**ASSEMBLEE NATIONALE REPUBLIQUE TOGOLAISE**

**------------ Travail – Liberté - Patrie**

**SECRETARIAT GENERAL -------------**

**-------------**

**AVANT PROJET DE LOI PORTANT CODE DE L’AVIATION CIVILE**

# TITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

**Article premier :** La présente loi porte code de l’aviation civile.

**Article 2 :** Le présent code s’applique à tous les domaines de l’aviation civile conformément à la Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale et aux autres conventions et accords signés et ratifiés par le Togo.

Il s’applique notamment :

* aux équipages, passagers et aéronefs et aux prestataires de services se trouvant dans l’espace aérien togolais ;
* à la sécurité ;
* à la capacité et à l’efficacité de la navigation aérienne ;
* à la sûreté et à la facilitation ;
* au développement économique du transport aérien ;
* à la protection de l’environnement.

Toutes autres matières non expressément traitées par la présente loi, sont régies par les dispositions de la Convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale et celles du code communautaire de l’aviation civile des Etats membres de l’UEMOA.

**Article 3 :** Le présent code ne s’applique pas aux aéronefs d’Etat.

Les aéronefs d’Etat ne peuvent être exploités en transport aérien public commercial.Lorsqu’ils sont exceptionnellement affectés à un service de transport public commercial, ils sont soumis aux dispositions de la présente loi .**Article 4 :** Au sens de la présente loi, on entend par :

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

1. 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 ;

1. l’aéronef subit des dommages ou une rupture structurelle :

* qui altèrent ses caractéristiques de résistance structurelle, de performances ou de vol ;
* qui normalement devraient nécessiter une réparation importante ou le remplacement de l’élément endommagé ;

saufs’il s’agit d’une panne de moteur ou d’avaries de moteur, lorsque les dommages sont limités à un seul moteur (y compris à ses capotages ou à ses accessoires), aux hélices, aux extrémités d’ailes, aux antennes, aux sondes, aux girouettes d’angle d’attaque, aux pneus, aux freins, aux roues, aux carénages, aux panneaux, aux trappes de train d’atterrissage, aux pare-brise, au revêtement de fuselage (comme de petites entailles ou perforations), ou de dommages mineurs aux pales de rotor principal, aux pales de rotor anticouple, au train d’atterrissage et ceux causés par de la grêle ou des impacts d’oiseaux (y compris les perforations du radome) ; où

1. l’aéronef a disparu ou est totalement inaccessible.

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

* capture illicite d’un aéroenf
* destruction d’un aéronef en service ;
* prise d’otages à bord d’un aéronef où sur les aérodromes ;
* intrusion par la force à bord d’un aéronef, dans un aéroport ou dans l’enceinte d’une installation aéronautique ;
* introduction à bord d’un aéronef ou dans un aéroport d’une arme, d’un engin dangereux ou d’une matière dangereuse, à des fins criminelles ;
* utilisation d’un aéronef en service afin de causer la mort, des blessures corporelles graves ou des dégâts sérieux à des biens ou à l’environnement ;
* communication d’informations fausses de nature à compromettre la sécurité d’un aéronef en vol ou au sol, de passagers, de navigants, de personnel au sol ou du public, dans un aéroport ou dans l’enceinte d’une installation de l’aviation civile.

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

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

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

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

**Aéronef civil** : aéronef autre qu’un aéronef d’Etat ;

**Aéronef d’Etat** : aéronef utilisé par les services militaires, de douane ou de police ;

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

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

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

**Agrément** : autorisation administrative accordée à une entreprise par l’autorité compétente pour effectuer, à titre onéreux, des activités liées au transport aérien ;

**Aire de manœuvre**: partie d’un aérodrome utilisée pour les décollages, les atterrissages et la circulation des aéronefs à la surface, à l’exception des aires de trafic ;

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

**Autorité de l’aviation civile**: Agence nationale de l’aviation civile du Togo (ANAC) ;

**Autres personnels aéronautiques**: personnels autres que le personnel navigant ;

**Aviation générale** : ensemble des activités d’aviation civile telles que le sport, l’entraînement au vol autre que le transport aérien commercial et le travail aérien ;

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

**Certificat d’aérodrome** : certificat délivré par l’administration de l’aviation civile en vertu des règlements applicables d’exploitation d’un aérodrome ;

**Certificat de navigabilité** : document attestant que l’aéronef est apte à effectuer la navigation aérienne ;

**Circulation aérienne** : ensemble des aéronefs en vol et des aéronefs évoluant sur l’aire de manœuvre d’un aérodrome ;

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

**Convention de Chicago** : convention relative à l’aviation civile internationale signée à Chicago le 7 décembre 1944 et toutes ses annexes ;

**Données sur les passagers** : ensemble d'informations relatives à l'identification du passager et aux détails de son vol. Elles concernent les données relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs et les données des dossiers passagers ;

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

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

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

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

**Établissement connu**: entreprise ou établissement dont les procédures sont conforment aux normes de sûreté édictées par le programme national de sûreté de l’aviation civile pour permettre la livraison de biens et produits en zone réservée ;

**État contractant** : Etat membre de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI).

**Etat d’immatriculation** : Etat sur le registre duquel l’aéronef est inscrit ;

**Etat d’occurrence** : État sur le territoire duquel se produit un accident ou incident ;

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

**Exploitant** : personne physique ou morale qui se livre ou propose de se livrer à l’exploitation d’un ou de plusieurs aéronefs ;

**Formes graves de criminalité** : infractions prévues comme telles par la législation nationale qui sont passibles d'une peine privative de liberté ;

**Incident** : évènement, autre qu’un accident lié à l’utilisation d’un aéronef, qui compromet ou pourrait compromettre la sécurité de l’exploitation ;

**Incident grave** : incident dont les circonstances indiquent qu’il y a eu une forte probabilité d’accident, qui est lié à l’utilisation d’un aéronef et qui, dans le cas d’un aéronef avec pilote, se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l’intention d’effectuer le vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues, ou dans le cas d’un aéronef sans pilote, se produit entre le moment où l’aéronef est prêt à manœuvrer en vue du vol et le moment où il s’immobilise à la fin du vol et où le système de propulsion principal est arrêté ;

**Événement**: tout type d'interruption, d'anomalie ou de défaillance opérationnelles, ou autre circonstance inhabituelle, ayant eu ou susceptible d'avoir eu une incidence sur la sécurité aérienne et qui n'a pas donné lieu à un accident ou à un incident grave d'aéronef tels qu'ils sont définis à l'annexe 13 à la convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale ;

**Infractions terroristes** : infractions prévues comme telles par la législation nationale ;

**Inspecteur de l’aviation civile** : personne qualifiée, autorisée par l’État à mener les activités de supervision de la sécurité et de la sûreté de l’aviation civile ;

**Licence** : titre administratif accordant l’aptitude et le droit, pour les titulaires de brevets, de remplir les fonctions correspondantes sous réserve des qualifications correspondantes ;

**Marchandises** : tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages, transportés à bord d’un aéronef ;

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

**Membre d’équipage** : personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d’un aéronef pendant une période de service de vol ;

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

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

**Navigation aérienne** : ensemble des techniques et des procédés permettant de définir la position d’un aéronef et de guider sa trajectoire ;

**Navigabilité** : conditions d’aptitude au vol d’un aéronef ;

**Occurrence** : tout accident ou incident lié à l’exploitation d’un aéronef ;

**Permis d’exploitation aérienne** (PEA/AOC): permis autorisant un exploitant à effectuer des vols de transport commercial spécifiés ;

**Personnel de l’aéronautique civile**: titulaire de la licence de membre d’équipage de conduite, de membre d’équipage de cabine, de télépilote, de technicien de maintenance d’aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, d’agent technique d’exploitation;

**Personnel navigant professionnel** : personne rémunérée et chargée par un exploitant de fonction à bord d’un aéronef pendant une période de service de vol ;

**Personnel navigant non professionnel** : tout membre d’équipage qui n’entre pas dans la catégorie de membre d’équipage professionnel ;

