

**LOI N° 2007-007 du 22 janvier 2007
PORTANT CODE DE L'AVIATION CIVILE DU TOGO**

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

ARTICLE 1^{er}. La présente loi a pour objet de mettre en harmonie les dispositions nationales relatives à l'aviation civile avec les conventions et accords signés par le Togo.

LIVRE PREMIER - AERONEFS

TITRE PREMIER - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 2. 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 3. Les aéronefs affectés exclusivement à des services publics tels que militaire, de douanes et de police sont qualifiés d'aéronefs d'Etat. Les autres sont des aéronefs civils.

Les aéronefs d'Etat ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. Toutefois, les dispositions du titre IV du présent livre s'imposent aux aéronefs d'Etat lorsqu'elles ne sont pas incompatibles avec la mission de ces aéronefs.

Sauf dispositions contraires, la présente loi ne s'applique pas aux aéronefs d'Etat.

TITRE II – DE L’IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITE ET DE LA PROPRIETE DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER – DE L’IMMATRICULATION ET DE LA NATIONALITE DES AERONEFS

ARTICLE 4. Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé.

ARTICLE 5. Tout aéronef civil est immatriculé dans les conditions fixées par décret et inscrit sur un registre spécial appelé registre d'immatriculation. L'inscription au registre avec attribution d'un numéro d'ordre constitue l'immatriculation; elle identifie l'aéronef et est attestée par un certificat d'immatriculation.

Le registre d'immatriculation des aéronefs civils est tenu par l'Autorité de l'aviation civile du Togo.

Tout aéronef inscrit au registre d'immatriculation a la nationalité togolaise et porte les marques de nationalité et d'immatriculation telles que définies par le décret visé à l'alinéa 1^{er} ci-dessus.

ARTICLE 6. 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 en conformité avec 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 7. Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre togolais qu'après justification de sa radiation du registre étranger.

Dans le cas où l'une des conditions d'immatriculation 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 du propriétaire, la radiation du registre

d'immatriculation sera prononcée d'office par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 8. L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie.

ARTICLE 9. Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le code civil. Toutefois, la cession de propriété est constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation. Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété sont inscrits au registre à la requête du nouveau propriétaire.

CHAPITRE II – DE LA CERTIFICATION DES AERONEFS

ARTICLE 10. 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 11. Le certificat de navigabilité est délivré après une inspection d'aptitude au vol.

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

ARTICLE 12. Lorsqu'un aéronef immatriculé au Togo est exploité en vertu d'un accord de location, d'affrètement ou de banalisation de l'aéronef, ou de tout autre arrangement similaire, par un exploitant qui a le siège principal de son exploitation, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État, le Togo peut, par accord avec cet État, transférer à celui-ci en sa qualité d'Etat d'immatriculation tout ou partie de ses compétences et obligations inhérentes :

- aux règles de l'air ;
- aux équipements radio de l'aéronef ;
- au certificat de navigabilité de l'aéronef ;
- aux licences et qualifications du personnel navigant technique.

En tant qu'Etat de l'exploitant, le Togo peut, par accord accepter d'un autre Etat, tout ou partie des compétences et obligations de l'Etat d'immatriculation.

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

ARTICLE 13. 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 14. 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 15. 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 16 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 16. Les pièces de rechange visées à l'article 15 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 17. 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 18. 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 19. 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 20. S'il y a deux 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 21. L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix 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 années d'intérêts en plus de ceux de l'année courante.

ARTICLE 22. 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 23. Sauf le cas de vente forcée, poursuivie conformément aux dispositions définies au chapitre IV 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 24. 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 25 et 27 de la présente loi.

ARTICLE 25. Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

- 1- 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 ;
- 2- les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
- 3- les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
- 4- 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 mois au plus ;
- 5- les impôts et taxes dus par les exploitants ;
- 6- 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 26. Les privilèges mentionnés à l'article 25 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 18 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 27. Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 25 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges.

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 VII de la convention.

ARTICLE 28. 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 29. Les personnes visées à l'article 74 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 30. 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 31. 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 32. 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 33. 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.

TITRE III – DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

CHAPITRE PREMIER – DU DROIT DE CIRCULATION ET DE L'INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

ARTICLE 34. Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire togolais, sous réserve d'être aptes au vol et observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes, et de s'acquitter des redevances pour service rendu conformément aux dispositions du chapitre III du présent titre.

Tout aéronef en circulation au Togo doit avoir à son bord les documents prescrits par le règlement relatif à l'exploitation des aéronefs en transport aérien public.

Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère 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 qui doit être spéciale et temporaire.

ARTICLE 35. 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 36. Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire togolais, peut être interdit par décret 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 s'engage au-dessus d'une zone interdite 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.

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.

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

Les conditions et procédures d'interception sont déterminées par décret.

ARTICLE 37. Les règles relatives à la navigation aérienne, à la météorologie et aux aéronefs sont précisées par des textes réglementaires.

CHAPITRE II – DE L'ATTERRISSAGE DES AERONEFS

ARTICLE 38. Les aéronefs qui effectuent un parcours 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.

CHAPITRE III – DES REDEVANCES

ARTICLE 39. L'usage des installations et services mis en œuvre par l'Etat sur et au-dessus du territoire togolais ainsi que 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. Cette redevance est basée sur les coûts des services et doit correspondre aux services rendus.

Les taux et les modalités de perception de cette redevance sont fixés par arrêtés interministériels des ministres chargés de l'aviation civile et des finances.

TITRE IV – DES DOMMAGES ET DES RESPONSABILITES

CHAPITRE PREMIER – DES RAPPORTS JURIDIQUES ET DE LA COMPETENCE DES TRIBUNAUX

ARTICLE 40. 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 chaque fois que celle-ci est applicable.

ARTICLE 41. 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 42. 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 a), b), 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 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 43. Pour l'application des dispositions de l'article 42 de la présente loi, est compétent le tribunal du lieu de l'infraction, celui de la résidence de l'auteur présumé de l'infraction, celui du lieu de son arrestation ou celui du lieu de l'atterrissage de l'aéronef. A défaut de tout autre tribunal, le tribunal compétent est celui de Lomé.

CHAPITRE II – DE LA RESPONSABILITE DES EQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS

ARTICLE 44. En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est engagée conformément aux dispositions du code civil.

ARTICLE 45. 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. Cette responsabilité ne peut être atténuée ou écartée que par la preuve de la faute de la victime.

ARTICLE 46. 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.

En cas de jet par suite de force majeure, de jet réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et aux biens à la surface, la responsabilité sera engagée conformément aux dispositions de l'article précédent.

ARTICLE 47. En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers auxquels des dommages ont été causés.

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

CHAPITRE III – DES ENQUETES SUR LES ACCIDENTS OU INCIDENTS D'AVIATION

ARTICLE 48. Est qualifié d'accident d'aviation tout événement lié à l'utilisation d'un aéronef, qui 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, 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 devraient normalement 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 pneumatiques, aux freins, aux carénages, ou à de petites entailles ou perforations du revêtement ;

- c) l'aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

Par contre, un incident est un événement, autre qu'un accident, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l'exploitation.

ARTICLE 49. Tout accident ou tout incident affectant ou pouvant affecter la sécurité, survenu au sol ou dans l'espace aérien soumis à la souveraineté du Togo, doit être déclaré par le commandant de bord soit au préfet de la localité la plus proche, soit à l'organe de contrôle de la circulation aérienne avec lequel il est en liaison. Il est précisé dans la déclaration, si l'accident ou l'incident a causé des dommages aux personnes ou aux biens.

