etat.

Il est créé au sein du ministère chargé de l'aviation civile, une structure de recherche et sauvetage.

Le ministre chargé de l'aviation civile, en coopération avec tout autre ministère et tout autre service intéressés, organise et coordonne ces activités de recherche et de sauvetage dans le but d'assister les aéronefs en difficulté ou accidentés ou de retrouver les aéronefs au travers de centres de coordination de recherche et sauvetage.

Le financement du fonctionnement et des activités de la structure de recherche et de sauvetage est assuré par :

- une dotation budgétaire annuelle allouée par l'Etat ;



- les subventions des partenaires au développement ;
- les redevances pour services rendus ;
- les dons et legs.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

**Article 116 :** Toute personne qui trouve une épave d'aéronef ou un élément d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais sous peine des peines d'amendes prévues à l'article 125 du présent code.

En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (03) mois après la date de l'envoi des dernières nouvelles.

Le décès des personnes se trouvant à bord de l'aéronef peut, après expiration de ce délai, être déclaré par jugement, conformément aux dispositions du code des personnes et de la famille.

Il appartient au ministre chargé de l'aviation civile de déclarer, le cas échéant, la présomption de disparition et d'adresser au tribunal compétent les réquisitions nécessaires pour la constatation judiciaire des décès des personnes disparues.

Les ayants droit peuvent également se pourvoir, conformément aux dispositions du code des personnes et de la famille, à l'effet d'obtenir la déclaration judiciaire d'un décès. La requête est, dans ce cas, communiquée par le ministère public au ministre chargé de l'aviation civile.

## TITRE V

### DES DISPOSITIONS PENALES

**Article 117 :** Est puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines, quiconque :

- 1- met ou laisse en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
- 2- met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 53 de la présente loi ;
- 3- fait ou laisse circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;
- 4- fait ou laisse circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
- 5- fait ou laisse circuler un aéronef dans les conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par la présente loi et ses textes d'application.



**Article 118** : Est puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines, quiconque :

1. conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans les titres, en état de validité, exigés par la réglementation en vigueur ;
2. détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents des indications inexactes ;
3. conduit un aéronef ou participe à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 117 ci-dessus ;
4. contrevient aux dispositions relatives à l'utilisation d'aérodromes régulièrement établis ;
5. conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

**Article 119** : Les peines prévues aux articles 117 et 118 de la présente loi sont portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 117 et au paragraphe 1 de l'article 118 ont été commises après le refus de délivrance ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation en vigueur.

**Article 120** : Est puni d'un emprisonnement d'un (01) à deux (02) mois et d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (02) peines:

- 1- quiconque se trouve à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier de sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
- 2- quiconque ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.

**Article 121** : Est puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende de deux millions (2.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (02) peines, quiconque :

- transporte par aéronef, sans autorisation spéciale, des explosifs, des armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs, des marchandises dangereuses ;
- transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage sont interdits ;



- fait usage, à bord des aéronefs, des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
- fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites sans autorisation spéciale.

**Article 122 :** Le pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 85 de la présente loi, relatif aux restrictions de survol de certaines zones, est puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA.

**Article 123 :** Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA.

**Article 124 :** Quiconque, ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commet une infraction tombant sous le coup de la présente loi ou la même infraction dans un délai de cinq (05) ans après expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, est condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées au double.

**Article 125 :** Sont punis d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA et peuvent être punis en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un (01) à deux (02) mois :

1. le commandant de bord qui omet de tenir ou faire tenir l'un des documents de bord prévus à l'article 85 ;
2. les membres de l'équipage spécialement chargés de la tenue de ces documents ;
3. le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui omet de conserver un des documents de bord pendant trois (03) ans à partir de la dernière inscription ;
4. ceux qui contreviennent aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs prévus à l'article 84 alinéa 1<sup>er</sup> ;
5. ceux qui contreviennent aux dispositions relatives au survol de ville ou d'agglomération.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement est prononcée.

Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un jugement pour l'une de ces contraventions.

**Article 126 :** Sont punis d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs CFA et peuvent être punis, en outre, suivant les circonstances,



d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois ceux qui contreviennent aux dispositions relatives aux spectacles aériens.

**Article 127 :** L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour la durée de trois (03) mois à deux (02) ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 118, 121, et 122 ci-dessus.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 124, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef est prononcée et sa durée est portée au maximum et peut être élevée au double.

Les licences et certificats dont seraient porteurs les contrevenants restent déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui prononce l'interdiction.

Les condamnés doivent effectuer les dépôts de ces licences et certificats, soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans les cinq (05) jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive, faute de quoi, ils sont punis d'une amende de un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA, sans préjudice des peines prévues à l'article 118 ci-dessus au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne peuvent se confondre.

**Article 128 :** Conformément à l'article 111 de la présente loi, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution, est puni d'une peine de trois (03) à six (06) mois d'emprisonnement et d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs CFA ou de l'une de ces deux peines, même si ce jet n'a causé aucun dommage, et sans préjudice des peines plus graves qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

**Article 129 :** Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'a pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lesquelles il peut entrer en communication et tente ainsi d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, est puni des peines prévues pour sanctionner le délit de fuite.

**Article 130 :** Est punie d'une peine d'emprisonnement de six (06) mois à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (02) peines toute personne qui accomplit l'un quelconque des actes ci-après à bord d'un aéronef civil :

- 1- voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d'équipage, si un tel acte l'empêche de s'acquitter de ses fonctions ou rend difficile l'exercice de ses fonctions ;
- 2- refus d'obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d'équipage au nom du commandant de bord, aux fins d'assurer la sécurité de l'aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l'ordre et la discipline à bord ;



- 3- un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d'agression sexuelle ou d'agression d'enfant ;
- 4- fumer dans les toilettes, ou fumer ailleurs d'une manière qui risque de compromettre la sécurité de l'aéronef ;
- 5- détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l'aéronef ;
- 6- utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

**Article 131 :** Toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

Tous déchargements et jets de marchandises non autorisés, autres que ceux indispensables au salut de l'aéronef, sont sanctionnés par les peines édictées par la réglementation douanière sur la contrebande.

En cas d'infraction et pour garantie ou sûreté du paiement de l'amende encourue, l'aéronef peut seulement faire l'objet de saisie conservatoire dont la mainlevée devra être donnée s'il est fourni une caution ou versé une consignation jusqu'à concurrence de ladite amende.

**Article 132 :** Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers et agents de police judiciaire désignés au code de procédure pénale, les inspecteurs de l'ANAC, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les marchandises dangereuses, les appareils de photographie interdits, les clichés et les correspondances postales, ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radio téléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les règlements.

Ils peuvent saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouvent à bord d'aéronefs autorisés à transporter ces objets dans le cas où ces aéronefs seraient passés au-dessus des zones interdites.

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal.

**Article 133 :** L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation peut être retenu à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités compétentes jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

**Article 134 :** Les peines prévues par le présent titre sont applicables sans préjudice des sanctions encourues par application des dispositions du code civil.



**LIVRE IV**  
**DES AERODROMES**  
**TITRE PREMIER**  
**DISPOSITIONS GENERALES**  
**CHAPITRE I<sup>er</sup> - DE LA DÉFINITION - DES RÈGLES GÉNÉRALES**  
**DE CRÉATION, DE L'UTILISATION ET DU CONTRÔLE**

**Article 135 :** Est considérée comme aérodrome, toute surface définie sur terre ou sur eau, comprenant éventuellement bâtiments, installations et matériels, destinée à être utilisée en totalité ou en partie, pour l'arrivée, le départ et les évolutions des aéronefs à la surface.

Les dispositions du présent titre sont applicables à tous les aérodromes sous réserve des dispositions particulières aux aérodromes pour hélicoptères qui sont fixées par un arrêté.

**Article 136 :** Les conditions de création, de mise en service et d'utilisation d'un aérodrome, sont fixées par décret en conseil des ministres.

Tous les aérodromes sont soumis au contrôle technique de l'ANAC et au contrôle administratif de l'Etat.

**Article 137 :** Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à la conception, l'aménagement et l'exploitation des aérodromes civils, ainsi que les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées, sont définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 138 :** L'exploitant d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou d'un aérodrome à usage restreint est tenu de contracter une assurance couvrant les risques qu'il encourt du fait de l'aménagement et de l'exploitation de l'aérodrome.

**Article 139 :** Nul ne peut exploiter un aérodrome utilisé pour les vols internationaux s'il n'a obtenu du directeur général de l'ANAC un certificat d'aérodrome pour cet aérodrome.

L'exploitation de tout autre aérodrome doit être autorisée par le directeur général de l'ANAC. La certification de cet aérodrome peut être demandée par son gestionnaire ou son propriétaire.

Le directeur général de l'ANAC peut retirer ou suspendre le certificat d'aérodrome ou l'autorisation d'exploitation lorsque les manquements constatés de l'exploitant aux obligations afférentes au certificat font apparaître un risque grave pour la sécurité de l'aviation civile.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par voie réglementaire.

**CHAPITRE II - DE LA POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS**  
**À USAGE AÉRONAUTIQUES**

**Article 140 :** Les dispositions du présent code relatives à la police des aérodromes et des installations à usage aéronautique s'appliquent, aux :



- aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique ;
- aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- aérodromes à usage restreint ;
- lieux où sont implantées des installations destinées à assurer le contrôle de la circulation aérienne, les télécommunications aéronautiques, l'aide à la navigation aérienne et l'assistance météorologique ;
- dépendances des aérodromes et des installations à usage aéronautique qui ne sont pas librement accessibles au public ;
- aérodromes militaires et aux zones et installations militaires des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, sans préjudice des dispositions du code pénal ou autres dispositions spécifiques.

Sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes, zones d'aérodromes et installations relevant de la défense nationale, la police des aérodromes et des installations aéronautiques est assurée par le ministre chargé de l'aviation civile sur l'aéroport de Lomé et par le préfet sur les autres aérodromes.

Les pouvoirs de police exercés par le ministre chargé de l'aviation civile et les préfets en application de l'alinéa précédent portent sur le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité.

**Article 141 :** Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'ANAC, ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Agence et habilités à cet effet s'assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aérodromes se conforment à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien.

À cet effet, ils ont accès à tout moment aux locaux, terrains, installations, équipements et documents à usage professionnel. Ils sont également habilités à entendre toute personne pouvant leur fournir des informations utiles.