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

**Piste** : aire rectangulaire définie, sur un aérodrome terrestre, aménagée pour servir, sur sa longueur, au roulement des aéronefs, au décollage et à l’atterrissage ;

**Police des aérodromes**: ensemble des mesures ayant pour but de garantir la sécurité des aérodromes ;

**Programme national de sécurité** : ensemble intégré de lois, de règlements, de politiques, d’objectifs, de processus et d’activités qui visent à améliorer proactive de la sécurité ;

**Programme national de sûreté** : mesures adoptées par l’Etat pour assurer la protection de l’aviation civile internationale contre des actes d’intervention illicite ;**Qualification**: mention qui, portée sur une licence ou associée à cette licence et s’intégrant à celle-ci, indique les conditions, privilèges ou restrictions propres à cette licence ;

**Recommandation de sécurité** : proposition formulée par un service d’enquête suite à un accident, sur la base de renseignements résultant d’une enquête, en vue de prévenir des accidents ou incidents, et qui n’a pas pour but d’établir une présomption de responsabilité pour l’accident ou incident en question ;

**Recherches** : opérations normalement coordonnées par un centre de coordination de sauvetage ou un centre secondaire de sauvetage, faisant appel au personnel et aux moyens disponibles pour localiser des personnes en détresse ;**Sauvetage** : opération destinée à sauver des personnes en détresse, à leur donner les soins initiaux, médicaux ou autres, et à les mettre en lieu sûr ;

**Sécurité**: état dans lequel les risques liés aux activités aéronautiques concernant, ou appuyant directement, l’exploitation des aéronefs sont réduits et maîtrisés à un niveau acceptable ;

**Services d’assistance en escale** : services aéroportuaires nécessaires à l’arrivée et au départ d’un aéronef, qui ne font pas partie des services de la circulation aérienne ;

**Services de la circulation aérienne** : terme générique désignant, selon le cas, le service d’information de vol, le service d’alerte, le service consultatif de la circulation aérienne, le service de contrôle de la circulation aérienne, le contrôle régional, le contrôle d’approche ou le contrôle d’aérodrome ;

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

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

**Souveraineté** : droit et propriété complète et exclusive d’un Etat sur l’espace aérien au-dessus de son territoire ;

**Supervision de la sécurité et de la sûreté** : fonction exécutée pour s’assurer que les personnes et les organismes qui exercent une activité aéronautique respectent la réglementation nationale en vigueur relative à la sécurité et la sûreté ;

**Sûreté** : protection de l’aviation civile contre les actes d’intervention illicite par la combinaison des mesures ainsi que des moyens humains et matériels ;

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

**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 ;

**Transporteur aérien** : entreprise de transport aérien, possédant un agrément en cours de validité ;

**Travail aérien**: toute opération aérienne rémunérée ou non qui utilise un aéronef à d'autres fins que le transport aérien ou les essais et réceptions ;

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

**Vérification des antécédents**:vérification de l’identité et de l’expérience antérieures d’une personne, notamment de son dossier judiciaire, conformément à la loi, afin d’évaluer dans quelle mesure cette personne peut effectuer un contrôle de sûreté et obtenir un accès non accompagné aux zones de sûreté à accès réglementé ;

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

**Zone publique**: zone comportant des parties librement accessibles au public ;

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

# TITRE II : DE L’AUTORITE DE L’AVIATION CIVILE

**Article 5 :** Il est créé une autorité de l’aviation civile dénommée « Agence nationale de l'aviation civile du Togo », en abrégé « ANAC ».

**Article 6 :** L'ANAC est un établissement public national à caractère administratif, doté de la personnalité morale et de l’autonomie de gestion administrative et financière.

Elle est placée sous la tutelle du ministère chargé de l'aviation civile.

**Article 7  :** L'ANAC a pour missions de :

* exécuter la politique de l'Etat en matière d'aviation civile ;
* élaborer et mettre en œuvre la stratégie en matière d'aviation civile et de transport aérien, conformément aux orientations prioritaires nationales ;
* coordonner et superviser l'ensemble des activités aéronautiques et aéroportuaires ;
* délivrer et suivre l’application des licences, certificats, permis, autorisations, agréments et approbationsaux personnes physiques ou morales, ainsi qu'aux produits soumis aux exigences de sécurité et de sûreté prescrits par le présent code et ses textes d’application, ou par les accords internationaux applicables au Togo ;
* donner son avis technique avant la délivrance d’une licence de station radio à bord des aéronefs par l’administration chargée des télécommunications ;
* organiser les examens aéronautiques et délivrer les brevets et certificats au personnel de l’aéronautique civile ;
* assurer le suivi de la gestion du patrimoine foncier de l'Etat affecté à l'aviation civile ;
* contrôler de façon continue le respect par l’ensemble des personnes et des opérateurs du secteur de l’aviation civile des dispositions du présent code et de ses textes d’application, notamment ceux relatifs à la sécurité et à la sûreté de l’aviation civile qui leur sont applicables ;
* accepter et assurer la surveillance continue des systèmes de gestion de la sécurité et des indicateurs de performance de sécurité établis par les prestataires de services soumis à cette exigence conformément aux dispositions du présent code et de ses textes d'application ;
* élaborer et mettre en œuvre un plan de réduction des émissions de CO2 en conformité avec les normes internationales de l’OACI sur l’environnement ;
* coordonner l’établissement et la gestion du programme national de sécurité de l’aviation civile ;
* assurer la gestion de la sécurité de l’aviation civile ;
* établir, mettre en œuvre et tenir à jour des programmes nationaux de sûreté et de facilitation ;
* assurer la coordination entre les différents intervenants en matière de sûreté et de facilitation ainsi, qu’avec les services homologues des autres États ;
* participer à la planification des interventions d’urgence et la gestion des crises touchant l’aviation à l’échelon national ;
* assurer le suivi de l'activité des organisations internationales et régionales intervenant dans le domaine de l'aviation civile ;
* assurer la gestion de l'ensemble des droits de trafic issus des accords aériens signés et ratifiés par le Togo ;
* assurer le suivi des engagements de l'Etat en matière d'aviation civile ;
* négocier des accords internationaux dans le cadre des habilitations et mandats spéciaux conférés par l'État ;
* élaborer, en concertation avec les services concernés, les projets de textes législatifs et réglementaires relatifs à la sécurité et à la sûreté de l’aviation civile, ou visant à assurer l’internalisation des dispositions des instruments internationaux auxquels le Togo est partie, sous réserve du droit d’initiative reconnu à un autre service par le présent code et ses actes d’application ;
* tenir des registres aéronautiques ;
* contrôler l’application de la réglementation relative aux droits des passagers aériens ;

rendre disponible ou s’assurer de la disponibilité de l’information aéronautique et de la cartographie aéronautique auprès des personnes, organismes et entreprises concernés ;

* mettre en place un système qualité pour les activités de l’aviation civile au Togo.

**Article 8  :** Le Togo prend les mesures nécéessaire pour contribuer à l’atteinte du plus haut degré réalisable d’uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l’organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.

A ce titre, l’ANAC élabore et amende, selon les nécessités et conformément aux annexes à la convention de Chicago, les règlements et procédures relatifs aux domaines suivants :

* licences et formations du personnel ;
* règles de l’air ;
* assistance météorologique à la navigation aérienne ;
* cartes et plans aéronautiques ;
* unités de mesure ;
* exploitation technique des aéronefs ;
* marques de nationalité et immatriculation des aéronefs ;
* navigabilité des aéronefs ;
* télécommunications aéronautiques ;
* services de la circulation aérienne ;
* recherches et sauvetage ;
* enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation ;
* aérodromes et aides au sol ;
* services d’information aéronautique ;
* protection de l’environnement ;
* sûreté de l’aviation civile ;
* facilitation du transport aérien ;
* sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses ;
* gestion de la sécurité de l’aviation civile ;
* tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne.