Le commandant de bord est tenu d'établir un rapport circonstancié dans les quarante-huit heures suivant tout accident ou incident pouvant avoir des conséquences graves survenant soit au sol, soit en vol, ou toute infraction aux règlements de la circulation aérienne. Un exemplaire de ce rapport doit être remis au service de la navigation aérienne chargé de l'enquête de premières informations d'accidents d'aviation. Deux autres exemplaires doivent être transmis à l'Autorité de l'aviation civile et à l'organisme habilité de contrôle de la navigabilité.

Si le commandant de bord est hors d'état de faire la déclaration, celle-ci incombe aux dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef, ou au propriétaire de l'appareil.

ARTICLE 50. Lorsque l'accident ou l'incident est survenu hors du territoire togolais à un aéronef immatriculé au Togo, la déclaration prévue à l'article 49 ci-dessus est faite par les dirigeants de la compagnie exploitant l'aéronef auprès de l'Autorité de l'aviation civile.

Par ailleurs, le commandant de bord de l'aéronef accidenté, s'il est en mesure de le faire, a l'obligation d'aviser le représentant de l'Etat togolais relevant du ministère des affaires étrangères ou la représentation, lorsqu'elle existe, de l'organisme habilité de contrôle de la navigabilité.

ARTICLE 51. Si l'accident ou l'incident entraîne des dommages aux personnes ou aux biens transportés, le procureur de la République est tenu informé par l'Autorité de l'aviation civile.

ARTICLE 52. Il est procédé à toutes investigations et enquêtes en vue de rechercher et de constater les causes des accidents ou incidents dans les conditions définies par la réglementation conformément à l'annexe 13 à la convention relative à l'aviation civile internationale.

La coordination de l'enquête technique et administrative et de l'information judiciaire est assurée par les ministres chargés de l'aviation civile, de la justice et de la sécurité.

Les responsables de l'enquête technique et administrative et de l'information judiciaire sont tenus à une étroite collaboration et ne peuvent en aucun cas entraver le bon déroulement de l'enquête.

ARTICLE 53. Les responsables des ateliers d'entretien ou de révision sont tenus, dans un délai de trente (30) jours à compter de la constatation dans ces ateliers de défauts résultant d'un accident ou d'un incident et susceptibles de compromettre la sécurité d'un aéronef, de déclarer ces défauts à l'Autorité de l'aviation civile.

ARTICLE 54. Lorsqu'un aéronef est endommagé en territoire togolais, quelle que soit sa nationalité ou lorsque les dégâts sont constatés sur ce territoire et si l'avarie est jugée comme étant susceptible de compromettre la sécurité de l'aéronef, de son équipage, de son chargement ou des personnes et des biens au sol, il peut être interdit de vol jusqu'à sa remise en état. Cette interdiction est signifiée au propriétaire, à l'exploitant ou au commandant de bord de l'aéronef.

Toutefois, lorsque les opérations nécessaires à la remise en état d'aptitude de vol ne peuvent être effectuées à l'endroit où l'aéronef se trouve immobilisé, son convoyage en un lieu où ces opérations sont possibles, peut être autorisé sous réserve de conditions spéciales propres à sauvegarder la sécurité du vol.

ARTICLE 55. Dans le cas de dommages à un aéronef inscrit à un registre d'immatriculation étranger, tous les renseignements nécessaires pour apprécier la gravité des dommages et les dispositions prises pour la remise en état de l'aéronef doivent être communiqués aux autorités aéronautiques du pays d'immatriculation.

Si l'Etat d'immatriculation considère que l'aéronef endommagé reste apte au vol, celui-ci est autorisé à reprendre son vol.

ARTICLE 56. Pour tout accident survenu soit au cours des opérations de contrôle prévues par la présente loi, soit en dehors de ces opérations mais sur du matériel vérifié, le propriétaire de l'aéronef conserve la responsabilité des dommages causés, quelle qu'en soit la nature, y compris les dommages subis par les tiers.

CHAPITRE IV –DE L'ASSISTANCE ET DU SAUVETAGE, DE LA DECOUVERTE D'EPAVES, DE LA DISPARITION

ARTICLE 57. Toute personne qui trouve une épave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative ou aéronautique la plus proche dans les quarante-huit (48) heures de la découverte.

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 trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

ARTICLE 58. 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.

ARTICLE 59. L'organisation des recherches et sauvetages (SAR) des aéronefs en détresse est assurée par un organisme d'assistance.

Les modalités d'application du présent article sont déterminées par décret en conseil des ministres.

TITRE V - DES DISPOSITIONS PENALES

ARTICLE 60. Sera 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 seulement, quiconque aura :

- 1- mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
- 2- mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 4 de la présente loi ;
- 3- fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou le laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;
- 4- fait ou laissé 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 laissé 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 61. Sera puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) francs à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

- 1- conduit ou participé 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 participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 60 ci-dessus ;
- 4- contrevenu aux dispositions relatives à l'utilisation d'aérodromes régulièrement établis ;
- 5- conduit un aéronef ou participé à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

ARTICLE 62. Les peines prévues aux articles 60 et 61 de la présente loi seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes 1, 3 et 4 de l'article 60 et au paragraphe 1 de l'article 61 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 63. Sera puni d'un emprisonnement d'un (01) à deux (02) mois et d'une amende de cent mille (100.000) francs à un million (1.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement :

- quiconque se sera trouvé 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 ;
- quiconque ne se sera pas conformé ou aura refusé de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.

ARTICLE 64. Sera puni d'un emprisonnement de six (06) mois à un (01) an et d'une amende de deux millions (2.000.000) francs à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

- transporté par aéronef, sans autorisation spéciale, des explosifs, des armes et munitions de guerre, des pigeons voyageurs ;
- transporté ou utilisé 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 65. Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 36 de la présente loi, relatif aux restrictions de survol de certaines zones, sera puni d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) francs à cinq millions (5.000.000) de francs CFA.

ARTICLE 66. Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'un emprisonnement de six (06) à dix-huit (18) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) francs à cinq millions (5.000.000) de francs CFA.

ARTICLE 67. 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 ans après expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées au double.

ARTICLE 68. Seront punis d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA et pourront être punis en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de un (01) à deux (02) mois :

- 1- le commandant de bord qui aura omis de tenir ou faire tenir l'un des documents de bord prévus à l'article 34 alinéas 2 ;
- 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 aura omis de conserver un des documents de bord pendant trois (03) ans à partir de la dernière inscription ;
- 4- ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs prévus à l'article 34 alinéa 1^{er} ;
- 5- ceux qui auront contrevenu aux dispositions relatives au survol de ville ou d'agglomération.

En cas de récidive, la peine d'emprisonnement sera 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 69. Seront punis d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs CFA et pourront être punis, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de trois (03) à six (06) mois ceux qui auront contrevenu aux dispositions relatives aux spectacles aériens.

ARTICLE 70. L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour la durée de trois (03) à dix-huit (18) mois, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 61, 64, et 65 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 67, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée au double.

Les licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront 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 sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront 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 61 ci-dessus au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

ARTICLE 71. Conformément à l'article 45 de la présente loi, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution, sera puni d'une peine de trois (3) à six (6) 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 seulement, 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 72. Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lesquelles il peut entrer en communication et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines prévues pour sanctionner le délit de fuite.

ARTICLE 73. 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, seront sanctionnés par les peines édictées par les lois de douanes sur la contrebande.

En cas d'infraction et pour garantie ou sûreté du paiement de l'amende encourue, l'aéronef pourra 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 74. Le procureur de la République, le juge d'instruction, les juges de section, les officiers et agents de police judiciaire désignés au code de procédure pénale, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, 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 pourront saisir les pigeons voyageurs, les appareils photographiques et les clichés qui se trouveront 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 sera prononcée par le tribunal.