**Article 142 :** Les exploitants d'aérodromes civils sont tenus d'assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier.

Les modalités d'application du présent article, notamment les catégories d'aérodromes civils qui en relèvent et les moyens mis en œuvre pour assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d'aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier sont déterminées par décret en conseil des ministres.

### CHAPITRE III - DES DISPOSITIONS SANITAIRES

**Article 143 :** Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire togolais par les dispositions des règlements sanitaires internationaux pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, des arrangements internationaux et de la réglementation nationale pris en la matière en vue de prévenir la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.



**TITRE II**  
**DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE**  
**CHAPITRE I<sup>er</sup> - DE LA CREATION, DE L'UTILISATION ET DE**  
**L'EXPLOITATION**

**Article 144 :** Est dit ouvert à la circulation aérienne publique l'aérodrome dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à faire usage dans des conditions fixées par voie réglementaire.

**Article 145 :** Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret en conseil des ministres.

**Article 146 :** La création d'un aérodrome destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique, lorsqu'il n'appartient pas à l'Etat, est subordonnée à la conclusion d'une convention entre le ministre chargé de l'aviation civile et la personne morale ou physique de droit public ou de droit privé qui crée l'aérodrome.

Cette convention porte sur l'aménagement, l'entretien et la gestion de l'aérodrome.

Cette convention doit être approuvée par le ministre assurant la tutelle de la collectivité ou de l'établissement public intéressé. Elle est également soumise à l'accord du ministre des finances si elle implique des obligations financières à la charge de l'Etat.

**Article 147 :** Le signataire de la convention prévue à l'article 146 du présent code peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier à un tiers agréé par le ministre, l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention.

Dans ce cas, le signataire et le tiers exploitant sont solidairement responsables à l'égard de l'Etat.

**Article 148 :** Lorsque le signataire de la convention prévue à l'article 146 du présent code ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, ou lorsque l'exploitant de l'aérodrome ne respecte pas les dispositions du présent code relatives à la certification des aérodromes, à la mise en œuvre des mesures de sûreté, à la lutte contre l'incendie des aéronefs et à la prévention du péril animalier, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention ou la résiliation de la convention.

**Article 149 :** L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à des restrictions ou temporairement interdite, si les conditions de la circulation aérienne sur l'aérodrome ou dans l'espace aérien environnant, ou si des raisons d'ordre public le justifient.

Ces décisions font l'objet d'avis aux navigateurs aériens.



**Article 150 :** Pour des raisons de défense nationale, l'Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome dans des conditions définies par décret en conseil des ministres.

**Article 151 :** Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent sont soumises à un cahier des charges type approuvé par décret en conseil des ministres. Une redevance de concession, fixée par arrêté interministériel du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances, est due par le concessionnaire.

## CHAPITRE II - DES SERVICES D'ASSISTANCE EN ESCALE

**Article 152 :** Sur les aéroports, les services d'assistance en escale sont fournis par les prestataires autorisés à cet effet par le ministre chargé de l'aviation civile et le directeur général de l'ANAC.

Les conditions d'application du présent article, notamment les conditions de délivrance de l'agrément, ainsi que les conditions dans lesquelles l'administration peut limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d'assistance en escale sont déterminées par décret en conseil des ministres.

## CHAPITRE III - DES REDEVANCES

**Article 153 :**

1. Sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, les services publics aéroportuaires donnent lieu à la perception de redevances pour services rendus.

Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages qu'elles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus.

2. Pour la détermination des redevances, peuvent être prises en compte, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées voire futures liées à la construction d'infrastructures ou d'installations nouvelles avant leur mise en service.

Le montant des redevances peut faire l'objet de modulations limitées, à la hausse ou à la baisse, pour des motifs d'intérêt général notamment l'amélioration de l'utilisation des infrastructures, la création de nouvelles liaisons ou la réduction ou la compensation des atteintes à l'environnement.

3. La nature des redevances et le taux de leur répartition entre les différents prestataires aéroportuaires sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.



**Article 154 :** L'occupation ou l'utilisation du domaine public d'un aérodrome par un tiers autorisé à cet effet donne lieu à la perception d'une redevance au profit de l'exploitant de l'aérodrome concerné.

Pour les aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, la perception de cette redevance est subordonnée à l'accord du signataire de la convention prévue à l'article 146 du présent code.

Le montant de la redevance peut tenir compte des différents avantages tirés de l'occupation du domaine public.

Les taux de ces redevances peuvent être fixés par l'exploitant d'aérodrome, sous réserve, s'agissant des aérodromes n'appartenant pas à l'Etat, de l'accord du signataire de la convention dont il s'agit à l'alinéa 2 du présent article.

Les modalités d'application du présent article, notamment les principes et les modalités de fixation de la redevance d'occupation ou d'utilisation sont déterminées par voie réglementaire.

#### **CHAPITRE IV - DE L'ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES**

**Article 155 :** Les travaux de construction, d'installation, d'extension ou de modernisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations à usage aéronautique sont soumis à une étude d'impact sur l'environnement conformément aux dispositions de la loi-cadre sur l'environnement.

L'étude d'impact environnemental mentionnée au premier alinéa du présent article prend en compte les normes environnementales définies par l'organisation de l'aviation civile internationale.

**Article 156 :** Les exploitants d'aérodromes et d'installations à usage aéronautique, les transporteurs aériens, les prestataires de service d'assistance en escale, ainsi que tout autre organisme ou entreprise autorisé à occuper ou utiliser l'emprise d'un aérodrome se conforment, pour la gestion des déchets, rejets, émissions, hors émissions sonores des aéronefs, et nuisances de toute nature issus de leurs activités, à la réglementation en matière de protection de l'environnement.

Les mêmes personnes et organismes se conforment aux prescriptions sanitaires particulières adoptées par l'autorité titulaire des pouvoirs de police sur l'aérodrome.

**Article 157 :** Sur un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, le ministre chargé de l'aviation civile peut imposer des restrictions d'exploitation liées au bruit des aéronefs dans des conditions définies par décret en conseil des ministres.

Ces restrictions d'exploitation sont établies aérodrome par aérodrome.



**Article 158 :** Les infractions aux dispositions du présent code dans le domaine de l'environnement des aérodromes sont poursuivies et réprimées par le code pénal.

**Article 159 :** Sans préjudice du régime d'inspection et des sanctions prévu par le code de l'environnement, la fonction de contrôle des nuisances aéroportuaires est assurée par un organisme permanent fonctionnellement indépendant.

La composition, le fonctionnement et les attributions de cet organisme sont déterminés par arrêté interministériel.

### TITRE III DES AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

**Article 160 :** Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- les aérodromes réservés à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- les aérodromes à usage restreint, autres que les aérodromes à l'usage d'administrations de l'Etat ;
- les aérodromes à usage privé.

**Article 161 :** Les aérodromes à usage restreint sont des aérodromes dont les activités, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont restreintes :

- dans leur objet ; ou
- en étant réservées à certaines catégories d'aéronefs ; ou
- en étant exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet.

Les activités exercées sur les aérodromes à usage restreint comprennent notamment :

- l'activité de centres de formation aéronautique ou d'entraînement aérien ;
- la desserte de centres d'essai, d'entretien ou de réparation de matériel aéronautique ;
- les opérations de travail aérien ;
- les vols de tourisme.

Elles peuvent, exceptionnellement, comprendre certains transports commerciaux, dans des cas fixés par décision du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 162 :** Les aérodromes à usage privé sont les aérodromes créés par une personne physique ou morale de droit privé pour son usage personnel ou celui de ses employés ou invités.



**Article 163 :** L'exploitant d'aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit assurer la liberté d'accès et la non-discrimination dans l'utilisation des installations, des services et dans l'application des redevances dans les conditions uniformes pour tous les aéronefs.

**Article 164 :** L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit de l'exploitant d'aérodrome.

L'exploitant d'aérodrome établit et met en œuvre un plan d'enlèvement d'aéronef accidentellement immobilisé.

Dans les cas où le propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement prévues à l'alinéa 1 du présent article, le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité de l'aviation civile peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef. Les mêmes dispositions peuvent être prises par le gestionnaire de l'aérodrome ou l'autorité de l'aviation civile dans le cas où le propriétaire ou le gardien d'un véhicule, d'un animal ou de tous objets encombrants ou constituant un obstacle ne ferait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement. L'enlèvement a lieu aux frais et risques dudit propriétaire ou gardien.

#### TITRE IV DES SERVITUDES AERONAUTIQUES CHAPITRE I<sup>er</sup> - DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article 165 :** Les servitudes aéronautiques assurent à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la convention de Chicago, les conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile internationale.

Un décret en conseil des ministres fixe les modalités d'application du présent article.

**Article 166 :** Les dispositions du présent titre sont applicables :

- aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
- aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne autre que l'Etat ainsi qu'aux aérodromes situés en territoire étranger pour lesquels des zones de dégagement doivent être établies sur le territoire togolais ;
- aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques et aux installations de la météorologie intéressant la sécurité de la navigation aérienne, sans préjudice de l'application des dispositions législatives et réglementaires relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;



- à certains emplacements correspondant à des points de passage préférentiels pour la navigation aérienne.

**Article 167 :** Il est créé, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, une commission des servitudes aéronautiques chargée de donner son avis sur toutes les questions concernant l'établissement, la modification ou la suppression des servitudes.

La composition et le fonctionnement de la commission sont déterminés par décret en conseil des ministres.

## CHAPITRE II - DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

**Article 168 :** Il est établi pour les aérodromes et installations définis à l'article 166 un plan de dégagement selon des modalités fixées par décret en conseil des ministres.

**Article 169 :** Les servitudes définies par le plan grevent les fonds intéressés à dater du jour de leur publication. A dater du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages grevés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative.

**Article 170 :** En cas d'urgence, l'autorité administrative peut prendre des mesures provisoires de sauvegarde dans des conditions définies par décret en conseil des ministres. Ces mesures cessent d'être applicables si, dans un délai de deux ans à compter de leur adoption, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

## CHAPITRE III - DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE BALISAGE

**Article 171 :** L'autorité administrative peut prescrire :

- le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;
- l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
- la suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne ou une gêne aux pilotes.

**Article 172 :** Pour la réalisation des balisages, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchages ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits sont exercés par les personnes physiques ou morales éventuellement chargées du balisage.