Les règlements techniques d’aviation civile élaborés ou amendés par l’ANAC sont adoptés par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

Par dérogation à l’alinéa précédent, le directeur général de l’ANAC peut être habilité, par décret en conseil des ministres, à adopter par décision les règlements techniques d’aviation civile élaborés ou amendés par l’ANAC.

**Article 9  :** L’ANAC peut accepter ou valider les autorisations, certificats, agréments, brevets et licences délivrés aux personnes physiques, morales et produits par l'autorité de l'aviation civile d'un autre Etat à la condition que cet Etat soit membre de l’OACI et/ou se conforme aux obligations de la convention de Chicago en ce qui concerne la délivrance de ces autorisations, certificats, brevets et licences et leur suivi.

Les autorisations, certificats, agréments, brevets et licences sont acceptés ou validés par décision du directeur général de l’ANAC . Lorsque la condition prévue au premier alinéa ne constitue pas une base suffisante pour l’acceptation ou la validation des autorisations, certificats, brevets et licences, la décision peut prescrire des exigences supplémentaires pour maintenir un niveau de sécurité au moins équivalent.

**Article 10  :** Sans préjudice des prérogatives des autres administrations publiques , l’ANAC veille au respect de l’obligation d’assurance par les personnes physiques ou morales qui y sont soumises, conformément aux dispositions du présent code et de ses textes d’application.

**Article 11  :** Pour l’exercice de ses missions de supervision de la sécurité et de la sûreté de l’aviation civile, l’ANAC procède à des inspections, contrôles, vérifications ou à des audits, dans le cadre d’un programme préétabli ou de façon inopinée dans les conditions prévues par le présent code et ses textes d’application.

A ce titre, l’ANAC dispose des prérogatives suivantes :

1. l’accès libre, sans restriction, sans entrave et illimité aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l’inspection est exercé ;
2. la possibilité de restreindre, de suspendre ou de retirer les autorisations, approbations, agréments, certificats et licences prescrits par le présent code en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté ;
3. la possibilité de retenir au sol un aéronef pour des motifs valables, de prescrire des mesures correctives ou restrictives d’exploitation ou d’exercice d’une activité en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté et d’en suivre la mise en œuvre ;
4. sans préjudice des points b) et c) du présent article, la possibilité de prendre des mesures conservatoires ou compensatoires en cas de non-conformité aux exigences de sécurité ou de sûreté ;
5. la constatation des infractions et des manquements aux dispositions du présent code et de ses textes d’application ;
6. la possibilité de prononcer des sanctions administratives à l’encontre des personnes physiques ou morales en cas de manquements à certaines dispositions du présent code ou des actes réglementaires.

Lorsque l'accès à des locaux professionnels est refusé aux inspecteurs de l’ANAC ou lorsque ces locaux comprennent des parties à usage d'habitation dont la visite ne peut être effectuée qu’en présence et avec l’accord de son occupant, les visites des inspecteurs peuvent être, si elles sont nécessaires à l'accomplissement des missions de contrôle, autorisées par ordonnance à pied de requête du président de la juridiction dans le ressort de laquelle sont situés les lieux à visiter. L'ordonnance comporte l'adresse des lieux à visiter, le nom et la qualité du ou des inspecteurs habilités à procéder aux opérations de visite, ainsi que les heures auxquelles ils sont autorisés à se présenter.

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

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

Les mesures prises au titre des dispositions du présent article sont susceptibles de recours.

**Article 12  :**L’ANAC peut déléguer à un organisme technique certaines de ses attributions en matière de contrôle. L’organisme technique doit présenter toutes les garanties d'indépendance par rapport aux opérateurs de l'aviation civile visés par les contrôles et recourir à des procédures ou exiger des documents conformément à la réglementation en vigueur.

**Article 13  :** L’ANAC assure une mission d’information et d’expertise en matière de sécurité et de sûreté de l’aviation civile. Elle informe les opérateurs sur les modalités de délivrance des autorisations de toute nature qui relèvent de sa compétence.

Ell apporte son expertise ou assistance technique au milieu aéronautique et aux différents ministères ou à tout organisme public non soumis à son contrôle concernant la réglementation et les normes en matière de sécurité et de sûreté de l’aviation civile dans les cas et conditions prévues par le présent code et ses actes d’application.

**Article 14  :** L’ANAC et les autres services compétents mettent en place un mécanisme de collaboration, de coopération et de coordination avec les autorités militaires pour assurer la sécurité des vols civils et la gestion de l’espace aérien.

L’ANAC peut conclure des accords techniques avec les administrations à compétence nationale ou locale ne relevant pas de sa supervision sur toutes questions interessant la sécurité et la sûreté de l’aviation civile.

**15**

**Article 16  :** fixe lle

**Article 17  :** L'ANAC est dotée, d'un corps d'inspecteurs comportant des inspecteurs sécurité, des inspecteurs sûreté et, le cas échéant, des inspecteurs spécialisés dans les autres domaines de compétence de l’ANAC.

**Article 18 :** Sous l’autorité du directeur général, les inspecteurs de l’ANAC sont compétents pour la conduite des contrôles, inspections, audits et vérifications de toute nature nécessaires à l’exécution des missions de supervision de la sécurité et de la sûreté dont l’ANAC à la responsabilité.

**Article 19 :** Les inspecteurs de l'aviation civile disposent des pouvoirs ci – après :

* Accéder en permanence, sans restriction et de façon illimitée, aux aéronefs, aux terrains, aux locaux à usage professionnel, aux équipements, aux installations où s'exercent les activités contrôlées ou inspectées et aux documents et informations de toute nature en relation avec les opérations pour lesquelles le contrôle ou l'inspection est exercée ;
* recueillir auprès des opérateurs toutes les informations et documents de toute nature nécessaire pour réaliser leurs missions ;
* apporter et utiliser dans un aéroport, côté piste ou dans toute zone de sûreté à accès règlementé désignée, tout équipement ou outillage nécessaire pour mener à bien leurs tâches, y compris des radios, des caméras, des équipements d’enregistrement audio et vidéo et des objets spécifiquement autorisés, réglementés ou interdits, comme, des armes et engins explosifs factices.

Les installations susvisées comprennent, sans s’y limiter, les aérodromes, les installations des services de navigation aérienne, les hangars, les organismes de maintenance agréés, les ateliers, les aires de trafic, les installations des dépôts de carburant, les bureaux des exploitants, les zones de manutention du fret et les installations des organismes de formation aéronautique.

Les documents susvisés comprennent, sans s’y limiter, les manuels, les certificats, approbations, autorisations, permis, les procédures, les dossiers techniques, les dossiers du personnel, les licences du personnel.

**Article 20  :** Les conditions de formation, de qualification et d’expérience, que doivent remplir les inspecteurs de l’ANAC, sont définies par décret en conseil des ministres.

Les inspecteurs de l’ANAC doivent posséder :

* des qualifications spécifiques acquises dans des organismes de formation reconnus ou agréés par l’Organisation de l’aviation civile internationale et une formation pratique ;
* une solide connaissance de la législation et de la réglementation de la matière concernée.

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

**Article 21  :** Les inspecteurs de l’aviation civile sont nommés par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile, sur proposition du directeur général de l’Agence.

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

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

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

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

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

Par leur habilitation, les inspecteurs sont investis des prérogatives nécessaires à l’exercice de leurs fonctions. De même, ils reçoivent du directeur général délégation de celles des prérogatives prévues des points a) à e) du premier alinéa de l’article 11 du présent code qui sont appropriées à leurs fonctions, à leurs qualifications et à leur expérience, à l’exclusion des mesures disciplinaires à l’encontre du personnel de l’aéronautique civile et de toute mesure de retrait définitif des autorisations, certificats et agréments mentionnés aux articles 7 et 9 du présent code qui ne relèvent que du directeur général.

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

**Article 22  :** Le statut des inspecteurs est déterminé par décret en conseil des ministres.

**Article 23  :** Tous les inspecteurs habilités par le directeur général et assermentés doivent être munis, dans l’exercice de leurs fonctions, d’un document d’identité officiel dont la forme et le contenu sont fixés par voie réglementaire.