ARTICLE 75. L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation pourra 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 chargées d'assurer l'exécution du présent code jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

ARTICLE 76. Toute personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol qui, par violences ou menaces de violence, s'empare de cet aéronef ou en exerce le contrôle ou tente de commettre l'un de ces actes sera punie de la réclusion de vingt (20) ans et d'une amende de cinq millions (5.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA.

Un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où, l'embarquement étant terminé, toutes ses portes extérieures ont été fermées jusqu'au moment où l'une de ces portes est ouverte en vue du débarquement. En cas d'atterrissage forcé, le vol est censé se poursuivre jusqu'à ce que l'autorité compétente prenne en charge l'aéronef ainsi que les personnes et les biens à bord.

ARTICLE 77. Sera puni d'un emprisonnement d'un (01) à cinq (05) ans et d'une amende de trois millions (3.000.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA, sans préjudice de l'application d'autres dispositions du code pénal, quiconque aura commis ou tenté de commettre un acte de violence contre une personne se trouvant à bord d'un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef.

Sera puni de la même peine quiconque aura communiqué une information qu'il savait être fausse, et de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

ARTICLE 78. S'il est résulté des faits visés aux articles 76 et 77 ci-dessus, la mort d'une ou de plusieurs personnes, la réclusion perpétuelle pourra être requise.

ARTICLE 79. Sera puni de la peine de réclusion de vingt (20) ans et d'une amende de dix millions (10.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA quiconque aura :

- détruit un aéronef en service ou causé des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
- placé ou fait placer sur 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 la sécurité de l'aéronef en vol.

Un aéronef est considéré comme étant en service, depuis le moment où le personnel au sol ou l'équipage commence à le préparer en vue d'un vol déterminé jusqu'à l'expiration d'un délai de vingt quatre (24) heures suivant tout atterrissage.

La période de service s'étend, en tout état de cause, à la totalité du temps pendant lequel l'aéronef se trouve en vol.

ARTICLE 80. Les peines prévues par le présent titre sont applicables sans préjudice de l'application des dispositions du code civil et du code de procédure civile.

ARTICLE 81. Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont également chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et les règlements pris pour son application, les fonctionnaires des corps techniques de l'aviation civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire, les gendarmes et les agents de douanes commissionnés à cet effet.

ARTICLE 82. Les procès-verbaux constatant les infractions à la présente loi et à ses textes d'application, sont transmis sans délai au procureur de la République pour engager les poursuites.

LIVRE II - AERODROMES

TITRE PREMIER - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 83. Est considérée comme aéroport, 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.

Un aéroport est un aéroport équipé pour le transport aérien commercial et muni d'installations nécessaires au traitement des passagers et du fret (aérogare passager et aérogare fret).

Les dispositions du présent titre sont applicables à tous les aéroports sous réserve des dispositions particulières aux aéroports pour hélicoptères qui seront fixées par un arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé de l'administration territoriale.

ARTICLE 84. Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat s'est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aéroport.

Les conditions de cette substitution sont fixées par décret.

ARTICLE 85. Les services d'assistance en escale sont les services aéroportuaires nécessaires à l'arrivée et au départ d'un aéronef qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne.

La prestation de services d'assistance en escale est subordonnée à l'obtention d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les modalités d'application du présent article sont fixées par décret en conseil des ministres.

TITRE II – DE L’OUVERTURE DES AERODROMES

CHAPITRE PREMIER - DE LA CREATION DES AERODROMES

ARTICLE 86. Les conditions de création, d'établissement et d'utilisation des aéroports ouverts ou non à la circulation aérienne publique sont fixées par décret en conseil des ministres.

CHAPITRE II – DE LA CERTIFICATION DES AERODROMES

ARTICLE 87. Un aéroport certifié est un aéroport dont l'exploitant a reçu un certificat d'aéroport délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

ARTICLE 88. Pour être ouvert à la circulation aérienne publique, tout aéroport doit être certifié. Les critères de certification sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE III – DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

ARTICLE 89. Est dit ouvert à la circulation aérienne publique, l'aéroport dont tous les aéronefs présentant les caractéristiques techniques appropriées sont autorisés à en faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 94 de la présente loi.

ARTICLE 90. Des aéroports destinés à la circulation aérienne publique pourront 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.

ARTICLE 91. La demande d'autorisation de créer un aéroport destiné à être ouvert à la circulation aérienne publique ou la demande d'ouvrir à la circulation aérienne publique un aéroport existant est adressée au ministre chargé de

l'aviation civile accompagnée d'un dossier dont la composition est fixée par arrêté.

La décision correspondante est prise par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile après avis technique de l'Autorité de l'aviation civile.

Toutefois, lorsque la demande a été présentée par une personne physique ou morale ne possédant pas la nationalité togolaise, cet arrêté est signé conjointement par le ministre chargé de l'aviation civile et le ministre de l'administration territoriale.

ARTICLE 92. 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 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 93. Le signataire de la convention 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.

Lorsque le signataire n'exécute pas les obligations qui lui incombent du fait de la convention, le ministre chargé de l'aviation civile prononce, s'il y a lieu, soit la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention, soit la résiliation de la convention.

ARTICLE 94. 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 95. Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent sont soumises à un cahier de 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 IV – DES AERODROMES NON OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

ARTICLE 96. Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique comprennent :

- les aérodromes à usage restreint ;
- les aérodromes à usage privé.

ARTICLE 97. Les aérodromes à usage restreint sont soit réservés à l'usage des administrations de l'Etat, soit destinés à des activités aériennes limitées ou exclusivement exercées par des personnes spécialement désignées à cet effet.

Ces activités peuvent comprendre notamment :

- le fonctionnement 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 98. 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.

CHAPITRE V – DE LA CLASSIFICATION DES AERODROMES

ARTICLE 99. Les conditions techniques et administratives de la classification, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, la procédure précédant le classement et les effets du classement sont déterminés par décret, sur rapport conjoint des ministres chargés de l'aviation civile, des finances, de l'administration territoriale et de la défense.

ARTICLE 100. La liste des aérodromes internationaux désignés conformément à la Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944, comme aérodromes d'admission et de congé pour le trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités afférentes aux douanes, à la police des frontières, à la santé publique, à la quarantaine agricole et aux autres mesures du même ordre, est fixée par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et des autres ministres intéressés.

ARTICLE 101. Pour tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, il est établi un plan de masse conçu de façon à satisfaire, dans un avenir aussi éloigné que possible, aux besoins des différentes activités aéronautiques qui s'exercent sur l'aérodrome, à garantir les intérêts des divers usagers et à assurer un développement harmonieux de l'aérodrome dans le cadre des programmes d'aménagements urbains ou ruraux.

CHAPITRE VI – DES REDEVANCES

ARTICLE 102. Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usagers et au public donnent lieu à une rémunération sous forme de redevances perçues au profit de la personne qui fournit le service. Elles sont basées sur les coûts des services et doivent correspondre aux services rendus.

ARTICLE 103. Les prestations, les taux et les modalités de perception des redevances d'aérodromes sont fixés par arrêté conjoint des ministres chargés de l'aviation civile et des finances qui en précise la répartition aux divers bénéficiaires.

TITRE III – DE LA PROTECTION DES AERODROMES

CHAPITRE PREMIER – DES SERVICES DE POLICE SUR LES AERODROMES

ARTICLE 104. La protection des aérodromes et des installations à usage aéronautique est assurée, sous réserve des pouvoirs de l'autorité militaire à l'égard des aérodromes et installations dépendant de la défense nationale, par :

- le ministre de la sécurité et le ministre de la défense nationale, sur l'aéroport de Lomé ;
- le préfet sur les autres aérodromes.