## CHAPITRE IV - DES INSTALLATIONS SOUMISES À AUTORISATION SPÉCIALE

**Article 173 :** A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile, après avis de la commission des servitudes.

Lorsque les installations en cause constituent des obstacles à la navigation aérienne, leur suppression ou leur modification peut être ordonnée par arrêté, sur rapport du directeur général de l'aviation civile.

Les catégories d'installations et les conditions auxquelles peuvent être soumises leur établissement sont fixées par décret en conseil des ministres.

## CHAPITRE V - DES PROCÉDURES RELATIVES AUX EXTENSIONS ET AUX CRÉATIONS D'AÉRODROMES

**Article 174 :** Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un projet d'aménagement foncier ou un document d'urbanisme pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés réservés par décret en conseil des ministres, après enquête publique réalisée conformément aux textes en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

La réserve des terrains peut être complétée par l'institution de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement.

## TITRE V DES DISPOSITIONS PÉNALES

**Article 175 :** Quiconque séjourne ou pénètre dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laisse séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à un (01) mois au plus et d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA ou de l'une de ces deux (02) peines et peut être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

**Article 176 :** Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation



aérienne sont punies d'une amende de trois cent mille (300.000) à deux millions (2.000.000) de francs CFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une peine d'emprisonnement d'un (01) mois et d'une amende de six cent mille (600.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines.

**Article 177 :** Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautiques, sous peines d'une astreinte de cinq mille (5.000) à vingt-cinq mille (25.000) francs CFA par jour de retard, un délai pour modifier ou enlever les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

Dans le cas où ce délai n'est pas observé, l'astreinte prononcée court à partir de l'expiration dudit délai jusqu'au jour où la situation est effectivement régularisée.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation est régularisée et que le redevable établit qu'il a été empêché d'observer, par une circonstance indépendante de sa volonté, le délai qui lui avait été impartit. En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

**Article 178 :** Les astreintes et les amendes sont recouvrées par les comptables du trésor, sur réquisition du ministre intéressé.

Le produit net des amendes résultant d'affaires poursuivies à la requête de l'ANAC est réparti par moitié entre le trésor public et l'ANAC.

**LIVRE V**  
**DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE**  
**TITRE PREMIER**  
**DISPOSITIONS GENERALES**  
**CHAPITRE I<sup>er</sup> - DES TITRES ET QUALIFICATIONS**

**Article 179 :** Le personnel navigant d'un aéronef et les autres personnels aéronautiques doivent être pourvus des titres aéronautiques en cours de validité et/ou des qualifications requis par les dispositions du présent code et celles prises pour son application.

**Article 180 :** Les titres aéronautiques désignés sous l'appellation de brevets, licences ou certificats attestent l'acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après un examen et ouvrent à leurs titulaires le droit de remplir les fonctions correspondantes sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d'appareil, à un équipement, à une procédure ou aux conditions de vol et de l'aptitude médicale requise correspondante.



Les brevets sont délivrés par le directeur général de l'ANAC et sont définitivement acquis à leurs titulaires.

Les licences ou certificats ne sont valables que pour une période limitée ; ils sont renouvelables après vérification périodique des diverses conditions requises.

Les qualifications sont des mentions qui, portées sur une licence ou associées à cette licence et s'intégrant à celle-ci, indiquent les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence.

**Article 181 :** La liste des licences, certificats et qualifications, les privilèges qui y sont associés, les conditions requises pour leur obtention, le régime, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les licences, certificats et qualifications sont délivrés, renouvelés ou validés par le directeur général de l'ANAC.

**Article 182 :** Lorsqu'une licence, une qualification ou un certificat a été délivré par un Etat contractant, le directeur général de l'ANAC peut procéder soit à une validation de ces titres et qualification, soit à la délivrance d'une nouvelle licence ou certificat sur la base de la licence étrangère et y mentionner la même qualification si les conditions de leur délivrance par cet Etat sont au moins égales aux conditions minima fixées par les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

Pour les cas où l'examen des conditions prévues au premier alinéa ne constitue pas une base suffisante pour la validation ou la délivrance, des exigences supplémentaires peuvent être prescrites.

Les conditions d'application du présent article sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

## CHAPITRE II - DE LA FORMATION POUR L'OBTENTION DES TITRES ET QUALIFICATIONS

**Article 183 :** Les organismes dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel navigant professionnel et, s'il y a lieu, les personnes physiques dispensant la formation pour l'obtention et le maintien des qualifications, doivent être agréés, acceptés ou validés par le directeur général de l'ANAC dans des conditions fixées par arrêté ministériel. Ces conditions portent sur l'organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d'opérations.

Dans le cas de la validation, de l'acceptation, l'ANAC se réserve le droit de spécifier des exigences supplémentaires.



Les simulateurs d'entraînement au vol destinés à la formation ou au maintien des compétences du personnel navigant doivent être approuvés, acceptés ou validés selon des conditions techniques fixées par arrêté ministériel. Cette approbation est notamment soumise à la démonstration par l'opérateur de sa capacité à maintenir la conformité du matériel à ces conditions techniques.

**Article 184 :** Les examinateurs et instructeurs qui font passer les épreuves d'aptitude et les contrôles de compétence pour l'obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications sont habilités par le directeur général de l'ANAC.

Les conditions d'habilitation sont fixées par arrêté ministériel et portent, notamment sur la détention des titres aéronautiques et des qualifications requis.

**Article 185 :** L'agrément des organismes de formation, ainsi que l'habilitation des examinateurs et des instructeurs prévus aux articles 184 et 185, peuvent être retirés lorsque l'une des conditions d'agrément ou d'habilitation cesse d'être satisfaite ou lorsque l'organisme ou la personne physique présente, par ses méthodes de travail, son comportement ou les matériels utilisés, un risque pour la sécurité et après que l'organisme ou la personne concerné ait pu présenter ses observations. En cas d'urgence, l'agrément peut être suspendu.

### CHAPITRE III - DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

**Article 186 :** Pour le personnel de l'aéronautique civile, les certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques sont délivrés, après examen, par des médecins examinateurs ou des centres d'expertise de médecine aéronautique.

A cet effet, les médecins examinateurs et les centres d'expertise de médecine aéronautique sont agréés par le directeur général de l'ANAC dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Celles-ci portent, notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Le conseil médical de l'aéronautique civile prévu à l'article 216 du présent code peut être saisi d'un recours administratif par l'ANAC, l'intéressé ou son employeur à l'encontre des décisions prises par les centres d'expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile. Dans ce cas, le conseil médical de l'aéronautique civile décide de l'aptitude du personnel concerné.

**Article 187 :** L'agrément des centres d'expertise de médecine aéronautique et des médecins examinateurs peut être retiré ou suspendu dans les conditions prévues à l'article 185.



## CHAPITRE IV - DE LA DISCIPLINE

**Article 188 :** Tout personnel ou organisme de l'aéronautique civile peut faire l'objet de sanctions disciplinaires en cas de manquements aux règles édictées par le présent code et par les dispositions prises pour son application en vue d'assurer la sécurité.

**Article 189 :** Un conseil de discipline, rattaché à l'ANAC, propose au directeur général de l'ANAC les sanctions à appliquer en vertu de l'article 188.

La procédure disciplinaire doit être contradictoire et les sanctions proportionnées aux manquements relevés.

La composition, le fonctionnement et la compétence du conseil de discipline, la procédure disciplinaire et les sanctions encourues sont déterminés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 190 :** En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité ou d'incapacité d'un personnel de l'aéronautique civile et en attendant les conclusions du conseil de discipline ou l'avis du conseil médical, le directeur général de l'ANAC peut suspendre les privilèges de l'intéressé de ses fonctions pour une durée ne pouvant excéder deux (02) mois.

L'intéressé bénéficie, pendant la durée de suspension, de son salaire minimum garanti.

## CHAPITRE V - DU CONTRÔLE

**Article 191 :** Les organismes de formation mentionnés à l'article 183, les examinateurs mentionnés à l'article 184 et les centres d'expertise de médecine aéronautique ainsi que les médecins examinateurs mentionnés à l'article 186 sont soumis au contrôle de l'ANAC dans les mêmes conditions que celles prévues au deuxième alinéa de l'article 98 et à l'article 99 du présent code.

### TITRE II DES CATEGORIES DE PERSONNEL DE L'AERONAUTIQUE CIVILE

**Article 192 :** Aux termes des dispositions du présent code, les personnels de l'aéronautique civile sont regroupés dans les catégories de personnels spécialisés ci-après :

- le personnel navigant professionnel ;
- le personnel navigant non professionnel ;
- les autres personnels aéronautiques.



## CHAPITRE I<sup>er</sup> - DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

### SECTION 1 : DES RÈGLES GÉNÉRALES

**Article 193 :** La qualité de navigant professionnel est attribuée aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération, l'une des fonctions suivantes :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- le service à bord des moteurs, machine et instruments divers nécessaires à la marche et à la navigation de l'aéronef ;
- le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole, les appareils destinés à la manœuvre des parachutes et les appareils destinés au treuillage de personnel ou matériel sur les hélicoptères ;
- les services complémentaires de bord comprenant, notamment le personnel navigant de cabine.

**Article 194 :** Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des catégories suivantes :

- essais et réceptions ;
- transport aérien ;
- travail aérien.

**Article 195 :** Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aviation civile au-delà de la limite d'âge fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 196 :** Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s'il n'est titulaire d'un titre aéronautique en état de validité et inscrit sur le registre correspondant aux fonctions et à la catégorie dont il relève telles que définies aux articles 193 et 194.

Pour être inscrit sur un des registres mentionnés au premier alinéa du présent article, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

- a) être de nationalité togolaise, exercer comme personnel navigant professionnel dans une compagnie de droit togolais ou ayant son siège basé dans l'espace communautaire CEDEAO ;
- b) n'avoir jamais été condamné à une peine privative de liberté soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.



## SECTION II - DU COMMANDANT DE BORD ET DE L'EQUIPAGE

**Article 197 :** L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres d'un commandant de bord.

**Article 198 :** Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission.

Dans les limites définies par les règlements et les instructions des autorités compétentes et de l'exploitant, il choisit l'itinéraire, l'altitude de vol et détermine la répartition du chargement de l'aéronef ainsi que la quantité de carburant à embarquer.

Il peut différer ou suspendre le départ et, en cours de vol, changer éventuellement de destination chaque fois qu'il l'estime indispensable à la sécurité et sous réserve de rendre compte des motifs de sa décision.