**Article 24  :** Le secret professionnel n’est pas opposable aux inspecteurs de l’ANAC agissant dans le cadre de leurs missions, sous réserve du respect des données à caractère personnel.

**Article 25  :** Les inspecteurs sont tenus au secret professionnel.

**Article 26 :** Dans l’exercice de ses fonctions, l’inspecteur bénéficie de la protection de l’Etat. Il est protégé contre toutes menaces et tous outrages. En outre, il ne peut être poursuivi ou jugé pour des analyses, évaluations, commentaires, appréciations, avis ou recommandations effectués dans un rapport d’inspection.

**Article 27  :** Les ressources de l'ANAC comprennent :

1. le produit des redevances pour services rendus par l’ANAC ;
2. les produits provenant des redevances aéronautiques et extra aéronautiques ;
3. le produit des droits fixes ou forfaitaires pour les prestations ou les services rendus par l’ANAC ne pouvant faire l’objet d’une redevance ;
4. s’il y a lieu, le produit des redevances ou des loyers d’occupation du domaine confié à l’ANAC ;
5. le produit de la vente, après déclassement, des éléments du domaine public aéronautique ;
6. la dotation budgétaire annuelle allouée à l’ANAC par l'État. pour
7. les subventions des partenaires au développement ;
8. les dons et legs ;
9. les produits des amendes et pénalités aéronautiques infligées à titre de sanction administrative ;
10. toutes les ressources dont elle peut légalement disposer.

Les services et prestations de l’ANAC soumis aux redevances ainsi que les modalités de leur détermination et de leur perception sont fixées par décret en conseil des ministres.

Les taux des redevances sont fixés par le conseil d'administration de l'ANAC sur proposition du directeur général, après approbation du conseil d'orientation et de supervision qui en rend compte au Conseil des ministres.

Les redevances ou les loyers d’occupation du domaine confié à l’ANAC sont déterminés conformément aux usages en matière de redevances ou de loyer d’occupation du domaine de l’Etat.

**Article 28 :** L’ANAC est exonérée de tous droits, impôts et taxes en vigueur.

Cependant, elle est redevable des cotisations sociales, des impôts et taxes sur les traitements et salaires.

# 

# TITRE III : DES AERONEFS

## CHAPITRE PREMIER  DE L'IMMATRICULATION, DE LA NATIONALITEET DE LA PROPRIETE DES AERONEFS

### SECTION PREMIÈRE : DE L'IMMATRICULATION ET DE LA NATIONALITE DES AERONEFS

**Article 29 :** Un aéronef ne peut circuler que s'il est immatriculé dans l

**Article 30 :** Il est institué un registre d’immatriculation coté et paraphé, tenu sous la responsabilité administrative de l’ANAC.

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

Le registre est public et toute personne justifiant d’un intérêt légitime peut en obtenir copie conforme dans les conditions fixées par la règlementation en vigueur.

L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre de propriété. **Article 31 :** 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 économique et monétaire ouest africaine (UEMOA) ou de la Communauté économique des Etats de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) ;
* à une personne morale constituée conformément à la législation d'un Etat membre de 1'UEMOA ou de la CEDEAO, ayant son siège statutaire ou son principal établissement sur le territoire togolais ou d'un État membre de l'UEMOA ou de la CEDEAO.

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

**Article 32  :** Un aéronef immatriculé à l'étranger ne peut être inscrit sur le registre togolais qu'après justification de la radiation de son inscription sur le registre étranger.

**Article 33  :** Un aéronef immatriculé au Togo perd la nationalité togolaise si les conditions prévues à l’article 32 ne sont plus remplies ou si son propriétaire le fait immatriculer dans un autre Etat.

Dans le cas où l'une des conditions d'immatriculation prévue à l’article 32 ne se trouve plus remplie, le propriétaire de l'aéronef doit en faire la déclaration aux fins de radiation de l'inscription.

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

**Article 34**  **:** La radiation d’un aéronef du registre d’immatriculation entraîne d’office la perte de nationalité.

**Article 35  :** Pour l'application des règles posées par le code civil,les aéronefs constituent des biens meubles.

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

### SECTION 2 : DE LA CERTIFICATION ET DE LA NAVIGABILITE DES AERONEFS

**Article 36**  **:** Tout aéronef immatriculé au Togo et employé à la navigation aérienne doit être muni d'un certificat de navigabilité délivré par l'ANAC.

**Article 37**  **:** Le certificat de navigabilité est délivré à l'aéronef détenteur d’un certificat de type approprié et après une inspection d'aptitude au vol attestant de l’état de fonctionnement en toute sécurité.

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

### SECTION 3 : DE L'HYPOTHEQUE ET DU PRIVILEGE SUR LES AÉRONEFS

**Article 38**  **:** Les aéronefs ne peuvent faire l’objet d’hypothéque par convention entre les parties.

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 39**  **:**

Elle 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.

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 40 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 40**  **:** Les pièces de rechange visées à l'article 39 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 quelle que nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

Une publicité appropriée est effectuée sur place par voie d'affiches, pour informer 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 41**  **:** L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il est 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.

**Article 42**  **:** 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 payement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

**Article 43**  **:** Toute hypothèque est 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 fait également l'objet d'une mention au même registre.

**Article 44**  **:** S'il y a deux (2) 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 45**  **:** L'hypothèque est conservée pendant dix (10) ans à compter du jour de sa date d’inscription. 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 (3) années d'intérêts en plus de ceux de l'année courante.

**Article 46  :** 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 47  :** Sauf le cas de vente forcée, exécutée conformément aux dispositions de la présente section, 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 48  :** 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 49 et 51 de la présente loi.

**Article 49**  **:** Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

* les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la  
  distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;
* les rémunérations dues pour le sauvetage de l'aéronef ;
* les frais indispensables engagés pour sa conservation ;
* les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage  
  de conduite et des autres personnes employées au service de bord mais, en  
  ce qui concerne les gages, pour la durée de six (6) mois au plus ;
* les impôts et taxes dus par les exploitants ;
* les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à  
  l'atterrissage.

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

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

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

**Article 50**  **:** Les privilèges mentionnés à l'article 49 ci-dessus portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 42 de la présente loi. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

Ils s'éteignent trois (3) mois après l'événement qui leur a donné naissance, sauf si le créancier a fait inscrire sa créance au registre d'immatriculation de l'aéronef, avec indication de son montant, ou à défaut, a 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 (2) mois après publication de la cession  
  dans un journal d'annonces légales du domicile du vendeur, sauf si avant l'expiration de ce délai, le créancier a notifié sa créance à  
  l'acquéreur, au domicile élu par lui dans les publications.

**Article 51**  **:** Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 50 de la présente loi ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à leur naissance.

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

**Article 52**  **:** 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.

### SECTION 4 : DE LA SAISIE ET DE LA VENTE FORCEE DES AERONEFS

**Article 53  :** Les personnes visées à l'article 307 de la présente loi ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef togolais ou étranger qui se livre à la circulation aérienne en violation des dispositions de la présente loi. .

**Article 54**  **:** Les aéronefs d’État togolais et, sous réserve de réciprocité, les aéronefs d’État étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la convention de Rome du 29 mai 1933 portant sur l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs ou toute convention la modifiant, applicable au Togo.

**Article 55  :** 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 et sous réserve de la réciprocité.

**Article 56**  **:** Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un État partie à la convention de Genève du 19 juin 1948 relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, 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 57**  **:** 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 dues par le propriétaire porte sur les sommes relatives l'acquisition de ces aéronefs ou aux contrats de formation ou de maintenance liés à leur exploitation.

**Article 58**  **:** Après mise en demeure infructueuse du redevable de régulariser sa situation, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par lui ou lui appartenant, peut être requise auprès du président de la juridiction du lieu d'exécution de la mesure, par :

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

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

Les frais entraînés par la saisie conservatoire sont à la charge du redevable. Le paiement des sommes dues ou la fourniture d’une caution suffisanteentraîne la mainlevée de la saisie conservatoire.