Les autorités mentionnées ci-dessus exercent à cet effet, l'ordre, la sécurité, la sûreté et la salubrité.

Un décret détermine les modalités d'application des dispositions du présent article.

ARTICLE 105. 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 le propriétaire ou par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit des autorités aéroportuaires ou de l'Autorité de l'aviation civile.

ARTICLE 106. Afin de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicites, il est institué une structure nationale de sûreté de l'aviation civile et dans chaque aéroport ouvert à la circulation aérienne publique, une structure de sûreté aéroportuaire.

Un décret précise l'organisation, ainsi que les mesures de sûreté.

ARTICLE 107. En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les officiers de police judiciaire, assistés des agents de police judiciaire et, si besoin, de policiers ou gendarmes auxiliaires, peuvent procéder en liaison avec les services des douanes à la visite des personnes, des bagages, du fret, des colis-postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones non librement accessibles au public des aéroports et de leurs dépendances.

ARTICLE 108. Sur instruction des fonctionnaires mentionnés à l'article 107, la visite de sûreté peut être effectuée par des agents de nationalité togolaise que les entreprises de transport aérien ou les gestionnaires d'aéroport ont désignés ou fait désigner par des entreprises liées par un contrat de louage de services pour cette tâche ; ces agents devront avoir été agréés par le procureur de la République.

Les agréments sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement apparaît incompatible avec l'exercice des fonctions susmentionnées.

Un décret fixe les conditions d'application du présent article.

ARTICLE 109. En vue d'assurer préventivement la sûreté des vols, les transporteurs aériens peuvent recourir aux services d'un "agent habilité" pour l'expédition de fret ou de colis postaux en vue de leur transport ou mettre en œuvre des procédures de sûreté spécifiques.

Les entreprises ou organismes qui mettent en place des procédures appropriées de sûreté en vue du transport de fret ou de colis postaux expédiés pour leur compte ou celui d'un tiers peuvent être agréés en qualité d'"agent habilité" par le ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 110. Afin de résoudre les problèmes de congé des passagers, il est institué :

- un comité national de facilitation ;
- sur chaque aéroport un comité de facilitation.

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

CHAPITRE II - DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

ARTICLE 111. Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites "servitudes aéronautiques".

Ces servitudes comprennent :

- des servitudes aéronautiques de dégagement comportant l'interdiction de créer ou l'obligation de supprimer les obstacles susceptibles de constituer un danger pour la circulation aérienne ou nuisible au fonctionnement des dispositifs de sécurité établis dans l'intérêt de la navigation aérienne ;
- des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'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.

ARTICLE 112. Les dispositions du présent titre sont applicables :

- aux aérodomes destinés ou non à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat ;
- aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques sans préjudice de l'application des dispositions 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 113. Il est établi pour chaque aérodomme et toutes installations d'aide à la navigation aérienne un plan de dégagement selon les modalités fixées par décret.

ARTICLE 114. 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 qui lui sont soumises par le ou les ministres concernés.

La composition et le fonctionnement de la commission sont déterminés par décret.

ARTICLE 115. 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 pourront être exercés par les personnes physiques ou morales ou les organismes chargés du balisage, conformément aux dispositions de la loi relative à l'expropriation pour cause d'utilité publique.

ARTICLE 116. A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application des dispositions du présent chapitre, 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 décret, sur rapport du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 117. 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 fin par un projet d'aménagement pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés d'utilité publique par décret conformément aux textes en vigueur en matière d'expropriation pour cause d'utilité publique.

CHAPITRE III - DES DISPOSITIONS SANITAIRES

ARTICLE 118. Le contrôle sanitaire aux frontières est régi, sur le territoire de la République togolaise, par les dispositions des règlements sanitaires pris par l'Organisation Mondiale de la Santé, conformément aux articles 21 et 22 de sa constitution, des arrangements internationaux et des lois et règlements nationaux.

TITRE IV – DES DISPOSITIONS PENALES

CHAPITRE PREMIER – DE LA REPRESSION DES CRIMES ET DELITS

ARTICLE 119. Sera puni d'un emprisonnement d'un (01) à cinq (05) ans quiconque, à l'aide d'un dispositif, d'une substance ou d'une arme, aura commis

contre une personne dans un aéroport servant à l'aviation civile internationale, un acte de violence qui cause ou est de nature à causer des blessures graves.

ARTICLE 120. Sera puni de la peine de réclusion de vingt (20) ans et d'une amende de dix millions (10.000.000) à trente millions (30.000.000) de francs CFA quiconque aura :

- 1- détruit ou endommagé les immeubles ou installations destinés à assurer le contrôle de la circulation des aéronefs, les télécommunications aéronautiques, les aides à la navigation aérienne ou à l'assistance météorologique ;
- 2- troublé, par quelque moyen que ce soit, le fonctionnement de ces installations ;
- 3- détruit ou endommagé un aéronef dans l'emprise d'un aéroport ;
- 4- entravé, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs ;
- 5- interrompu à l'aide d'un dispositif matériel, d'une substance ou d'une arme, le fonctionnement ou le service d'un aéroport si cet acte porte atteinte ou est de nature à porter atteinte à la sécurité dans l'emprise de cet aéroport ;
- 6- communiqué une information qu'il sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d'un aéronef en vol.

ARTICLE 121. S'il est résulté des faits visés aux articles 119 et 120 ci-dessus la mort d'une ou de plusieurs personnes, la réclusion à perpétuité pourra être requise.

CHAPITRE II – DE LA REPRESSION DES AUTRES INFRACTIONS

ARTICLE 122. Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements et consignes généraux des aéroports affectés à un service public ou y laissera séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture sera puni d'un emprisonnement d'un (01) mois au plus et d'une amende de vingt-cinq mille (25.000) francs à deux cent cinquante mille (250.000) francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement et pourra être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

ARTICLE 123. Toute personne trouvée dans la zone réservée d'un aéroport sans autorisation d'accès délivrée par l'autorité compétente en la matière, sera punie d'un emprisonnement de dix (10) jours à deux (02) mois et d'une amende de dix

mille (10.000) à cent mille (100.000) francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement et pourra être, en outre, déchu de droit à indemnité en cas d'accident.

ARTICLE 124. 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) francs à deux millions (2.000.000) de francs CFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'un emprisonnement d'un (01) mois et d'une amende de six cent mille (600.000) francs à quatre millions (4.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux peines seulement.

ARTICLE 125. 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) francs 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 aura été régularisée et que le redevable établira 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 126. Les astreintes et les amendes sont recouvrées par les comptables du trésor, sur réquisition du ministre intéressé.

LIVRE III : TRANSPORT AERIEN

TITRE PREMIER - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 127. Le transport aérien consiste à acheminer par aéronef, d'un point d'origine à un point de destination, des passagers, de la poste ou du fret, contre rémunération.

ARTICLE 128. Les vols que peuvent effectuer les aéronefs rentrent dans l'une des catégories suivantes :

- services aériens de transports publics, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux (transport aérien commercial) ;
- travail aérien ;
- vols privés.

ARTICLE 129. Le "service aérien" de transport signifie tout service aérien régulier assuré par aéronef pour le transport public de passagers, de courrier ou du fret.

Les services aériens réguliers de transport public, sont ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance, soit suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis et publiés, soit avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

Les services aériens non réguliers de transport public sont ceux qui ne réunissent pas toutes les caractéristiques énumérées ci-dessus.