**Article 199 :** Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire à la préservation de la sécurité de l'aéronef, des personnes et des biens à bord, larguer tout ou partie du chargement en fret ou en combustible, sous réserve d'en rendre compte à l'exploitant. Il doit, si le choix est possible, jeter les marchandises de faibles valeurs.

**Article 200 :** Le commandant de bord est consignataire de l'aéronef et responsable de son chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

- 1- d'engager les dépenses nécessaires à l'accomplissement de la mission entreprise ;
- 2- de faire exécuter les réparations nécessaires pour permettre à l'aéronef de continuer sa mission dans un délai rapproché ;
- 3- de prendre toutes les dispositions nécessaires et d'effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes embarquées et la sauvegarde du fret ;
- 4- d'engager du personnel supplémentaire pour l'achèvement de la mission et de le congédier ;
- 5- d'emprunter les sommes indispensables pour permettre l'exécution des mesures susvisées.

## SECTION III - DE LA DUREE ET DU CONTRAT DE TRAVAIL

**Article 201 :** La durée annuelle du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 193 du présent code ne peut excéder 1 800 heures, dans lesquelles le temps de vol est limité à 900 heures.



Le temps de service comprend la somme des temps de vol, des temps consacrés aux activités connexes au vol et de certaines fractions, déterminées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pris après consultation des organisations d'employeurs et de salariés intéressées, du temps pendant lequel le salarié est présent sur le site de travail et susceptible à tout moment d'être appelé pour accomplir un vol ou une tâche relevant de son contrat de travail. Le temps de vol est le temps qui s'écoule entre l'heure à laquelle l'aéronef quitte son lieu de stationnement en vue de décoller jusqu'à celle à laquelle il s'arrête au lieu de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints.

Outre les périodes de congé légal définies par le code du travail, les salariés mentionnés au premier alinéa du présent article bénéficient d'au moins sept (07) jours par mois libres de tout service et de toute astreinte. Ces jours doivent être notifiés à l'avance.

**ARTICLE 202 :** Pendant le vol, et en cas de décès ou d'empêchement du commandant de bord, le commandement de l'aéronef doit être assuré de plein droit, jusqu'au lieu de l'atterrissage, par le membre d'équipage suivant dans l'ordre fixé par la liste nominative de l'équipage dressée avant chaque vol.

**Article 203 :** Le personnel navigant professionnel est régi, pour ses conditions de travail, par les règles du code du travail togolais dans la mesure où il n'y est pas dérogé au présent titre.

**Article 204 :** L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit. Ce contrat précise en particulier :

- le salaire minimum mensuel garanti ;
- l'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave, au personnel licencié sans droit à pension à jouissance immédiate ;
- les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, d'invalidité ou de disparition ;
- le cas échéant, les conditions d'accomplissement de la mission pour laquelle il a été conclu ;
- le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une durée déterminée.

**Article 205 :** Lorsque le contrat prévoit l'expatriation du navigant, il précise :

- la durée du séjour à l'étranger qui ne pourra pas excéder trois (03) années consécutives, sauf accord entre les deux parties ;
- l'indemnité de séjour ;
- les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement.

En cas de licenciement, l'intéressé aura droit, sauf objection de sa part, à être rapatrié avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur.



**Article 206 :** Le contrat doit en outre prévoir le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties. Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

L'employeur peut, cependant, ne pas utiliser le navigant en période de délai de préavis, mais dans ce cas, il doit lui verser, immédiatement et en une (01) seule fois, une indemnité calculée pour la durée minimale du préavis sur la base du salaire global mensuel moyen de la dernière année d'activité normale.

**Article 207 :** Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être assignés à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixera alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

**Article 208.** L'application des dispositions des articles 204 à 207 ne concerne que les rapports de l'employeur et du salarié. Elle ne met pas obstacle à l'exercice, par les autorités publiques, du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur.

**Article 209 :** Le contrat de travail à durée déterminée dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'achèvement de la mission.

Le contrat de travail à durée indéterminée résilié au cours d'une mission prend fin à l'expiration du délai de préavis, qui commence à partir du jour de l'achèvement de la mission.

Tout membre du personnel navigant débarqué pour quelque cause que ce soit en cours de mission est rapatrié aux frais de l'exploitant jusqu'au lieu d'engagement.

**Article 210 :** L'interruption de la mission décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité ne constitue pas un cas de rupture de contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'exploitant, y compris ceux qui sont précisés à l'article précédent.

**Article 211 :** En cas d'internement, de détention ou de captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit avec toutes ses conséquences juridiques jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf dispositions plus favorables, l'exploitant verse mensuellement, pendant toute la durée de la prorogation du contrat, aux ayants-cause ou, à leur défaut, à la personne désignée par l'intéressé, 60 % du salaire global mensuel moyen des douze (12) mois précédents.

**Article 212 :** Aucun membre du personnel navigant professionnel n'est tenu de remplir des fonctions autres que celles qui ont été spécifiées dans son contrat de travail, sauf en vol, sur l'ordre du commandant de bord.



Toutefois, lorsque les moyens techniques sont insuffisants, l'équipage participe à terre aux opérations de dépannage et de remise en état des aéronefs.

**Article 213 :** Outre les biens qui, aux termes du code de procédure civile ou des lois spéciales, ne peuvent faire l'objet de saisie ou de mise en gage, ne peuvent être ni saisis ni mis en gage pour quelque cause que ce soit, l'équipement, les instruments et autres objets appartenant aux membres du personnel navigant professionnel et affectés à l'exercice de leur profession.

Les sommes dues aux intéressés pour frais médicaux ou pharmaceutiques, frais de logement ou de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

#### SECTION IV - DES INCAPACITES, DU CONSEIL MEDICAL

**Article 214 :** En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

- son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois (03) mois suivants ;
- la moitié de ce salaire pendant les trois (03) mois suivant cette première période.

**Article 215 :** En cas d'incapacité résultant d'un accident de travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite à :

- son salaire mensuel garanti pendant les six (06) premiers mois d'incapacité ;
- la moitié de ce salaire pendant les six (06) mois suivant cette première période.

Le présent article ne peut faire échec aux accords plus favorables qui ont été ou pourraient être conclus entre les exploitants et leur personnel.

Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation résultant des cas d'incapacité prévus au présent article sont supportés par l'exploitant quand ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale.

**Article 216 :** Il est créé, auprès du directeur général de l'ANAC, un conseil médical de l'aéronautique civile.



La composition, le fonctionnement et les attributions du conseil médical de l'aéronautique civil sont fixés par arrêté interministériel des ministres chargés du travail, de la santé et de l'aviation civile.

## SECTION V - DES ASSURANCES

**Article 217 :** L'employeur est tenu de souscrire une police d'assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

### CHAPITRE II DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

**Article 218 :** La qualité de personnel navigant non professionnel de l'aéronautique civile est attribuée aux personnes exerçant sans rémunération le commandement et la conduite des aéronefs.

### CHAPITRE III LES AUTRES PERSONNELS AERONAUTIQUES

**Article 219 :** La qualité d'autre personnel de l'aéronautique civile est attribuée au personnel exerçant au sol. Il s'agit notamment des :

- techniciens de maintenance d'aéronefs ;
- contrôleurs de la circulation aérienne ;
- agents techniques d'exploitation.

Les conditions de délivrance et de maintien en état de validité des licences de ces personnels sont fixées par voie réglementaire.

## TITRE III DE LA FORMATION EN AÉRONAUTIQUE CIVILE

**Article 220 :** L'exploitation des aéroclubs est soumise à l'autorisation préalable du ministre chargé de l'aviation civile sur rapport du directeur général de l'ANAC.

Les aéroclubs peuvent ne pas être agréés comme organismes de formation. Toutefois ils doivent déclarer leurs activités à l'autorité de l'aviation civile.

**Article 221 :** Les dispositions peuvent être prises pour promouvoir le développement des activités de l'aviation non professionnelle.



## TITRE IV DES DISPOSITIONS PENALES

**Article 222 :** Les sanctions prévues par le présent titre sont édictées sans préjudice des sanctions disciplinaires, pénales ou fiscales applicables pour les mêmes faits.

**Article 223 :** Est punie d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million deux cent mille (1.200.000) francs CFA et d'une peine d'emprisonnement d'un (01) à quatre (04) mois ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui exerce un des emplois correspondants aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent livre.

Est puni de la même peine le responsable de toute entreprise qui confie un de ces emplois à une personne ne remplissant pas les conditions exigées par le présent livre.

## LIVRE VI DES ACTIVITES AERIENNES

**Article 224 :** Pour l'application du présent code et des actes pris pour son application, les activités aériennes s'entendent des activités suivantes :

- a) transport aérien ;
- b) travail aérien ;
- c) vols privés.

## TITRE PREMIER DU TRANSPORT AÉRIEN CHAPITRE I<sup>er</sup> - DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

**Article 225 :** L'exercice de l'activité de transporteur aérien public est subordonné à l'obtention à titre individuel d'un agrément délivré par le ministre chargé de l'aviation civile et d'un permis d'exploitation aérienne émis par le directeur général de l'ANAC dans des conditions fixées par arrêté.

**Article 226 :** L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire togolais est soumise à autorisation préalable du ministre chargé de l'aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté et, pour ceux de ces services relevant de la réglementation communautaire de l'UEMOA fixant les conditions d'accès des transporteurs aériens de l'UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément aux dispositions de ladite réglementation et de la décision de Yamoussoukro.



A ce titre, les programmes d'exploitation des transporteurs aériens sont soumis à dépôt préalable à l'ANAC.

**Article 227 :** L'exploitation de services de transport aérien public de passagers et de fret entre un point d'origine et un point de destination situés sur le territoire national est réservée aux transporteurs de l'UEMOA, sauf dérogations spéciales et temporaires accordées par le ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 228 :** Les aéronefs de transport public utilisés par des exploitants togolais doivent être immatriculés au Togo ou dans un Etat membre de l'UEMOA ou de l'espace économique de la CEDEAO.

Le directeur général de l'ANAC peut autoriser un exploitant togolais à utiliser un aéronef de transport public immatriculé à l'étranger dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 229 :** Tous les transporteurs aériens et exploitants d'aéronefs qui utilisent l'espace aérien à l'intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire de l'Etat togolais sont tenus, indépendamment de leur nationalité, de contracter une assurance couvrant en tout temps leur responsabilité civile, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales, de la législation et de la réglementation en vigueur au Togo.