### CHAPITRE II : DE LA CIRCULATION DES AERONEFS

### SECTION PREMIÈRE : DU DROIT DE CIRCULATION ET DE L'INTERCEPTION DES AERONEFS CIVILS

**Article 59**  **:** Les aéronefs togolais et ceux ayant la nationalité d’un Etat membre de l’UEMOA ou de la CEDEAO peuvent circuler librement au-dessus du territoire togolais, sous réserve d’observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes.

Tout autre aéronef ne peut circuler au-dessus du territoire togolais, que dans le cadre d’une convention internationale ou diplomatique ou s'il est autorisé, conformément aux conditions fixées par décret en conseil des ministres.

**Article 60  :** Tout aéronef en circulation au Togo doit avoir à son bord les documents à jour suivants :

* le certificat d’immatriculation ;
* le certificat de navigabilité ;
* les licences ou certificats des membres d’équipage ;
* le carnet de route ou document équivalent ;
* le manifeste des passagers indiquant leurs nom et prénoms ainsi que les lieux d’embarquement et de destination, s’il transporte des passagers ;
* le manifeste et les déclarations détaillées du fret, s’il transporte du fret ;
* ,s’il fait du transport aérien public
* le document attestant la certification acoustique, .

L’aéronef doit être muni d’appareils radioélectriques, d’une licence de la station radio de l’aéronef

.

**Article 61**  **:** Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées s'exerce dans les conditions telles qu'il n’entrave l'exercice du droit du propriétaire.

**Article 62**  **:** Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire togolais, peut être interdit par décret en conseil des ministres pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites sont indiqués dans le décret.

Tout aéronef qui pénètre dans une zone interdite définie dans les conditions fixée par l’alinéa ci-dessus, est tenu, dès qu'il s'en aperçoit, de donner le signal réglementaire et d'atterrir sur l'aérodrome le plus rapproché en dehors de la zone interdite.

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

**Article 63**  **:** Lorsque le territoire togolais est déclaré en état de siège et son survol interdit, tout aéronef qui contrevient à cette interdiction est saisi dès son 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 national.

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

**Article 64**  **:** Il est fait obligation à tout aéronef civil inscrit sur le registre togolais d’immatriculation ou utilisé par les exploitants togolais de se conformer aux ordres d'interception émis par les autres Etats.

**Article 65**  **:** Aucun aéronef pouvant voler sans pilote ne peut survoler le territoire togolais, sans autorisation d’utilisation délivrée par le ministère de la défense et une autorisation d’exploitation délivrée par l’ANAC.

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

**Article 66**  **:** Tout aéronef civil étranger qui, sans titre, survole le territoire togolais ou dont il y a des motifs raisonnables de conclure qu’il est utilisé dans l’espace aérien togolais à des fins incompatibles avec les buts de la convention de Chicago, est tenu de respecter tout ordre d’atterrir et toutes autres instructions des autorités militaires et civiles pour mettre fin à ces violations.

Il ne peut être fait usage d’armes ou de recours systématique à la force contre les aéronefs civils en vol et en cas d'interception, contre la vie des personnes se trouvant à bord. La sécurité des aéronefs ne doivent pas être mise en danger.

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

**Article 67 :** Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives sont soumises à une autorisation préalable dans des conditions fixées par voie réglementaire.

### Section 2 : De l’atterrissage et du décollage des aeronefs

**Article 68**  **:** Un aéronef ne peut atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes établis conformément à la réglementation en vigueur, sauf cas de force majeure.

**Article 69**  **:** Les aéronefs qui effectuent un vol international doivent :

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

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

### SECTION 3 : DE LA FOURNITURE DE SERVICE DE LA NAVIGATION AERIENNE

**Article 70**  **:** Est considérée comme fournisseur de services de navigation aérienne toute personne morale qui fournit en totalité ou en partie les services ci-après :

* service de la circulation aérienne ;
* service de la cartographie aéronautique ;
* service de l’information aéronautique ;
* service de la conception des procédures de vol ;
* service de la communication, navigation et surveillance ;
* service de l’assistance de la météorologie à la navigation aérienne ;
* service de recherches et sauvetage des aéronefs en détresse.

**Article 71**  **:** Le Togo fournit sur son territoire, des aéroports, des services radioélectriques et météorologiques et d'autres installations et services de navigation aérienne nécessaires à la navigation aérienne internationale, conformément à la reglementation en vigueur. Il adopte et met en œuvre les systèmes normalisés appropriés relatifs aux procédures de communications, aux codes, au balisage, à la signalisation, aux feux et aux autres pratiques et règles d'exploitation qui sont établis par les règlements en vigueur.

Il collabore pour la mise en œuvre des mesures internationales destinées à assurer la publication de cartes et plans aéronautiques, conformément aux normes définies par les règlements en vigueur.

**Article 72**  **:** Les services de navigation aérienne peuvent, en tout ou partie, être concédés à des organismes spécialisés. Dans ce cas, le concessionnaire est soumis au contrôle et à la supervision de l’ANAC , conformément aux dispositions du présent code.

**Article 73**  **:** Nul ne peut fournir un service de la navigation aérienne s’il n’est détenteur d’un certificat de sécurité de fournisseur de services de navigation aérienne délivré par le directeur général de l’ANAC.

Par dérogation aux dispositions de l’alinéa ci-dessus, l’ANAC peut exempter un fournisseur de services de navigation aérienne de l'obligation de détenir un certificat. Le fournisseur de services de navigation aérienne non certifié demeure sous la supervision de l’ANAC.

Les conditions et modalités d’application du présent article sont définies par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 74**  **:** Les prestataires de services de navigation aérienne formalisent leur partenariat par des accords écrits, ou des arrangements juridiques équivalents, qui précisent les obligations et fonctions spécifiques de chaque prestataire et permettent l’échange de données opérationnelles entre tous les prestataires de services pour ce qui concerne la circulation aérienne générale. Ces accords sont notifiés à l’ANAC .

**Article 75 :** L’ANAC peut déléguer des tâches de supervision de la sécurité d’un fournisseur de services de navigation aérienne à un organisme national ou régional.

**Article 76 :** L’ANAC assure en collaboration avec l’autorité chargée de la gestion des spectres et des fréquences, la gestion et la protection du spectre des radiofréquences aéronautiques, conformément aux réglementations nationales et internationales relatives aux radiocommunications.

**Article 77 :** Des servitudes radioélectriques destinées à protéger les équipements de télécommunications aéronautiques contre tout brouillage ou obstruction sont établies aux abords de ses équipements.

Les modalités d’établissement desdites servitudes sont fixées par décret en conseil des ministres.

### SECTION 4 : DE LA POLICE DE LA CIRCULATION DES AÉRONEFS

**Article 78**  **:** Sont soumis au contrôle de l’ANAC les aéronefs, les produits, pièces et équipements installés sur les aéronefs, ainsi que les organismes et personnes soumis aux exigences techniques de sécurité et de sûreté en matière de suivi de la navigabilité et d’entretien des aéronefs et de fourniture de services de navigation aérienne fixées par la présente loi, par les règlements de l’UEMOA ou de la CEDEAO, ou par les accords internationaux applicables au Togo.

Le directeur général de l’ANAC peut soumettre l’utilisation des aéronefs, produits, pièces et équipements spécifiés ci-dessus de même que l’exercice des activités des organismes et personnes concernées, à une autorisation préalable.

**Article 79**  **:** L’ANAC peut effectuer l’inspection de tout aéronef se trouvant sur un aérodrome togolais et de tout organisme ou personne morale mentionnée à l’article 70 pour s'assurer de sa conformité avec les normes de sécurité et de sûreté qui lui sont applicables, qu'elles soient togolaises, communautaires ou prises en application de la convention de Chicago.

L’inspection à l’attérrissage et au départ d’un aéronef se trouvant sur un aérodrome togolais est fait sans causer de retard déraisonnable.