Les services aériens de transport public réguliers ou non réguliers, sont dits internationaux s'ils empruntent l'espace aérien de deux ou plusieurs Etats.

ARTICLE 130. Le travail aérien est l'activité effectuée à l'aide d'un aéronef et qui a notamment pour objet :

- 1- les prises de vues aériennes ou relevés aérotopographiques ;
- 2- les jets d'objets ou de matières à des fins agricoles ou d'hygiène publique ;
- 3- toutes formes de propagande, telles que panneaux remorqués, écritures célestes, annonce par haut-parleurs à bord ;
- 4- l'exploration du sol, du sous-sol, de phénomènes atmosphériques, des déplacements d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs ;
- 5- l'instruction de vol dans les écoles et centres d'entraînement ;
- 6- les recherches et le sauvetage ;
- 7- le contrôle des installations au sol.

ARTICLE 131. Sont réputés vols privés tous vols n'étant ni des services de transport public ni des vols de travail aérien.

ARTICLE 132. Est considéré comme exploitant d'aéronef toute personne, tout organisme ou toute entreprise qui se livre ou se propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs. Il s'agit :

- 1- du titulaire d'une autorisation d'exploitation de services aériens de transport public ou de travail aérien ;
- 2- du propriétaire inscrit sur le registre d'immatriculation de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement, soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que ce registre ne mentionne expressément le nom d'un exploitant ;
- 3- du fréteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité ;
- 4- de l'affréteur d'un aéronef, si le contrat d'affrètement stipule qu'il assure toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement ;
- 5- du locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

Est réputé préposé d'un exploitant tout agent ou employé de cet exploitant, qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, dans l'exercice de ses fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

TITRE II – DES ENTREPRISES DE TRANSPORT ET DE TRAVAIL AERIENS

CHAPITRE PREMIER - DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 133. Aux fins de la présente loi, "entreprise de transport aérien" signifie toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international.

Une entreprise de travail aérien est toute personne physique ou morale qui effectue du travail aérien.

ARTICLE 134. La qualité d'entreprise de transport aérien ou de travail aérien est subordonnée à l'obtention d'un agrément.

L'activité de transport aérien public nécessite au préalable l'obtention d'un permis d'exploitation aérienne appelé en anglais Air Operator Certificate (AOC) délivré par l'Autorité de l'aviation civile.

ARTICLE 135. Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté les conditions pour l'obtention et le maintien de l'agrément et du permis d'exploitation aérienne.

Au cas où une entreprise de transport aérien contreviendrait aux dispositions du présent livre, le ministre chargé de l'aviation civile pourra prononcer, pour tout ou partie des activités exercées, la suspension ou le retrait des agréments ou autorisation accordés.

ARTICLE 136. Les services aériens de transport entre deux points du territoire togolais sont assurés par des entreprises togolaises.

Toutefois, des autorisations exceptionnelles et temporaires peuvent être accordées par le ministre chargé de l'aviation civile à des entreprises étrangères.

ARTICLE 137. Les services aériens internationaux en provenance et à destination du Togo peuvent être assurés par des entreprises togolaises ou étrangères.

Ces services sont exploités, en vertu des permissions ou autorisations résultant d'accords aériens, bilatéraux ou multilatéraux, librement négociés et conclus par le Togo pour l'échange des droits de trafic.

Les accords aériens fixent les libertés échangées ou de trafic, les itinéraires, les points desservis, les capacités, les fréquences, les entreprises exploitantes, ainsi que toutes autres conditions utiles et conformes à la réglementation en vigueur.

CHAPITRE II – DES TRANSPORTEURS TOGOLAIS

ARTICLE 138. Les entreprises autorisées au titre de l'article 133 ci-dessus, doivent soumettre à l'approbation préalable de l'Autorité de l'aviation civile :

- 1- leurs programmes généraux d'achat et de location de matériel volant ;
- 2- leurs programmes d'exploitation comportant en particulier l'indication des types de matériel normalement utilisés sur chacun des services de passagers prévus dans ces programmes et leurs tarifs.

Ne sont pas soumis aux obligations du présent article, les transports de six (06) passagers au plus effectués à l'aide d'aéronefs dont le poids est inférieur à un maximum fixé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 139. 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.

L'Autorité de l'aviation civile 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 140. La coordination entre les transports aériens et les transports terrestres ou maritimes est assurée par les ministres intéressés.

CHAPITRE III – DES TRANSPORTEURS ETRANGERS

ARTICLE 141. En l'absence d'accords internationaux, la création et l'exploitation par des compagnies étrangères de services internationaux en provenance ou à destination du Togo sont subordonnées à la délivrance d'une autorisation dont les conditions sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 142. Les programmes, horaires, tarifs et données techniques de l'exploitation des entreprises étrangères de transport aérien assurant des services en provenance ou à destination du Togo doivent être conformes aux conditions fixées par les accords internationaux ou l'autorisation visée à l'article 141 ci-dessus.

CHAPITRE IV –DES VOLS NON REGULIERS ET D'AVIATION GENERALE

ARTICLE 143. Les conditions d'exécution des vols non réguliers sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 144. Le vol d'aviation générale est un vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

ARTICLE 145. L'organisation et les conditions d'exploitation des vols d'aviation générale sont fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

CHAPITRE V – DU CONTROLE TECHNIQUE D'EXPLOITATION

ARTICLE 146. Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique du ministre chargé de l'aviation civile.

Le contrôle de l'Etat sur les entreprises de transport aérien, notamment en ce qui concerne l'application des dispositions des accords internationaux, la législation et la réglementation en vigueur concernant le personnel navigant, l'exploitation

technique et le matériel volant, est exercé dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Les dépenses entraînées par ce contrôle sont supportées par les entreprises intéressées.

ARTICLE 147. Ce contrôle est exercé au sol et en vol soit directement par les agents de l'Etat, soit par des organismes délégués à cet effet, dans des conditions définies par décret.

CHAPITRE VI - DES RESPONSABILITES

ARTICLE 148. La responsabilité civile des exploitants d'aéronefs affectés au transport public de passagers et de fret, régulier ou non régulier, domestique ou international, est régie par les dispositions de la Convention de Varsovie signée le 12 octobre 1929 et toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicables au Togo.

Cette responsabilité est fondée sur la faute du transporteur. La faute du transporteur est entendue comme la faute du transporteur lui-même ou celle de ses préposés.

Lorsque la faute du transporteur est présumée, sa responsabilité est limitée.

Lorsque le dommage provient d'une faute lourde dont la preuve est apportée par la victime, la responsabilité du transporteur n'est pas limitée.

ARTICLE 149. Dans le cas où, en application des articles 28 et 29 de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international signée à Varsovie le 12 octobre 1929, une action en responsabilité serait introduite devant un tribunal au Togo contre un exploitant étranger ressortissant d'un Etat qui n'aurait pas ratifié ladite convention et toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant, les dispositions des articles du présent livre seront applicables à l'exception de celles limitant la responsabilité du transporteur, à moins que, par une convention spéciale, cet Etat n'ait fixé des limites de responsabilité du transporteur plus élevées que celles de l'article 148 ci-dessus.

ARTICLE 150. Les exploitants d'aéronefs affectés au transport public de passagers et de fret, régulier ou non régulier, domestique ou international, doivent souscrire à une assurance en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes, bagages et fret transportés.

La somme assurée ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité fixées par la Convention de Varsovie et toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant, applicables au Togo.

En cas de perte, d'avarie ou de retard d'une partie des bagages enregistrés ou du fret ou de tout objet qui y est contenu, seul le poids total du ou des colis dont il s'agit est pris en considération pour déterminer la limite de responsabilité du transporteur.