**Article 230 :** En vue d'assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique exercé par l'ANAC dans les mêmes conditions que celles prévues par les articles 99 et 100 du présent code.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont supportées par les entreprises de transport aérien.

## CHAPITRE II - DU CONTRAT DE TRANSPORT

**Article 231 :** Les règles relatives au contrat de transport prévues par le code de commerce sont applicables au transport par air sous réserve des dispositions du présent chapitre.

### SECTION 1<sup>ère</sup> : DU TRANSPORT DE PERSONNES ET DE BAGAGES

**Article 232 :** Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage, individuel ou collectif.

Le contrat de transport de bagages enregistrés est constaté par la délivrance d'une fiche d'identification pour chaque bagage enregistré.

**Article 233 :** Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.



**Article 234 :** Les passagers aériens ont le droit d'être informés de l'identité du ou des transporteurs aériens effectifs qui assurent le ou les vols concernés.

**Article 235 :** Les passagers aériens bénéficient, en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol ou de vol retardé d'une information, d'une indemnisation et d'une assistance adaptées aux inconvénients résultant de ces situations.

**Article 236 :** La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la convention de Montréal du 28 mai 1999 ou, lorsque celle-ci n'est pas applicable, de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 ou de toute convention les modifiant et applicable au Togo.

**Article 237 :** Le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la convention de Varsovie qui limitent sa responsabilité lorsque le dommage résulte d'une faute inexcusable commise par lui-même ou un de ses préposés agissant dans l'exercice de ses fonctions.

Est inexcusable la faute délibérée qui implique la conscience de la probabilité du dommage et son acceptation sans raison valable.

**Article 238 :** À défaut de protestation dans les délais légaux, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf en cas de fraude.

Il y a fraude dès lors que le transporteur a dissimulé ou tenté de dissimuler les avaries, manquants ou retards, ou a, par tout autre moyen, empêché ou tenté d'empêcher le réceptionnaire de formuler ses protestations dans les délais requis.

Toutefois, la forclusion mentionnée au premier alinéa n'est pas opposable à la victime qui a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

**Article 239 :** L'action en responsabilité contre le transporteur de personnes doit être intentée, sous peine de déchéance, dans les deux (02) ans à compter de la date où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport aérien.

**Article 240 :** Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de décès ou de blessure d'un passager du seul fait que l'accident qui a causé le décès ou la blessure s'est produit à bord de l'aéronef ou au cours de toute opération d'embarquement ou de débarquement.

**Article 241 :** En cas d'application de la convention de Varsovie, la limite de la responsabilité du transporteur relative à chaque passager est fixée à seize mille six cents (16 600) droits de tirage spéciaux.

**Article 242 :**

1. En cas d'application de la convention de Montréal, pour tout dommage visé à l'article 240 à concurrence de cent mille (100 000) droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur ne peut exclure ou limiter sa responsabilité.



Toutefois, dans le cas où il fait la preuve que la négligence ou un autre acte ou omission préjudiciable de la personne qui demande réparation ou de la personne dont elle tient ses droits a causé le dommage ou y a contribué, le transporteur est exonéré en tout ou en partie de sa responsabilité à l'égard de cette personne.

2. En cas d'application de la convention de Montréal, pour tout dommage visé à l'article 240 au-delà de cent mille (100 000) droits de tirage spéciaux par passager, le transporteur n'est pas responsable s'il prouve :
  - a) que le dommage n'est pas dû à sa négligence ou à un autre acte ou omission préjudiciable de sa part, de ses préposés ou de ses mandataires ;
  - b) que ces dommages résultent uniquement de la négligence ou d'un autre acte ou omission préjudiciable d'un tiers.

**Article 243 :** Le commandant de bord a la faculté d'imposer les mesures de contrainte nécessaires à toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d'un aéronef. Il peut débarquer ces personnes.

**Article 244 :** Les modalités d'application de la présente section sont déterminées par décret en conseil des ministres.

## **SECTION 2 : DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

**Article 245 :** Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien (LTA).

**Article 246 :** La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie par les dispositions de la convention de Montréal ou de la convention de Varsovie.

**Article 247 :** Les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l'article 22 de la convention de Montréal qui limitent la responsabilité du transporteur ne s'appliquent pas s'il est prouvé que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission de celui-ci ou de l'un de ses préposés ou mandataires agissant dans l'exercice de ses fonctions, fait soit avec l'intention de provoquer un dommage, soit volontairement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement.

**Article 248 :** Le jet de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

## **CHAPITRE III - DE L'AFFRETEMENT ET DE LA LOCATION D'AÉRONEFS**

**Article 249 :** L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un frèteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du frèteur.



Toute entreprise frétant un aéronef, à titre onéreux, pour une opération de transport est soumise aux lois et règlements applicables au transport aérien public, quelle que soit l'utilisation faite par l'affréteur de cet aéronef.

**Article 250 :** La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

**Article 251 :** La location ou l'affrètement d'un aéronef donne lieu à l'établissement d'un contrat écrit qui comporte les mentions obligatoires définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Tout contrat de location ou d'affrètement d'une durée supérieure à trente (30) jours doit être inscrit au registre d'immatriculation.

Afin d'assurer le respect des normes de sécurité, des règles en matière de responsabilité et des conditions économiques applicables, les contrats de location et d'affrètement sont soumis à une autorisation préalable du directeur général de l'ANAC.

**Article 252 :** Conformément à l'article 83 bis de la convention de Chicago, lorsqu'un aéronef immatriculé au Togo est exploité, en vertu d'un contrat de location, d'affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l'État togolais peut, par accord avec cet État, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32a) de la convention lui confèrent, en sa qualité d'État d'immatriculation, à l'égard de cet aéronef.

Dans des conditions identiques à celles prévues au premier alinéa du présent article, lorsque l'État togolais est l'État de l'exploitant d'un aéronef immatriculé dans un autre État contractant, l'État togolais peut accepter, par accord avec cet État, que lui soit transféré tout ou partie des fonctions et obligations que la convention confère à cet État, à l'égard de cet aéronef.

L'État d'immatriculation est dégagé de sa responsabilité en ce qui concerne les fonctions et obligations transférées.

Le transfert des fonctions et obligations ne porte effet à l'égard des autres États contractants qu'après l'accomplissement des formalités prévues au point b) de l'article 83 bis susvisé.

## TITRE II DU TRAVAIL AERIEN

**Article 253 :** Le travail aérien se définit comme toute activité au cours de laquelle l'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.



**Article 254 :** L'activité d'entreprise de travail aérien est subordonnée à la détention d'un agrément délivré, à titre individuel, par le ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 255 :** Avant toute utilisation, les exploitants des aéronefs destinés à un travail aérien doivent obtenir une licence d'exploitation délivrée par le directeur général de l'ANAC.

Les conditions d'obtention de l'agrément et de l'autorisation sont fixées par arrêté.

**Article 256 :** Les aéronefs acquis, loués ou affrétés pour une activité de travail aérien doivent répondre en permanence aux conditions techniques d'exploitation fixées par le présent code.

**Article 257 :** Les activités de travail aérien sont soumises au contrôle technique de l'ANAC.

### **TITRE III DES VOLS PRIVES**

**Article 258 :** Est qualifié de vol privé toute activité de transport aérien de personne non régulier à titre privé.

Les conditions d'exercice de cette activité sont fixées par voie réglementaire.

### **TITRE IV DES DISPOSITIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES**

**Article 259 :** En cas d'exercice d'une activité de transport aérien ou de travail aérien par une entreprise non régulièrement autorisée, l'autorité administrative peut prononcer, à l'expiration d'un délai de huit (08) jours suivant une mise en demeure restée sans effet, la mise sous séquestre des aéronefs utilisés.

**Article 260 :** Toute entreprise de transport ou de travail aérien qui exerce son activité au Togo sans autorisation ou en infraction aux prescriptions imposées par les autorisations qui ont pu lui être délivrées est passible d'une amende payable immédiatement, proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de cinquante mille (50.000) francs CFA par tonne et par vol.

Le tonnage pris en compte est le poids maximum au décollage correspondant au certificat de navigabilité de l'aéronef. Toute fraction de tonnage est comptée pour une tonne.

En cas de non-paiement ou de paiement partiel de l'amende, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le contrevenant ou lui appartenant peut être requise par les autorités compétentes dans les conditions prévues à l'article 82 du présent code.



## LIVRE VII DE LA GESTION DE LA SECURITE

**Article 261 :** Il est établi par décret en conseil des ministres un programme national de sécurité de l'aviation civile (PNS), conformément aux normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile internationale en matière de gestion de la sécurité par l'Etat.

L'ANAC élabore, veille à la mise en œuvre, coordonne et tient à jour ce programme pour gérer la sécurité sur le territoire togolais, en vue de réaliser un niveau acceptable de performance de sécurité de l'aviation civile.

Le programme national de sécurité de l'aviation civile vise à :

- mieux évaluer et analyser les risques pour la sécurité à partir des remontées d'événements collectés au plan national ;
- se fixer des objectifs de réduction de ces risques en relation avec les différents opérateurs ;
- définir des plans d'actions pour atteindre ces objectifs ;
- construire des indicateurs permettant de vérifier l'efficacité de ces plans d'actions.

**Article 262 :** Les responsabilités de l'ANAC dans le cadre du programme national de sécurité de l'aviation civile, ainsi que les composants et éléments de ce programme sont définis par un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 263 :** Les exploitants et les fournisseurs de services aéronautiques sont tenus d'établir et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité au sens de la convention de Chicago et de ses annexes.

Ce système de gestion de la sécurité de l'aviation civile est établi conformément aux prescriptions et procédures fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

L'ANAC s'assure du respect de cette obligation, approuve le système de gestion de la sécurité et en assure le suivi.

Les carences constatées dans la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité peuvent donner lieu, en cas de risque pour la sécurité résultant de ces carences, à la suspension ou au retrait des autorisations associées.

**Article 264 :** Dans le cadre de la mise en œuvre de leur système de gestion de la sécurité les exploitants et fournisseurs de services visés à l'article 268 établissent un système de compte rendu d'événements d'aviation civile.



**LIVRE VIII**  
**DE LA SURETE ET DE LA FACILITATION**  
**TITRE PREMIER**  
**DE LA SURETE**  
**CHAPITRE I<sup>er</sup> - DISPOSITIONS GENERALES**

**Article 265 :** L'organisation de la sûreté de l'aviation civile au Togo est établie conformément à l'Annexe 17 à la Convention de Chicago.