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

**Article 80**  **:** Lorsque l'exercice des activités ou l'exploitation des aéronefs, des produits ou des matériels mentionnés à l’article 78 présente des risques particuliers pour la sécurité des biens et des personnes, le directeur général de l’ANAC peut :

* prescrire toutes mesures correctives ou restrictives d'exploitation ;
* en cas de risque immédiat, ordonner l'interdiction totale ou partielle de l'exercice des activités ou de l'utilisation des produits ou des matériels ;
* procéder à l'immobilisation au sol d'un aéronef jusqu'à l'élimination du risque identifié pour la sécurité ;
* subordonner à certaines conditions ou interdire l'activité au Togo d'un ou plusieurs exploitants d'aéronef d’un pays étranger jusqu’à l’adoption des mesures correctives satisfaisantes.

Dans les cas visés aux tirets 2 et 4, l’exploitant concerné a le droit d’être entendu avant le prononcé des mesures ou, lorsque ces mesures doivent être prises en urgence, immédiatement après.Les autorisations mentionnées à l’article 79 peuvent être retirées lorsque les méthodes de travail du titulaire, son comportement ou les matériels qu'il utilise créent un risque pour la sécurité et à la sûreté.

**Article 81**  **:**

Le ministre chargé de l’aviation civile peut, dans le but d'œuvrer pour la sécurité en vol des aéronefs évoluant dans la circulation aérienne générale, édicter :

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

S**ECTION 5 : DES REDEVANCES**

**Article 82**  **:** L'usage des installations et les services offerts au-dessus du territoire togolais, 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 au paiement d'une redevance, dite redevance de route.

**Article 83**  **:** Les services rendus par le Togo pour la sécurité de la circulation aérienne et pour la rapidité de ses mouvements à l'arrivée et au départ des aérodromes donnent lieu au paiement d'une redevance, dite redevance pour services terminaux de la circulation aérienne.

**Article 84**  **:** La liste des services visés aux articles 82 ~~103~~ et 83 ~~104~~ ci-dessus ainsi que les modalités de détermination des taux des redevances visées et de leur , de perception sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances. Les montants de ces redevances sont fixés en fonction des coûts réels des services rendus et des critères pertinents, objectifs, transparents et non discriminatoires, après consultation des acteurs concernés.

Pour la redevance pour services terminaux de la circulation aérienne l’arrêté peut autoriser l’application de taux particulier pour certaines zones ou certains types de vols et prévoir des exonérations de la redevance pour certains types de vols.

## CHAPITRE IV : DES DOMMAGES ET DES RESPONSABILITES

### 

### SECTION PREMIÈRE : DES RAPPORTS JURIDIQUES ET DE LA COMPÉTENCE DES TRIBUNAUX

**Article 85**  **:** Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en circulation sont régis principalement par la législation de l'Etat d'immatriculation dudit aéronef. En l’absence d’une telle législation nationale applicable, ces rapports sont encadrés par les instruments juridiques internationaaux en la matière.

Pour l'application des dispositions de l’alinéa 1er du présent article, le tribunal compétent est celui désigné par l’Etat d’immatriculation pour les rapports d’ordre privé. Pour les infractions commises à bord de l’aéronef au sol et celles commises en vol et dont les auteurs sont débarqués sur le territoire national, les juridictions nationales sont compétentes conformément aux dispositions du code de procédure pénale.

**Article 86**  **:** Sans préjudice des dispositions du code pénal, les tribunaux togolais sont compétents pour connaître de toute infraction commise à bord d'un aéronef immatriculé au Togo. Ils sont également compétents pour connaître de tout crime ou délit perpétré à l'encontre d'un tel aéronef, y compris lorsque ces actes sont commis hors du territoire togolais.

**Article 87**  **:** Sans préjudice des dispositions du code pénal, les tribunaux togolais sont également compétents :

1. en cas de crime ou de délit commis à bord ou à l'encontre d'un aéronef non immatriculé au Togo :
   * 1. lorsque l'auteur ou la victime est de nationalité togolaise ;
     2. lorsque l'appareil atterrit au Togo après le crime ou le délit ;
     3. 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. lorsque l'auteur de l'une ou l'autre des infractions suivantes ou son complice se trouve au Togo :
3. détournement d'un aéronef non immatriculé au Togo et 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 ;
4. toute infraction ou tentative d'infraction concernant un aéronef non immatriculé au Togo et figurant parmi celles énumérées aux alinéas a), b) et c) du point 1 de l'article 1er de la convention de Montréal du 23 septembre 1971 relative à la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile ;
5. toute infraction ou tentative d'infraction commise hors du territoire togolais et figurant parmi celles prévues aux alinéas a) et b), du paragraphe 1 bis de l'article 1er de la convention visée ci-dessus telle que amendée par l'article II -1 du Protocole complémentaire de Montréal du 24 février 1988 relatif à la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale.

### SECTION 2 : DE LA RESPONSABILITE DES ÉQUIPAGES ET DES EXPLOITANTS

**Article 88**  **:** En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote commandant de bord et de l'exploitant de l'appareil est engagée, conformément aux dispositions du code civil.

**Article 89**  **:** L'exploitant d'un aéronef est responsable de plein droit des dommages causés aux tiers situés à la surface, par les évolutions de l'aéronef ou par les personnes ou les objets qui en tomberaient.

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

**Article 90**  **:** Il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hormis les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

La responsabilité pour dommages aux personnes ou biens à la surface par suite de jet pour cause de force majeure,de jet réglementaire ou de jet spécialement autorisé est engagée conformément aux dispositions de l'article 89 .

**Article 91**  **:** En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables des dommages causés aux tiers.

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

### SECTION 3 : DE LA RECHERCHE ET DU SAUVETAGE

**Article** **92**  : Les dispositions du code de la marine marchande relatives à l'assistance et au sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril. Les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent aux épaves d'aéronefs trouvées en mer ou sur le littoral maritime**.**

**Article 93**  **:** Le Togo fournit sur son territoire des services de recherche et de sauvetage pour porter assistance aux aéronefs en détresse.

**Article 94**  **:** Il est créé auprès du ministère chargé de l’aviation civile, une structure de recherche et sauvetage.

Les attributions, l’organisation et le fonctionnement de cette structure sont fixées par décret en conseil des ministres.

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

**Article 95 :** Une coordination étroite est assurée entre les structures de recherches et sauvetage aéronautique, et maritime, et les autres administrations ou organismes capables de contribuer aux recherches et sauvetage, à travers des accords bilatéraux ou multilatéraux.

Les services et moyens locaux qui ne font pas partie de l’organisation des services de recheches et sauvetage prêtent sans réserve leur concours aux équipes de recherches et sauvetage dans les opérations et fournissent toute assistance possible aux survivants d'accidents d’aviation.

**Article 96 :** Le Togo conclut des accords bilatéraux et multilatéraux de coopération en matière de recherches et sauvetage d’aéronefs en détresse avec les Etats voisins et avec d’autres Etats le cas échéant.

**Article 97**  **:** Sous réserve du contrôle des autorités togolaises, les propriétaires d’un aéronef en détresse ou les autorités de l’Etat de son immatriculation sont autorisés à prendre des mesures d'assistance nécessitées par les circonstances.

Le centre secondaire de recherches et sauvetage prête assistance, sur demande aux équipes de recherches et sauvetage des Etats concernés, notamment sous forme d’aéronefs, de navires, de personnes ou de matériel.

Les équipes de recherches et sauvetage des Etats concernés peuvent être autorisées à entrer sur le territoire togolais dans le but de contribuer à la recherche des lieux d’accidents d’aviation et de porter secours aux survivants dans les conditions fixées par voie règlementaire.

Le déclenchement ou l’arrêt des activités de recherches et de sauvetage d’un aéronef incombe au centre secondaire de recherches et sauvetage après consultation du ministre chargé de l’aviation civile et/ou du ministre chargé de la marine marchande le cas échéant. .