Les limites de responsabilité fixées par le présent article ne privent pas le tribunal saisi de la faculté d'allouer en plus une somme correspondant à tout ou partie des dépenses et autres frais du procès exposés par le demandeur.

ARTICLE 151. Les limites de responsabilité du transporteur aérien prévues à l'article 21 de la Convention de Varsovie ne s'appliquent pas si la victime ou ses ayants-droit :

- font la preuve que le dommage résulte d'un acte ou d'une omission, du transporteur ou de ses préposés, fait avec l'intention de provoquer un dommage soit témérement et avec conscience qu'un dommage en résultera probablement ;
- font également la preuve, lorsque cet acte ou cette omission est le fait des préposés du transporteur, que ceux-ci ont agi dans l'exercice de leur fonction.

Les limites de responsabilité du transporteur aérien ne s'appliquent pas également lorsque le transporteur :

- 1- a accepté de ne pas délivrer de billet aux passagers embarqués ;
- 2- a délivré au passager un billet ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de responsabilité ;
- 3- a accepté la garde des bagages du passager sans délivrer de bulletin de bagages lorsque ce bulletin n'est ni combiné avec le billet de passage, ni inclus dans un tel billet ;
- 4- a délivré un bulletin de bagage ne comportant pas l'avis relatif à sa limitation de responsabilité ;
- 5- a accepté d'embarquer du fret sans établir une lettre de transport aérien ;
- 6- a délivré une lettre de transport aérien ne comportant pas l'avis relatif à la limitation de sa responsabilité.

ARTICLE 152. Lorsque le transport aérien international est exécuté par divers transporteurs successifs, chaque transporteur de passagers, bagages ou fret est considéré comme partie au contrat de transport effectué sous son contrôle.

ARTICLE 153. Tout aéronef civil qui utilise l'espace aérien togolais doit être assuré par une institution agréée en ce qui concerne :

- la responsabilité civile de son exploitant ;
- les dommages causés aux tiers ;
- le corps de l'aéronef ;
- les passagers, bagages, courrier et fret.

Le montant des réparations dues pour les dommages causés aux tiers à la surface, quel que soit le poids de l'aéronef, est fixé soit par accord amiable entre l'exploitant et le tiers, soit par le tribunal du lieu où s'est produit le dommage, selon le droit commun de la responsabilité civile.

ARTICLE 154. Le ministre chargé de l'aviation civile veille à ce que les assurances obligatoires soient en vigueur pendant toute la période de validité du certificat de navigabilité, et, le cas échéant, de l'autorisation d'exploitation avant le moment indiqué dans l'attestation d'assurance.

ARTICLE 155. Si l'assurance prend fin ou si ses effets sont suspendus avant le moment indiqué dans l'attestation prévue, l'assureur se doit d'en aviser immédiatement le ministre chargé de l'aviation civile. Il demeure obligé envers les assurés ou leurs ayants-droit jusqu'à ce que le certificat de navigabilité ou l'autorisation d'exploitation ait pu être révoqué, pendant soixante-douze (72) heures au maximum à compter du moment où le ministre chargé de l'aviation civile a été avisé.

Si l'assurance expire conformément aux indications contenues dans l'attestation d'assurance alors que l'aéronef se trouve en vol, l'assureur demeure obligé envers les assurés ou leurs ayants-droit jusqu'au prochain atterrissage permettant de faire retirer l'aéronef du service, et ce pendant vingt-quatre (24) heures maximum.

TITRE III – DES CONTRATS

CHAPITRE PREMIER – DU CONTRAT DE TRANSPORT

ARTICLE 156. Les dispositions du code de commerce relatives aux transports sont applicables aux transports aériens dans la mesure où il n'est pas dérogé au présent code et aux textes pris pour son exécution.

ARTICLE 157. Tout transport aérien donne lieu à un contrat par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage, moyennant une certaine rémunération à conduire par air d'un point à un autre, soit des personnes avec ou sans bagages enregistrés, soit des objets reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

ARTICLE 158. Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage. Le transport de bagages enregistrés peut être constaté, soit par le billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

Le contrat de transport d'objets par air est constaté par une lettre de transport aérien (LTA).

Le billet de passage, le bulletin de bagages et la lettre de transport font foi, jusqu'à preuve du contraire, de la conclusion et des conditions du contrat de transport. L'absence de titre ou l'irrégularité des mentions n'affecte ni l'existence ni la validité du contrat de transport international.

La faute prévue à l'article 26, alinéa 4 de la Convention de Varsovie est celle par laquelle 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. La victime est pareillement relevée de la forclusion prévue par ce texte si elle a été empêchée de formuler ses protestations par un cas de force majeure.

ARTICLE 159. Le titre formant contrat de transport doit indiquer au moins :

- les points de départ et de destination et, si ces deux points sont situés au Togo, une éventuelle escale à l'étranger ;

- la précision que le transport est régi par les principes établis par la Convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et toute convention ou protocole la modifiant ou la complétant et applicables au Togo et que les règles de cette convention limitent en général la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle d'un passager, de perte ou d'avarie de bagages ou de fret que le transport soit international au sens de la convention ou non.

CHAPITRE II- DES CONTRATS D'AFFRETEMENT ET DE LOCATION

ARTICLE 160. Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée fréteur, qui dispose d'un aéronef, cède, moyennant rémunération, à une autre personne appelée affréteur l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain temps.

Si le fréteur conserve la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage pour lequel il conserve autorité, il est considéré comme l'exploitant de l'aéronef et l'affréteur comme le transporteur, à condition que le nom de ce dernier figure sur les divers documents constituant les contrats de transport.

Si l'affréteur assure toutes les obligations d'un exploitant aux termes du contrat d'affrètement et a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement, l'affréteur est considéré comme exploitant et transporteur.

ARTICLE 161. Le contrat de location est un contrat par lequel le loueur cède, moyennant rémunération, à une personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage, soit pour un voyage ou une série de voyages, soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

Le locataire qui assure la conduite technique de l'aéronef avec un équipage de son choix est considéré comme exploitant de l'aéronef et transporteur pour tous les contrats de transports auxquels il est partie.

ARTICLE 162. Les contrats de location ou d'affrètement d'aéronefs doivent faire l'objet d'un écrit et contenir 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.

TITRE IV – DES DISPOSITIONS PENALES

ARTICLE 163. Toute entreprise de transport aérien qui exercera son activité au Togo sans autorisation ou en infraction aux prescriptions imposées par les autorisations qui ont pu lui être délivrées sera 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 transport.

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 refus du paiement de l'amende ou en cas de récidive, l'aéronef pourra être mis sous séquestre à la demande des autorités compétentes de l'aviation civile.

LIVRE IV : PERSONNEL DE L'AVIATION CIVILE

TITRE PREMIER – DISPOSITIONS GENERALES

ARTICLE 164. Le personnel de l'aviation civile comprend :

- le personnel navigant composé des membres de l'équipage de conduite et du personnel de cabine ;
- le personnel technique au sol.

ARTICLE 165. Nul ne peut exercer une fonction en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, de mécanicien/technicien de maintenance d'aéronef, d'agent technique d'exploitation, d'opérateur radio de station aéronautique, s'il n'est titulaire de la licence correspondante, en état de validité.

Le personnel navigant de cabine doit être détenteur d'un certificat de membre d'équipage.

ARTICLE 166. Les titres désignés sous le nom de « licences » sanctionnent un ensemble de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après examen et permettent aux titulaires de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications prévues ci-dessous.

Les licences ne sont valables que pour une période limitée ; elles sont renouvelables après vérification périodique des diverses aptitudes 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 167. La liste des licences, certificats et qualifications, 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 l'Autorité de l'aviation civile.