La sûreté de l'aviation civile est un objectif primordial et une prérogative exclusive de l'Etat.

Il est établi, par voie réglementaire, un programme national de sûreté de l'aviation civile (PNSAC) couvrant l'ensemble des mesures destinées à assurer la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

**Article 266 :** Il est établi un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile ayant pour objet de :

- vérifier l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
- améliorer la mise en œuvre de ces mesures.

**CHAPITRE II - DE L'ORGANISATION DE LA SÛRETE**

**Article 267 :** L'ANAC est désignée autorité compétente de sûreté de l'aviation civile du Togo.

Elle assure la mission de régulation et de supervision de la sûreté de l'aviation civile.

A ce titre, elle élabore, contrôle la mise en œuvre et tient à jour le programme national de sûreté de l'aviation civile et le programme national de contrôle qualité de la sûreté de l'aviation civile.

Il est institué par voie réglementaire pour chaque aéroport une autorité de sûreté ayant la responsabilité de la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite ainsi que la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

L'organisation et le fonctionnement de l'autorité de sûreté prévue pour chaque aéroport sont fixés par voie réglementaire.

**Article 268 :** Il est institué, auprès du ministre chargé de l'aviation civile, un comité national de sûreté de l'aviation civile destiné à assurer la coordination des activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l'Etat, les exploitants d'aéroport et d'aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile.



L'organisation, les attributions et le fonctionnement du comité national de sûreté de l'aviation civile sont fixés par décret en conseil des ministres.

### CHAPITRE III - DES RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET DE LA SUPERVISION DE LA SÛRETE

**Article 269 :** Les mesures prescrites en application des dispositions du présent code et de celles prises pour son application relatives à la sûreté de l'aviation civile sont mises en œuvre, lorsqu'elles ne relèvent pas des services de l'Etat, par les exploitants d'aérodromes, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d'assistance en escale, les entreprises ou organismes visés aux articles 275 et 276 du présent code, les entreprises qui leur sont liées par contrat et toutes autres personnes autorisées à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles des aérodromes et des installations à usage aéronautique, chacun dans son domaine d'activité.

Pour la mise en œuvre dans leur domaine d'activité respectif des mesures de sûreté, les entreprises, personnes et organismes mentionnés au premier alinéa du présent article doivent préalablement avoir obtenu du directeur général de l'ANAC, l'approbation de leurs programmes de sûreté, d'assurance de qualité et de formation en matière de sûreté.

Les conditions d'application du présent article, et notamment les obligations en termes de sûreté qui incombent à chacune des catégories de personnes mentionnées au premier alinéa du présent article ainsi que les conditions d'approbation par le directeur général de l'ANAC des programmes de sûreté sont déterminées par le programme national de sûreté de l'aviation civile.

**Article 270 :** Sans préjudice des dispositions de l'article 269, l'employeur des personnes qui exécutent les tâches concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté s'assure des compétences de son personnel dans le domaine de la sûreté du transport aérien requises pour l'exercice des tâches qui lui sont confiées.

L'employeur met en œuvre un plan de formations initiales et continues et d'entraînements périodiques du personnel tels que requis par le programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

**Article 271 :** Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l'Etat, les inspecteurs de l'ANAC, ainsi que les organismes et personnes, agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Agence et habilités à cet effet, s'assurent que les personnes, organismes ou entreprises mentionnés au premier alinéa de l'article 269, implantés sur les aérodromes ou à l'extérieur de ceux-ci, se conforment aux mesures de sûreté dont la mise en œuvre leur incombe.



Les inspecteurs de l'ANAC et autres personnes ou organismes mentionnés au premier alinéa, disposent en matière de sûreté du droit d'accès prévu à l'alinéa 2 de l'article 100 du présent code.

Ils peuvent requérir, pour l'accomplissement de leurs missions, l'ouverture de tout colis, bagage, véhicule, remorque ou engin en présence du responsable de l'entreprise ou de l'organisme, ou d'un de ses préposés en cas d'absence de celui-ci. Ils se font communiquer les documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle est exercé.

#### **CHAPITRE IV - DES MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE**

**Article 272 :** L'emprise des aérodromes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire, à l'aviation civile comprend :

- une zone publique ;
- une zone réservée.

Les modalités d'organisation et de délimitation des zones de sûreté sont fixées par voie réglementaire.

**Article 273 :** La conception de tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport doit intégrer tous les aspects normatifs de la sûreté de l'aviation civile.

**Article 274 :** L'accès et la circulation en zone réservée des aérodromes et en tout lieu où sont mises en œuvre des mesures de sûreté prévues par le présent code et ses actes d'application sont soumis à la détention d'un titre de circulation ou d'une habilitation.

Les conditions de délivrance et d'utilisation des titres de circulation et des habilitations sont fixées par voie réglementaire.

**Article 275 :** L'entreprise ou l'organisme implanté à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits destinés à être embarqués à bord des aéronefs, être agréé par le directeur général de l'ANAC en qualité d'établissement connu. L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'établissement connu met en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserve leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

**Article 276 :** Le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien effectue des contrôles de sûreté mentionnés à l'article 277 du fret et des colis postaux qui lui sont remis ou s'assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un « agent habilité ».



Le fret et les colis postaux qui, de par leurs caractéristiques, ne peuvent pas être contrôlés après leur conditionnement, doivent être remis à l'« agent habilité » ou, à défaut, au transporteur aérien, exclusivement par un « expéditeur connu ».

**Article 277 :** En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, en régime intérieur, les officiers de police judiciaire ainsi que, sur l'ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire, affectés à l'aviation civile, peuvent procéder à la fouille et à la visite, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aéroports non librement accessibles au public ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables en régime international, les personnes compétentes pour procéder à la fouille et à la visite étant, outre celles mentionnées à l'alinéa premier du présent article, les agents des douanes.

Peuvent également être habilités à procéder à ces fouilles et visites, tant en régime intérieur qu'international, sous le contrôle des officiers de police judiciaire ou des agents des douanes, les agents de nationalité togolaise désignés par les exploitants d'aéroports et les transporteurs aériens et préalablement agréés par le ministre chargé de l'aviation civile et le procureur de la République. Ces agents ne procèdent à la fouille des bagages à main qu'avec le consentement de leur propriétaire et à des palpations de sécurité qu'avec le consentement de la personne. Dans ce cas, la palpation de sécurité doit être faite par une personne du même sexe que la personne qui en fait l'objet.

Les agréments prévus par le troisième alinéa du présent article sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice de ces missions.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par voie réglementaire.

**Article 278 :** Sont exemptées des mesures d'inspection/filtrage applicables aux personnes ainsi qu'à leurs bagages de cabine, que ce soit dans le cadre de leurs déplacements officiels ou privés :

- le chef de l'Etat en exercice ;
- le président de l'Assemblée nationale en exercice ;
- les anciens chefs d'Etat ;
- le chef du gouvernement en exercice ;
- les chefs d'Etat et chefs de gouvernement étrangers en exercice.

**Article 279 :** Les équipements utilisés pour mettre en œuvre les mesures de sûreté doivent préalablement être homologués par le directeur général de l'ANAC.

**Article 280 :** Sous réserve des dispositions du présent code relatives au contrat de transport de personnes, bagages et marchandises, en cas de dommage résultant d'un acte malveillant et



causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent chapitre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent code.

## CHAPITRE V - DES DISPOSITIONS FISCALES ET FINANCIÈRES

**Article 281 :** Le financement de la réalisation et du maintien des objectifs définis au programme national de sûreté de l'aviation civile est assuré par un budget de sûreté établi chaque année par l'ANAC.

Les ressources du budget comprennent la redevance de sûreté et des subventions de l'Etat et/ou d'autres organismes.

Les modalités d'établissement, de perception et d'affectation de la redevance de sûreté sont fixées par voie réglementaire conformément à la politique de l'OACI en matière de redevances de sûreté.

## CHAPITRE VI - DES DISPOSITIONS PENALES

**Article 282 :** Quiconque séjourne ou pénètre dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laisse séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture est puni d'une peine d'emprisonnement de quinze (15) jours à un (01) mois et d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA ou de l'une de ces deux (02) peines et peut être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

**Article 283 :** Toute personne trouvée dans la zone réservée d'un aéroport sans autorisation d'accès délivrée par l'autorité compétente en la matière, est punie de dix (10) jours à deux (02) mois d'emprisonnement et de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines et peut être, en outre, déchu de droit à indemnité en cas d'accident.

**Article 284 :** Est puni d'un (01) à deux (02) mois d'emprisonnement et de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs CFA d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines :

- quiconque se trouve à bord d'un aéronef sans pouvoir justifier de sa présence par un titre ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
- quiconque ne se conforme pas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées ;
- quiconque fume dans les toilettes ou ailleurs à bord d'un aéronef ;
- quiconque détériore un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé



à bord de l'aéronef ;

- quiconque utilise un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

**Article 285 :** Est puni de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle et de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines quiconque :

- volontairement détruit ou endommage les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou les équipements d'assistance météorologique ;
- trouble, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;
- détruit ou endommage un aéronef en vol ou dans l'emprise d'un aéroport ;
- entrave de quelque manière que ce soit la navigation ou la circulation des aéronefs hormis les cas prévus par le code pénal ;
- interrompt à l'aide d'un dispositif matériel ou d'une arme, le fonctionnement des services d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité à l'intérieur de cet aéroport ;
- communique une information qu'il sait être fausse et, de ce fait, qui compromet la sécurité d'un aéronef.

La tentative des infractions prévues par cet article est punie comme l'infraction consommée.

**Article 286 :** Est puni des mêmes peines, quiconque, par violence ou menace de violence, s'empare d'un aéronef ou en exerce le contrôle. Le complice d'une personne qui commet ou tente de commettre un tel acte est passible des mêmes peines.

**Article 287 :** Les auteurs des faits prévus à l'article 285 ci-dessus sont passibles de vingt (20) ans de réclusion criminelle si ces derniers sont accompagnés ou suivis de blessures.