**Article 98**  **:** Toute personne qui découvre une épave d’aéronef ou un élément d’aéronef doit en faire la déclaration à l’autorité administrative la plus proche dans les plus brefs délais sous peine des peines d’amendes prévues à l’article 299 du présent code.

**Article 99**  **:** En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois (3) 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.

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

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

## 

# TITRE IV : DES AERODROMES

## CHAPITRE PREMIER : DISPOSITIONS GENERALES

### SECTION PREMIÈRE : DES RÈGLES GÉNÉRALES DE CRÉATION, D’UTILISATION ET DE CONTRÔLE DES AÉRODROMES

**Article 100**  **:** Les dispositions du présent chapitre sont applicables à tous les aérodromes civils du Togo sous réserve des dispositions particulières aux aérodromes pour hélicoptères qui sont fixées par un arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 101**  **:** Les conditions de création, de mise en service et d'utilisation d’un aérodrome, sont fixées par décret en conseil des ministres**.**

Tous les aérodromes civils sont soumis au contrôle technique de l’ANAC et au contrôle administratif du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 102**  **:** Les normes techniques ayant une incidence sur la sécurité applicables à laconception**,** l’aménagementet l’exploitation des aérodromes civils, ainsi que les conditions dans lesquelles des dérogations à ces normes peuvent être accordées, sont définies par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 103**  **:** L’exploitant d’un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique ou d’un aérodrome à usage restreint est tenu de contracter une assurance couvrant les risques qu’il encourt du fait de l’aménagement et de l’exploitation de l’aérodrome.

**Article 104  :** L’exploitation d’un aérodrome utilisé pour les vols internationaux est subordonnée à l’obtention d’un certificat d’aérodrome concerné délivré par le directeur général de l’ANAC.

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

Le certificat d’aérodrome ou l’autorisation d’exploitation peut faire l’objet de suspension ou de retrait lorsque les manquements constatés de l’exploitant aux obligations afférentes au certificat font apparaître un risque grave pour la sécurité de l’aviation civile.

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

### 

### SECTION 2 : DE LA POLICE DES AÉRODROMES ET DES INSTALLATIONS À USAGE AÉRONAUTIQUES

**Article 105**  **:** Sous réserve des pouvoirs de l’autorité militaire à l’égard des aérodromes, zones d’aérodromes et installations relevant de la défense nationale, la police des aérodromes et des installations aéronautiques est assurée par le ministre chargé de l’aviation civile sur l’aéroport de Lomé et par le gouverneur sur les autres aérodromes.

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

Les pouvoirs de police s’exercent sur :

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

**Article 106**  **:** Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l’Etat, les inspecteurs de l’ANAC, ainsi que les personnels des entreprises agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Agence et habilités à cet effet s’assurent que les organismes ou entreprises implantés sur les aérodromes se conforment à la réglementation et aux mesures de prévention en matière de sécurité et de sûreté du transport aérien.

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

**Article 107**  **:** Les exploitants d’aérodromes civils sont tenus d’assurer le sauvetage et la lutte contre les incendies d’aéronefs, ainsi que la prévention du péril animalier.

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

### SECTION 3 : DES DISPOSITIONS SANITAIRES

**Article** **108**  **:** Le contrôle sanitaire aux frontières est régi sur le territoire togolais par les dispositions du règlement sanitaire international de l’Organisation mondiale de la santé, des autres instruments internationaux en la matière et de la règlementationnationalerelative à la prévention de la propagation par voie aérienne des maladies transmissibles.

## 

## CHAPITRE II : DES AERODROMES OUVERTS A LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

## SECTION PREMIÈRE  : DE LA CREATION, DE L’UTILISATION ET DE L’EXPLOITATION

**Article 109  :** Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique peuvent être créés par l'Etat, par les collectivités territoriales et les établissements publics, ainsi que par les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret en conseil des ministres.

**Article 110**  **:** 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 souhaite créer l'aérodrome.

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

Elle est ensuite approuvée par le ministre de 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 111**  **:** Le signataire de la convention prévue à l’article 110 du présent code peut, avec l'accord du ministre chargé de l'aviation civile, confier à un tiers agréé par le ministre, l'exécution de tout ou partie des obligations qui lui incombent du fait de la convention.

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

**Article 112**  **:** Lorsque le signataire de la convention prévue à l’article 110 du présent code ou le tiers agréé ne se conforme pas aux obligations qui lui incombent du fait de cette convention, ou lorsque l’exploitant de l’aérodrome ne respecte pas les dispositions du présent code relatives à la certification des aérodromes, à la mise en œuvre des mesures de sûreté, à la lutte contre l’incendie des aéronefs et à la prévention du péril animalier, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la mise en régie de l'exploitation de l'aérodrome aux frais du signataire de la convention ou la résiliation de la convention.

**Article 113**  **:** L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute moment, 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 114**  **:** Pour des raisons de défense nationale, l’Etat peut se substituer temporairement ou définitivement à l’exploitant d’un aérodrome dans des conditions définies par décret en conseil des ministres.

**Article 115**  **:** Les concessions accordées par l'Etat pour la construction, l'entretien et l'exploitation des aérodromes qui lui appartiennent sont soumises à un cahier des charges type approuvé par décret en conseil des ministres. Une redevance de concession, fixée par arrêté interministériel du ministre chargé de l'aviation civile et du ministre chargé des finances, est due par le concessionnaire.

### SECTION 2 : DES SERVICES D’ASSISTANCE EN ESCALE

**Article 116**  **:** L’assistance en escale est un service public qui peut être réalisé directement par l’Etat ou délégué à une personne morale de droit privé.

**Article 117 :** Sur les aéroports, les services d’assistance en escale sont fournis par des prestataires agréés par le ministre chargé de l’aviation civile et munis d’un certificat d’exploitation délivré par le directeur général de l’ANAC.

**Article 118 :** Le Togo se réserve le droit de limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services relevant d’une ou plusieurs catégories de service d’assistance en escale.

**Article 119 :** La gestion des infrastructures centralisées servant à la fourniture des services d'assistance en escale et dont la complexité, le coût ou l'impact sur l'environnement ne permettent pas la division ou la duplication, tels que les systèmes de tri de bagages, d'épuration des eaux ou de distribution de carburant, peut être confiée au gestionnaire de l'aéroport ou à une autre entité.

L’usage des infrastructures considérées peut être rendu obligatoire pour les prestataires de services et pour les transporteurs aériens.

La liste des infrastructures entrant dans le champ d’application du présent article est définie par un arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 120 :** Les conditions et modalités de délivrance de l’agrément et du certificat d’exploitation ainsi que les conditions dans lesquelles l’administration peut limiter le nombre de prestataires autorisés à fournir des services d’assistance en escale sont fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 121 :** Il est créé sur chaque aéroport du Togo, un comité de usagers des services d’assistance en escale.

Le comité des usagers a un rôle consultatif sur les questions relatives à l’organisation, aux tarifs et au fonctionnement de l’assistance en escale.

L’organisation et le fonctionnement du comité sont définis par un arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

### SECTION 3 : DES REDEVANCES

**Article 122  :** Les services publics aéroportuaires offerts sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, donnent lieu à la perception de redevances.

Les redevances sont dues par le seul fait de l’usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages et sont proportionnelles aux services rendus.

La détermination des redevances, prend en compte, outre les dépenses correspondant à des investissements déjà réalisés, les dépenses engagées voire futures liées à la construction d’infrastructures ou d’installations nouvelles avant leur mise en service.

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

La nature des redevances, leurs montants ainsi que leur répartition entre les différents prestataires aéroportuaires sont fixés par arrêté conjoint du ministre chargé de l’aviation civile et du ministre chargé des finances.

**Article 123**  **:** L’occupation ou l’utilisation du domaine public d’un aérodrome par un tiers autorisé à cet effet donne lieu à la perception d’une redevance au profit de l’exploitant de l’aérodrome concerné.

Pour les aérodromes n’appartenant pas à l’Etat, la perception de cette redevance est subordonnée à l’accord du signataire de la convention prévue à l’article 110 du présent code.