ARTICLE 168. Tout titulaire d'une licence de personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est établi par le ministre chargé de l'aviation civile et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols effectués.

Le carnet de vol doit être présenté sur demande aux services de contrôle, notamment lors de la délivrance, du renouvellement ou de la validation d'une licence.

ARTICLE 169. Lorsqu'une licence, une qualification ou un certificat a été délivré par un pays autre que le Togo, l'Autorité de l'aviation civile peut, soit reconnaître et valider la licence ou la qualification, soit délivrer une nouvelle licence et y mentionner la même qualification si les conditions de leur délivrance sont au moins équivalentes aux conditions minima fixées par les normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI).

TITRE II – DU PERSONNEL NAVIGANT

CHAPITRE PREMIER – DES CATEGORIES DE PERSONNEL NAVIGANT

ARTICLE 170. 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 à bord d'aéronef en vol :

- le commandement et la conduite des aéronefs ;
- le service à bord des moteurs, machine et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef ;
- le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs et 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 ;
- le service de cabine.

ARTICLE 171. Le personnel navigant professionnel de l'aviation civile appartient à l'une ou plusieurs des catégories suivantes :

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

ARTICLE 172. Sont considérés, au sens du présent titre, comme :

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

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 ;

travail aérien : toute opération aérienne rémunérée qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport aérien ou les essais et réceptions définis aux alinéas 1 et 2 du présent article.

ARTICLE 173. Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aviation civile au-delà de la limite d'âge qui sera fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 174. Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel s'il n'est inscrit sur un registre correspondant à sa catégorie. Ce registre est tenu par l'Autorité de l'aviation civile. Toutefois, le personnel de cabine recruté pour une période inférieure à six (06) mois n'est pas inscrit sur le registre.

L'inscription au registre du personnel navigant est soumise aux conditions préalables suivantes :

- être de nationalité togolaise ;
- être titulaire des licences et qualifications correspondantes, en état de validité ;
- n'avoir pas encouru une peine d'emprisonnement ou une sanction plus grave, soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Les personnes qui n'ont pas la nationalité togolaise et qui sont admises à exercer une activité professionnelle au Togo peuvent être autorisées à exercer temporairement les activités réservées à l'article 169 ci-dessus au personnel navigant professionnel de l'aviation civile.

CHAPITRE II – DU COMMANDANT DE BORD ET DE L'EQUIPAGE.

ARTICLE 175. 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 176. 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 d'en rendre compte en fournissant les motifs de sa décision.

ARTICLE 177. 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 salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

En vol, il peut, s'il l'estime nécessaire, 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 178. Le commandant de bord est consignataire de l'appareil et responsable du 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 effectuer toutes dépenses pour assurer la sécurité des personnes 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.

CHAPITRE III - DE LA DUREE ET DU CONTRAT DE TRAVAIL

ARTICLE 179. La durée du travail effectué en vol du personnel navigant professionnel est fixée par arrêté interministériel des ministres chargés du travail et de l'aviation civile.

ARTICLE 180. Le personnel navigant est régi par les règles du code du travail togolais dans la mesure où il n'y est pas dérogé au présent code.

ARTICLE 181. 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 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 182. 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 sur demande de sa part, à être rapatrié avant l'expiration du préavis et aux frais de l'employeur.

ARTICLE 183. 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 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 184. Les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être astreints à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires, sauf s'il s'agit d'assurer un service public. 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 185. L'application des dispositions des articles 181 à 184 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 186. 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 187. 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 188. 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 convention contraire, l'exploitant verse mensuellement aux ayants-droit ou, à défaut à la personne désignée par l'intéressé, 60% du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

ARTICLE 189. 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 190. 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.

ARTICLE 191. Les droits du personnel navigant professionnel en cas d'incapacité de travail permanente ou temporaire ainsi que le régime de retraite qui leur est applicable seront déterminés par décret.

CHAPITRE IV – DES INCAPACITES, DU CONSEIL MEDICAL

ARTICLE 192. 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'aviation 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 décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite à :

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

ARTICLE 193. 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 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 :

- son salaire mensuel garanti pendant les six premiers mois d'incapacité ;
- la moitié de ce salaire pendant les six mois suivant l'incapacité.

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

Les frais médicaux, pharmaceutiques et d'hospitalisation normaux sont supportés par l'exploitant, quand ils ne sont pas pris en charge par la sécurité sociale.

ARTICLE 194. Il est créé auprès du ministre chargé de l'aviation civile 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.

CHAPITRE V – DU NAVIGANT PRIVE

ARTICLE 195. Le personnel navigant privé remplit, sans rémunération, les fonctions de pilote commandant de bord ou de copilote de tout aéronef utilisé pour des vols non payants.

CHAPITRE VI – DE LA DISCIPLINE

ARTICLE 196. Un conseil de discipline du personnel navigant de l'aviation civile, est chargé de proposer au ministre chargé de l'aviation civile, l'application des sanctions prévues à l'article 198 de la présente loi à l'égard des titulaires de licences et qualifications du personnel navigant de l'aviation civile, qui seront reconnus coupables d'infractions à la présente loi, aux textes subséquents et règlements d'application pris en la matière.

ARTICLE 197. Le conseil de discipline du personnel navigant de l'aviation civile est présidé par un représentant du ministre chargé de l'aviation civile.

La composition, le fonctionnement et la compétence du conseil de discipline sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

ARTICLE 198. Les sanctions disciplinaires relevant de la compétence du conseil de discipline sont :

- 1- l'avertissement ;
- 2- le blâme ;
- 3- le retrait temporaire, avec ou sans sursis, d'une ou de plusieurs licences ou qualifications ;
- 4- le retrait définitif d'une ou de plusieurs licences ou qualifications ;
- 5- la radiation du registre du personnel navigant.

ARTICLE 199. En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité du commandant de bord ou d'un membre de l'équipage et en attendant les conclusions du conseil de discipline, l'Autorité de l'aviation civile peut suspendre provisoirement l'intéressé de ses fonctions pour une durée qui, en aucun cas, n'excédera pas deux mois. L'intéressé, s'il est membre du personnel navigant professionnel, bénéficie pendant la durée de suspension de son salaire minimum garanti.

ARTICLE 200. Toute personne déférée devant le conseil de discipline peut en récuser les membres dans les mêmes conditions que celles prévues pour les juges par le code de procédure civile.

TITRE III – DES DISPOSITIONS PENALES

ARTICLE 201. Les pénalités prévues par le présent titre sont édictées sans préjudice de l'application de celles des lois pénales ou fiscales en vigueur. Elles sont en outre appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires et des dommages et intérêts, s'il y a lieu.

ARTICLE 202. Sera punie d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million deux cent mille (1.200.000) francs CFA et d'un emprisonnement d'un (01) à quatre (04) mois ou de l'une des deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondants aux licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent livre.

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

ARTICLE 203. Les autorités visées aux articles 74 et 81 de la présente loi ont qualité pour constater les infractions aux dispositions du présent livre.

TITRE IV – DE LA FORMATION EN AVIATION CIVILE

ARTICLE 204. L'instruction, l'entraînement, le fonctionnement au sol et en vol du personnel aéronautique ne peuvent avoir lieu que dans les écoles et centres remplissant les conditions techniques nécessaires et agréés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Les aéro-clubs peuvent être agréés comme écoles ou centres.

Les programmes d'instruction sont fixés par arrêté interministériel des ministres chargés de l'enseignement professionnel et de l'aviation civile.