**Article 288 :** Commet une infraction dirigée contre l'aviation civile toute personne qui :

- a- accomplit un acte de violence à l'encontre d'une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
- b- détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- c- place ou fait placer à bord d'un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- d- détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l'un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d'aéronefs en vol ;



- e- communique une information qu'elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol ;
- f- utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- g- libère ou décharge à partir d'un aéronef en service :
  - une arme biologique, chimique ou nucléaire (BCN) ;
  - des matières explosives ou radioactives ;
  - des substances semblables ;
 d'une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- h- utilise contre un aéronef ou à bord d'un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d'une matière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l'environnement ;
- i- transporte ou fait transporter ou facilite le transport à bord d'un aéronef :
  - des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non d'une condition, afin d'intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s'abstenir d'accomplir un acte quelconque ;
  - toute arme BCN, en sachant qu'il s'agit d'une arme BCN ;
  - des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matière spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l'utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipement sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d'un accord de garantie avec l'Agence internationale de l'énergie atomique ;
  - des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d'une arme BCN sans autorisation licite et avec l'intention de les utiliser à cette fin.

**Article 289 :** Les auteurs d'infractions et actes visés à l'article 288 sont punis :

- de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle et de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines si les faits ont entraîné des dommages corporels ou dégâts graves.
- du maximum de la réclusion criminelle à temps s'il en est résulté la mort d'une ou de plusieurs personnes.



Dans tous les cas, la tentative et la complicité sont punies des mêmes peines que pour l'infraction consommée.

**Article 290 :** Quiconque exerce des violences à l'encontre d'une personne à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale qui cause ou est de nature à causer des blessures graves est punie d'un (01) à cinq (05) ans d'emprisonnement et de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA d'amende ou de l'une de ces deux (02) peines.

Les mêmes peines sont applicables à quiconque détruit ou endommage gravement les installations d'un aéroport servant à l'aviation civile ou des aéronefs qui ne sont pas en service et qui se trouvent dans l'aéroport, ou interrompt les services de l'aéroport, si cet acte compromet ou est de nature à compromettre la sécurité dans l'aéroport.

Le maximum de la réclusion criminelle à temps est applicable lorsque les violences ont entraîné la mort de la victime.

**Article 291 :** Commet une infraction dirigée contre l'aviation civile toute personne qui :

- a- menace de commettre les infractions visées à l'article 288, paragraphes a-b-c-d-f-g et h ;
- b- fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu'une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
- c- menace ou intimide un membre de l'équipage de l'aéronef dans l'exercice de ses fonctions ;
- d- entrave le libre exercice des fonctions d'un membre de l'équipage de l'aéronef ;
- e- entrave, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs hors les cas prévus au code pénal ;
- f- mène une attaque ou résiste avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations d'aéroport dans l'exercice de leurs fonctions ;
- g- prend des otages à bord d'un aéronef ou sur l'aérodrome.

Les faits visés aux paragraphes a-b-c-d-e et f sont punis d'un emprisonnement d'un (01) à deux (02) ans et d'une amende de cinq cent mille (500 000) à deux millions cinq cent mille (2 500 000) francs CFA ou de l'une de ces deux (02) peines. L'auteur peut, en outre, être interdit d'accès aux aérodromes et aux aéronefs pour une période d'un (01) an au moins et de cinq (05) ans au plus.

Les faits visés au paragraphe (g) du présent article sont punis de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle.

**Article 292 :** La tentative ou la complicité des faits ci-dessus cités est punissable des mêmes peines que l'infraction consommée.



## TITRE II DE LA FACILITATION

**Article 293 :** Il est établi par arrêté interministériel un programme national de facilitation, conformément aux normes et pratiques recommandées de l'organisation de l'aviation civile.

Le programme visé ci-dessus comprend l'ensemble des mesures permettant la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le dédouanement des aéronefs, des passagers /des membres d'équipage, des bagages et du fret et pour éviter les retards inutiles liés aux contrôles, notamment d'immigration, des douanes, de santé.

**Article 294 :** Il est mis en place un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins des comités de facilitation d'aéroport ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale, ainsi qu'avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

### LIVRE IX - DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ET DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE TITRE PREMIER DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ET LEUR NOTIFICATION

**Article 295 :** Pour l'application du présent livre, un accident, un incident grave ou un incident d'aviation civile s'entend d'un événement tel que défini à l'annexe 13 à la Convention de **Chicago**, survenu à tout type d'aéronef, à l'exclusion des aéronefs conçus exclusivement à usage militaire ou exploités en circulation aérienne militaire ou de ceux appartenant à un État qui ne sont pas inscrits au registre d'immatriculation de cet État.

**Article 296 :** Toute personne physique ou morale qui, de par ses fonctions ou son activité, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, est tenue d'en rendre compte, sans délai, à l'organisme d'enquête, à l'ANAC ou, le cas échéant, pour une personne physique, à son employeur dans des conditions définies par voie réglementaire.

La même obligation prévaut en cas de survenance d'un «événement».

Est considéré comme un «événement» tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu, ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'annexe 13 à la convention de Chicago.



Une personne qui a rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile ou d'un «événement», dans les conditions prévues aux alinéas ci-dessus du présent article, ne peut faire l'objet d'aucune sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident ou dans cet « événement », sauf en cas de manquement délibéré ou répété de sa part aux règles de sécurité.

**Article 297 :** Ne sont pas communicables au public :

- les comptes rendus d'événements, les comptes rendus d'accidents ou d'incidents d'aviation civile et les documents s'y rapportant ;
- les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs étrangers et tous documents s'y rapportant ;
- les documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête technique prévu à l'article 299.

## TITRE II DE L'ENQUÊTE TECHNIQUE CHAPITRE I<sup>er</sup> - DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article 298 :** Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d'une enquête technique conformément aux dispositions de l'annexe 13 à la convention de Chicago.

Tout autre incident d'aviation civile peut faire l'objet d'une enquête technique si l'organisme d'enquête prévu au chapitre II du présent titre ou le ministre chargé de l'aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

**Article 299 :** L'enquête technique menée à la suite d'un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

L'enquête technique ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités.

L'enquête réalisée conformément aux dispositions du présent titre est distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

L'enquête technique ne doit être entravée par quelque action judiciaire ou administrative.

**Article 300 :** L'enquête technique relève de la compétence des autorités togolaises pour les accidents et incidents d'aviation civile qui se sont produits sur le territoire ou dans l'espace aérien togolais.

La compétence des autorités togolaises en matière d'enquête technique s'exerce également en dehors du territoire ou de l'espace aérien togolais lorsque :

- a) un accident ou un incident survenu sur le territoire ou dans l'espace aérien d'un autre Etat implique un aéronef immatriculé au Togo ou exploité par une entreprise



ayant son siège ou son principal établissement au Togo et si cet Etat n'ouvre pas d'enquête technique ;

- b) un accident ou un incident survenu en dehors de tout territoire ou espace aérien national implique un aéronef immatriculé au Togo ou un aéronef dont l'Etat d'immatriculation n'ouvre pas d'enquête technique si cet aéronef est exploité par une entreprise ayant son siège ou son principal établissement au Togo.

**Article 301 : Les autorités togolaises peuvent :**

- a) déléguer à un autre Etat membre de l'OACI la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de leur compétence ;
- b) accepter la délégation par un autre Etat membre de l'OACI de la réalisation de tout ou partie d'une enquête technique qui relève de la compétence de cet Etat ;
- c) demander l'assistance d'organismes ou d'entités d'autres Etats membres de l'OACI pour qu'ils fournissent :
  - (i) les installations, équipements et appareils qui leur permettent :
    - 1) de procéder à l'expertise des débris d'épaves et des équipements de bord et d'autres objets présentant un intérêt aux fins de l'enquête ;
    - 2) d'exploiter les indications des enregistreurs de bord ;
    - 3) de mettre en mémoire et d'exploiter les données informatiques concernant les accidents d'aéronefs ;
  - (ii) les experts spécialisés dans ce type d'enquêtes, afin de leur confier des travaux déterminés, et cela uniquement dans le cas d'une enquête ouverte à la suite d'un accident majeur ;
- d) établir des accords ou protocoles en matière d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation avec d'autres Etats membres de l'OACI ou organismes.

## **CHAPITRE II - DE L'ORGANISME D'ENQUETE TECHNIQUE**

**Article 302 :** Il est institué au sein du ministère chargé de l'aviation civile un organisme permanent et indépendant d'enquête technique d'accident d'aviation.

Ses missions et attributions sont définies par décret en conseil des ministres.

Dans le cadre de l'enquête, les membres de l'organisme d'enquête agissent en toute indépendance et ne reçoivent ni ne sollicitent d'instructions d'aucune autorité, ni d'aucun organisme dont les intérêts pourraient entrer en conflit avec la mission qui leur est confiée.

L'organisme d'enquête est seul compétent pour déterminer l'étendue de l'enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci.



Le responsable de l'organisme d'enquête est nommé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le financement de l'organisme permanent et indépendant d'enquête technique d'accident d'aviation ainsi que les activités d'enquête est assuré par :

- une dotation budgétaire annuelle allouée par l'Etat ;
- les subventions des partenaires au développement ;
- les dons et legs.

**Article 303 :** En cas d'accident ou incident grave d'aviation, une équipe d'enquête technique est constituée par le responsable de l'organisme d'enquête. Ces enquêteurs désignés sont commissionnés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les Etats concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant qui participe à l'enquête technique.

L'organisme d'enquête peut faire appel à des personnes physiques ou morales, experts en enquête d'accident de nationalité étrangère pour l'assister dans l'enquête technique.

Les modalités de commissionnement des enquêteurs techniques et d'habilitation des agents pouvant effectuer certains actes d'enquête ainsi que les conditions dans lesquelles des représentants d'autres Etats peuvent participer à l'enquête technique ou des experts de nationalité étrangère assister l'organisme d'enquête dans l'enquête technique sont fixées par décret en conseil des ministres.

### CHAPITRE III - DE LA PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L'ENQUÊTE

**Article 304 :** Sur les lieux où est survenu un accident, nul ne peut, de quelque façon que ce soit, modifier ou déplacer les éléments de l'enquête ou procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu'il s'agisse des lieux proprement dits, de l'aéronef ou de son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Le personnel navigant ainsi que les organismes ou entreprises en relation avec l'accident ou l'incident prennent les mesures de nature à préserver les éléments et les informations pouvant être utiles à l'enquête, notamment les enregistrements de toute nature.

Si nécessaire, lors de leur intervention sur le lieu de l'accident ou de l'incident, les enquêteurs techniques ou, à défaut, les enquêteurs de première information prennent les mesures propres à assurer la préservation des indices.

### CHAPITRE IV - DES POUVOIRS DES ENQUÊTEURS TECHNIQUES

**Article 305 :** Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l'enquête technique en vertu des dispositions du présent Titre et des actes pris pour son application doivent être munis, dans l'exercice de leurs fonctions ou dans le cadre de leur participation à l'enquête, d'une pièce d'identité ainsi que des documents officiels attestant de leurs prérogatives.