ARTICLE 205. Une subvention de l'Etat dont le montant est fixé chaque année par la loi des finances est affectée à l'Autorité de l'aviation civile en vue d'assurer la formation du personnel aéronautique.

LIVRE V : L'AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE DU TOGO

TITRE PREMIER – DE LA CREATION ET DU STATUT DE L'AGENCE

ARTICLE 206. Il est créé une Agence nationale de l'aviation civile du Togo (ANAC-TOGO), ci-après dénommée Agence.

ARTICLE 207. L'Agence est un établissement public administratif doté d'autonomie financière et de gestion.

ARTICLE 208. L'Agence est placée sous la tutelle du ministre chargé de l'aviation civile.

Un décret pris en conseil des ministres détermine les règles d'organisation et les modalités de fonctionnement de cette Agence.

TITRE II – DES MISSIONS DE L'AGENCE

ARTICLE 209. L'Agence a pour missions notamment :

1. l'exécution de la politique de l'Etat en matière d'aviation civile ;
2. la négociation des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandat spéciaux conférés par l'Etat ;
3. l'élaboration d'une réglementation technique de l'aviation civile conformément aux normes de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) ;
4. l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien en application des orientations prioritaires nationales ;
5. le contrôle de l'application de la réglementation nationale en vigueur et des conventions internationales signées et ratifiées par le Togo en matière de sûreté, de sécurité et de facilitation;

6. la gestion de l'ensemble des droits de trafic issus des accords aériens signés par l'Etat du Togo ;
7. la coordination et la supervision de l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires et le suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;
8. le suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
9. le suivi des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile.

ARTICLE 210. L'Agence représente l'Etat au sein des commissions, comités, assemblées et conseils dont l'objet se rapporte à ses missions.

ARTICLE 211. Une délégation de compétence peut être accordée à l'Autorité de l'aviation civile pour l'élaboration et l'amendement des règlements techniques relatifs à l'aviation civile internationale.

ARTICLE 212. L'Agence coordonne et supervise les écoles de formation en matière d'aviation civile.

ARTICLE 213. L'Agence, en accord avec les autorités militaires, assure la bonne coordination entre la circulation aérienne générale et la circulation opérationnelle militaire.

ARTICLE 214. L'Agence certifie et inspecte d'une manière permanente les aéronefs évoluant à l'intérieur du territoire national, les équipages et les compagnies aériennes.

Dans l'exécution de ses tâches de certification et d'inspection, elle peut valider les certificats et licences délivrés par l'Agence de l'aviation civile d'un autre Etat membre, dans les conditions définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Elle est également habilitée à délivrer des certificats d'aérodromes, à les suspendre ou les retirer.

ARTICLE 215. L'Agence assure de façon exclusive la mission de régulation de la sûreté de l'aviation civile.

Elle peut déléguer les activités opérationnelles de la sûreté selon des modalités fixées par arrêté.

ARTICLE 216. L'Agence doit notamment :

- mener les inspections nécessaires sur les infrastructures, les aérodromes, les services de la navigation aérienne, les éléments d'aéronefs afin de veiller au maintien de la sécurité de l'exploitation ;

- fournir des conseils aux partenaires dans les domaines visés au paragraphe ci-dessus.

TITRE III – DES ORGANES DE L’AGENCE

ARTICLE 217. Les organes de l’Agence sont :

- le Conseil d’administration ;
- la Direction générale.

ARTICLE 218. Le Conseil d’administration est composé comme suit :

1. un (01) représentant du ministère chargé de l’aviation civile, président ;
2. un (01) représentant du ministère chargé des finances, membre ;
3. un (01) représentant du ministère chargé de la défense, membre ;
4. un (01) représentant du ministère chargé de la sécurité, membre ;
5. un (01) représentant du ministère chargé du tourisme, membre ;
6. un (01) représentant du ministère chargé de l’équipement, membre ;
7. un (01) représentant du ministère chargé de l’aménagement du territoire, membre.

Les membres du Conseil d’administration sont nommés par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile, sur proposition des ministres concernés.

ARTICLE 219. Le Conseil d’administration a pour missions notamment :

1. l’orientation des activités de l’Agence ;
2. l’adoption et le contrôle de la politique générale de l’Agence ;
3. l’adoption du règlement intérieur et du statut du personnel de l’Agence ;
4. la fixation du traitement du directeur général ;
5. l’adoption de la procédure de passations de marchés d’acquisition des biens de l’Agence ;
6. l’autorisation de la signature de certains accords et conventions par le directeur général ;
7. la nomination d’un commissaire au compte chargé de contrôler les comptes de l’Agence ;
8. l’approbation de l’organigramme, du budget, des comptes financiers et des rapports d’activités.

ARTICLE 220. La direction générale est l’organe de gestion de l’Agence. Elle est dirigée par un directeur général nommé par décret en conseil des ministres.

TITRE IV – DU PERSONNEL DE L’AGENCE

ARTICLE 221. L’Agence emploie du personnel technique et administratif dont le statut est adopté par le Conseil d’administration.

ARTICLE 222. L’Agence dispose également, pour lui permettre d’assurer sa mission d’inspection prévue à l’article 214 de la présente loi, d’un corps d’inspecteurs dont le statut sera déterminé par décret.

Avant leur entrée en fonction, les inspecteurs prêtent serment devant le Tribunal de Première Instance compétent selon la formule suivante : <<je jure d’exécuter mes fonctions avec probité dans le strict respect des lois et des règlements>>.

ARTICLE 223. Les inspecteurs de l’aviation civile, dans l’exercice de leurs fonctions, ont le pouvoir de :

- a) accéder sans restriction aux aéronefs et installations aéronautiques ;
- b) obtenir toutes les informations et documents nécessaires à l’exercice de leurs missions ;
- c) exiger les mesures correctives, en cas de constatation de déficiences dans la mise en œuvre des règlements de l’aviation civile.

ARTICLE 224. L’Agence peut également recourir pour certaines de ses attributions en matière d’inspection à un organisme spécialisé doté de l’expérience et de l’expertise requises.

TITRE V – DES RESSOURCES DE L’AGENCE

ARTICLE 225. Les ressources de l’Agence nationale de l’aviation civile du Togo comprennent notamment :

- 1- les redevances pour services rendus dont l’assiette, les taux et les modalités de recouvrement sont fixés par arrêté interministériel des ministres chargés des finances et de l’aviation civile;
- 2- les produits provenant des redevances aéronautiques et extra aéronautiques ;
- 3- la dotation budgétaire annuelle allouée par l’Etat ;
- 4- les produits des concessions ;
- 5- les subventions des partenaires au développement ;

6- les dons et legs ;

7- les ressources diverses.

ARTICLE 226. Le budget de l'Agence, voté en équilibre, est soumis pour avis au ministre de tutelle et au ministre des finances.

Le ministre de tutelle et le ministre des finances notifient leurs avis dans un délai de quinze (15) jours qui suivent la date de remise des documents. Passé ce délai, le budget est exécutoire.

LIVRE VI - DISPOSITIONS FINALES

ARTICLE 227. Les modalités d'application des dispositions de la présente loi sont fixées par décret.

ARTICLE 228. Sont abrogées toutes dispositions antérieures en ce qu'elles ont de contraire aux dispositions de la présente loi, notamment l'ordonnance n°15 du 14 mars 1975.

ARTICLE 229. Le présent code sera exécuté comme loi de l'Etat.

Fait à Lomé, le

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Signé :

Faure Essozimna GNASSINGBE

LE PREMIER MINISTRE

Signé :

Yawovi Madji AGBOYIBO

POUR AMPLIATION
LE DIRECTEUR DE CABINET DU
PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE

Pascal A. BODJONA