**Article 306 :** Les enquêteurs techniques et les enquêteurs de première information ont accès immédiatement au lieu de l'accident ou de l'incident, à l'aéronef ou à son épave et à son contenu pour procéder sur place à toutes constatations utiles. L'autorité judiciaire est préalablement informée de leur intervention sur le lieu d'un accident.

**Article 307 :** Les enquêteurs techniques ont accès sans retard au contenu des enregistreurs de bord et des dispositifs techniques enregistrant des données, notamment les paramètres utiles à la compréhension des causes et circonstances de l'accident ou de l'incident, et procèdent à leur exploitation dans les conditions suivantes :

- lorsqu'il y a ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement, préalablement saisis par l'autorité judiciaire, sont mis à la disposition des enquêteurs techniques, à leur demande, qui prennent copie, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, des éléments qu'ils renferment ;
- lorsqu'il n'y a pas ouverture d'une enquête ou d'une information judiciaire, les enregistreurs et les supports d'enregistrement peuvent être prélevés par les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, par les enquêteurs de première information, en présence d'un officier de police judiciaire.

**Article 308 :** Les enquêteurs techniques ou, sur instruction du responsable de l'organisme d'enquête, les enquêteurs de première information peuvent procéder, sous le contrôle d'un officier de police judiciaire, au prélèvement, aux fins d'examen ou d'analyse, de débris, pièces ou de tout élément qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l'accident ou de l'incident.

Lorsque l'accident ou l'incident a entraîné l'ouverture d'une enquête judiciaire, les enquêteurs techniques ne peuvent procéder au prélèvement prévu au premier alinéa du présent article qu'avec l'accord du procureur de la République ou du juge d'instruction. Les enquêteurs techniques ne peuvent soumettre les débris, fluides, pièces, organes, ensembles et mécanismes qui ont fait l'objet d'une saisie, à des examens ou analyses susceptibles de les modifier, altérer ou détruire, qu'avec l'accord de l'autorité judiciaire. Si l'autorité judiciaire n'accède pas à la demande d'accord pour le prélèvement, les enquêteurs techniques sont informés des opérations d'expertise diligentées par l'autorité judiciaire compétente et ont le droit d'y assister et d'en exploiter les résultats pour les besoins de l'enquête technique.

**Article 309 :** Les enquêteurs techniques entendent les représentants des entreprises ou organismes ainsi que le personnel navigant en relation avec l'accident ou l'incident. Ils peuvent également entendre toute autre personne dont ils estiment l'audition utile.

Les enquêteurs techniques peuvent obtenir, sans que puisse leur être opposé le secret professionnel, la communication de toute information ou de tout document concernant les circonstances, personnes, entreprises ou organismes et matériels en relation avec l'accident ou l'incident.

Lorsque les informations ou documents mentionnés au deuxième alinéa du présent article sont détenus par l'autorité judiciaire, les enquêteurs techniques peuvent en obtenir copie.

Toutefois, les dossiers médicaux ou les données médicales ne peuvent être communiqués qu'à un médecin rattaché à l'organisme d'enquête ou désigné pour assister les enquêteurs techniques. Ce médecin reçoit, à sa demande, communication des résultats des examens ou



prélèvements effectués sur des personnes chargées de la conduite, de l'information et du contrôle de l'aéronef impliquées dans l'accident ou l'incident ainsi que des rapports d'expertise médico-légale concernant les victimes.

**Article 310 :** Lorsque sa présence ou son contrôle est requis, le concours de l'officier de police judiciaire est sollicité par l'intermédiaire du procureur de la République.

**Article 311 :** Il est établi une copie des documents placés sous scellés par l'autorité judiciaire à l'intention des enquêteurs techniques.

**Article 312 :** Tous les actes d'enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans des procès-verbaux établis par les enquêteurs et comportant la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l'enquêteur technique qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions établies par voie réglementaire.

Lorsqu'une procédure judiciaire est ouverte, une copie du procès-verbal est adressée à l'autorité judiciaire.

## CHAPITRE V - DE LA DIFFUSION ET DU TRAITEMENT DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D'ENQUÊTE TECHNIQUE

**Article 313 :** Tous les membres de l'organisme d'enquête technique, y compris les experts et représentants participant à l'enquête sont tenus au secret professionnel dans les conditions et sous les peines prévues par les dispositions du code pénal.

Par dérogation aux dispositions du premier alinéa du présent article, le responsable de l'organisme d'enquête est habilité à transmettre des informations résultant de l'enquête technique, s'il estime qu'elles sont de nature à prévenir un accident ou un incident :

- a) aux autorités administratives chargées de la sécurité de l'aviation civile, notamment au directeur général de l'ANAC ;
- b) aux dirigeants des entreprises de construction ou d'entretien des infrastructures, des matériels de transport aérien ou de leurs équipements ;
- c) aux personnes physiques et morales chargées de l'exploitation des infrastructures ou des matériels de transport aérien ;
- d) aux personnes physiques et morales chargées de la formation des personnels de l'aéronautique civile.

En outre, le responsable de l'organisme d'enquête peut rendre publiques, dans le cadre de sa mission, des informations à caractère technique sur les constatations faites par les enquêteurs, sur le déroulement de l'enquête technique et ses éventuelles conclusions provisoires.

**Article 314 :** La divulgation des enregistrements des conversations dans le poste de pilotage (CVR) et les transcriptions de ces enregistrements, ainsi que des dossiers d'enquête à d'autres fins que celles de l'enquête sur l'accident ou l'incident grave est interdite.



**Article 315 :** Les informations ou documents relevant du secret de l'enquête ou de l'instruction judiciaire peuvent être communiqués aux enquêteurs techniques avec l'accord du procureur de la République.

**Article 316 :** En cours d'enquête technique, l'organisme d'enquête peut émettre des recommandations de sécurité s'il estime que leur mise en œuvre immédiate est de nature à prévenir un accident ou un incident.

**Article 317 :** A l'issue de l'enquête technique, l'organisme d'enquête rend public un rapport sous une forme appropriée au type et à la gravité de l'accident ou de l'incident.

Ce rapport préserve l'anonymat des personnes impliquées dans l'accident ou l'incident grave. Il ne comporte que des informations résultant de l'enquête technique nécessaires à la détermination des circonstances et des causes de l'accident ou de l'incident et, le cas échéant, des recommandations de sécurité.

Avant que le rapport ne soit rendu public, l'organisme d'enquête peut recueillir les observations des autorités, entreprises et personnels intéressés. Ceux-ci sont tenus au secret professionnel en ce qui concerne les éléments de cette consultation.

**Article 318 :** Les autorités togolaises mettent en œuvre dans les plus brefs délais les mesures correctrices résultant des recommandations de sécurité émises par l'organisme d'enquête. Toute différence avec ces recommandations doit être justifiée.

Les mesures correctrices, leurs éventuelles différences avec les recommandations de sécurité et la justification de ces différences font l'objet d'une publication dans les conditions prévues à l'article 319.

**Article 319 :** Le ministre chargé de l'aviation civile publie un rapport annuel en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d'accidents, d'incidents et d'événements recensés, ainsi que les informations prévues au deuxième alinéa de l'article 318.

## CHAPITRE VI - DES DISPOSITIONS PENALES

**Article 320 :** Est punie de cinq cent mille (500.000) à trois millions (3.000.000) de francs CFA d'amende et d'un (01) à douze (12) mois d'un emprisonnement ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui, de par ses fonctions, est appelée à connaître d'un accident ou d'un incident grave d'aviation, n'a pas rendu compte dans les conditions définies à l'article 296.

**Article 321 :** Est punie d'un million (1.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA d'amende et d'un (01) à douze (12) mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux (02) peines, toute personne qui entrave l'action de l'organisme d'enquête :

- soit en s'opposant à l'exercice des fonctions dont sont chargés les enquêteurs techniques ;
- soit en refusant de leur communiquer les enregistrements, les matériels, les renseignements et les documents utiles, en les dissimulant, en les altérant ou en les faisant disparaître.



**Article 322 :** Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies au présent titre. Les sanctions encourues par les personnes morales sont :

- de quinze millions (15.000.000) à cinquante millions (50.000.000) de francs CFA d'amende et
- une ou plusieurs des peines suivantes :
  - l'interdiction, à titre définitif ou pour une durée de six (06) mois à cinq (05) ans, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l'infraction a été commise ;
  - la fermeture définitive ou pour une durée de six (06) mois à cinq (05) ans des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l'entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
  - l'exclusion des marchés publics à titre définitif ou pour une durée de cinq (05) ans au plus;
  - l'affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par le code pénal ou la diffusion de celle-ci par voie de presse.

## LIVRE X

### DES DISPOSITIONS DIVERSES ET FINALES

**Article 323 :** Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent code, les inspecteurs de l'aviation civile, les militaires ou marins, les gendarmes et les agents de douanes commissionnés à cet effet.

La commission est délivrée par :

- le ministre chargé de l'aviation civile ;
- le ministre de la défense, pour le personnel placé sous son autorité.

En ce qui concerne les inspecteurs de l'ANAC, l'habilitation délivrée par le directeur général vaut commission.

La commission mentionne l'objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l'agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Dans ce cadre, si nécessaire, ils peuvent requérir la force publique.

Les agents commissionnés prêtent serment devant le tribunal de première instance de Lomé.

**Article 324 :** Les procès-verbaux constatant les infractions prévues au présent code sont transmis sans délai au procureur de la République.



Ces procès-verbaux font foi jusqu'à preuve du contraire.

Copie des procès-verbaux est adressée au directeur général de l'ANAC. Celui-ci peut adresser au ministère public son avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

**Article 325 :** Les modalités d'application des dispositions de la présente loi sont fixées par décret en conseil des ministres.

**Article 326 :** Sont abrogées toutes dispositions antérieures contraires aux dispositions de la présente loi, notamment la loi n° 2007-007 du 22 janvier 2007 portant code de l'aviation civile.

**Article 327 :** La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.

Fait à Lomé, le 07 JUIN 2016

Le Président de la République



**SIGNE**

Faure Essozimna GNASSINGBE

Le Premier ministre

**SIGNE**

Selom Komi KLASSOU

Pour ampliation  
le Secrétaire général  
de la Présidence de la République



**Date Patrick TEVI-BENISSAN**