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

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

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

### SECTION 4 : DE L’ENVIRONNEMENT DES AÉRODROMES

**Article 124**  **:** Les travaux de construction, d’installation, d’extension ou de modernisation des aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique et des installations à usage aéronautique sont soumis à une étude d’impact sur l’environnement conformément aux dispositions de la loi-cadre sur l’environnement.

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

**Article 125  :** Les exploitants d’aérodromes et d’installations à usage aéronautique, les transporteurs aériens, les prestataires de service d’assistance en escale, ainsi que tout autre organisme ou entreprise autorisé à occuper ou utiliser l’emprise d’un aérodrome se conforment, pour la gestion des déchets, rejets, émissions, hors émissions sonores des aéronefs, et nuisances de toute nature issus de leurs activités, à la réglementation en matière de protection de l’environnement.

Ils se conforment aux prescriptions sanitaires particulières adoptées par l’autorité titulaire des pouvoirs de police sur l’aérodrome.

**Article 126**  **:** Le ministre chargé de l’aviation civile peut imposer des restrictions d’exploitation relatives aux nuisances sonores des aéronefs sur les aérodromes ouverts à la circulation aérienne publique, dans des conditions fixée par décreten conseil des ministres.

Ces restrictions d’exploitation sont établies de manière spécifique pour chaque aérodrome.

**Article 127**  **:** Les infractions aux dispositions de la présente loi dans le domaine de l’environnement des aérodromes sont poursuivies et réprimées par le code pénal et la loi cadre sur l’environnement.

**Article 128**  **:** Sans préjudice des modalités d’inspection et des sanctions prévues par la loi cadre sur l’environnement, la fonction de contrôle des nuisances environnementales aéroportuaires est assurée par la struture nationale chargée de la gestion de l’environnement.

## CHAPITRE III : DES AERODROMES NON OUVERTS A

## LA CIRCULATION AERIENNE PUBLIQUE

**Article 129**  **:** Les aérodromes non ouverts à la circulation aérienne publique ne sont pas soumis à la supervision de l’ANAC. Ils comprennent :

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

**Article 130**  **:** Les aérodromes à usage restreint sont des aérodromes dont les activités, tout en répondant à des besoins collectifs, techniques ou commerciaux, sont restreintes dans leur objet, ou réservées à certaines catégories d’aéronefs, ou exclusivement exercées par certaines personnes désignées à cet effet.

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

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

A titre exceptionnel, certaines opérations de transport commercial peuvent être autorisées sur ces aérodromes, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 131**  **:** 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 IV : DE LA PROTECTION DE L’EXPLOITATION**

**Article 132**  **:** L’exploitant d’aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique doit assurer la liberté d’accès et la non-discrimination dans l’utilisation des installations, des services et dans l’application des redevances dans les conditions uniformes pour tous les aéronefs.

**Article 133**  **:** L'enlèvement d'un aéronef qui encombre, pour quelque cause que ce soit, une piste, une bande, une voie de circulation, une aire ou leurs dégagements doit être effectué par l'exploitant de l'aéronef sur l'ordre qu'il reçoit de l’exploitant d’aérodrome.

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

En cas de défailllance du propriétaire ou l'exploitant de l'aéronef dans l'enlèvement déligent de l’aéronef, le gestionnaire de l'aérodrome ou ANAC peut prendre d'office toutes les dispositions utiles pour faire dégager les pistes, bandes, voies de circulation ou aires ainsi que leurs dégagements, aux frais et risques du propriétaire ou de l'exploitant de l'aéronef. Les mêmes dispositions peuvent être prises par le gestionnaire de l’aérodrome ou l’ANAC , lorsqu’il s’agit du propriétaire ou du gardien d’un véhicule, d’un animal ou de tous objets encombrants ou constituant un obstacle.

## CHAPITRE IV : DES SERVITUDES AERONAUTIQUES

## SECTION PREMIÈRE : DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article 134**  **:** Les servitudes aéronautiques garantissent à la navigation aérienne, des conditions de sécurité et assurent un niveau de protection au moins équivalent à celui des normes et pratiques recommandées de l’annexe 14 de la convention de Chicago.

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

**Article 135**  **:** Les dispositions du présent chapitre sont applicables :

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

**Article 136**  **:** Il est créé, sous l'autorité du ministre chargé de l'aviation civile, une commission des servitudes aéronautiques chargée de donner son avis sur toutes les questions concernant l'établissement, la modification ou la suppression des servitudes.

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

### SECTION 2 : DES SERVITUDES AÉRONAUTIQUES DE DÉGAGEMENT

**Article 137**  **:** Il est établi pour les aérodromes et installations définis à l’article 135 un plan de dégagement selon des modalités fixées par décreten conseil des ministres.

**Article 138**  **:** Les servitudes aéronautiques de dégagement définies par le plan grèvent les fonds intéressés à dater du jour de leur publication. A compter du même jour, aucun travail de grosses réparations ou d'amélioration exempté du permis de construire ne peut être effectué sur les bâtiments et autres ouvrages grevés de servitude sans l'autorisation de l'autorité administrative.

**Article 139**  **:** En cas d'urgence, l'autorité administrative peut prendre des mesures provisoires de sauvegarde dans des conditions définies par décreten conseil des ministres. Ces mesures cessent d'être applicables si, dans un délai de deux (2) ans à compter de leur adoption, elles n'ont pas été reprises dans un plan de dégagement régulièrement approuvé.

### 

### SECTION 3 : DU BALISAGE DES OBSTACLES

**Article 140**  **:** Le ministre chargé de l’aviation civile peut prescrire :

- le balisage de tous les obstacles qu'elle juge dangereux pour la navigation aérienne ;

* l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aides à la navigation aérienne ;
* la suppression ou la modification de dispositifs visuels de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne ou une gêne aux pilotes.

**Article 141**  **:** Pour la réalisation des balisages, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchages ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

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

### SECTION 4 : DES INSTALLATIONS SOUMISES À AUTORISATION SPÉCIALE

**Article 142**  **:** A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, est soumis à une autorisation spéciale du ministre chargé de l'aviation civile, après avis de la commission des servitudes.

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

### Les catégories d'installations et les conditions de leur établissement sont fixées par décret en conseil des ministres.

### SECTION 5 : DES PROCÉDURES RELATIVES AUX EXTENSIONS ET AUX CRÉATIONS D’AÉRODROMES

**Article 143**  **:** Lorsque, pour les besoins du trafic aérien, l'autorité compétente décide l'extension ou la création d'aérodromes ou d'installations destinées à assurer la sécurité de la navigation aérienne, les terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un projet d'aménagement foncier ou un document d’urbanisme pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés d’utilité publique par décret en conseildesministres, conformément à la réglementaion en vigueur. . La réserve des terrains peut être complétée par l'institution de servitudes aéronautiques conformément à un plan de dégagement.

## 

# TITRE V : DU PERSONNEL DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

## CHAPITRE PREMIER : DES DISPOSITIONS GENERALES

### SECTION PREMIÈRE : DES TITRES ET QUALIFICATIONS

**Article 144**  **:** Le personnel navigant d’un aéronef et les autres personnels aéronautiques doivent disposer des titres aéronautiques en cours de validité et/ou des qualifications requis par les dispositions du présent code et celles de ses textes d’application .

**Article 145**  **:** Les titres aéronautiques désignés sous l’appellation de brevets, licences ou certificats attestent l’acquisition de connaissances générales théoriques et pratiques. Ils sont délivrés après un examen et ouvrent à leurs titulaires le droitd’exercer les fonctions correspondantes sous réserve, le cas échéant, de la possession des qualifications propres à un type d’appareil, à un équipement, à une procédure ou aux conditions de vol et de l’aptitude médicale requise correspondante.

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

Les licences ou certificats ne sont valables que pour une durée déterminée. Ils sont renouvelables après vérification périodique des diverses conditions requises.

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

**Article 146**  **:** La liste des licences, certificats et qualifications, les privilèges qui y sont associés, les conditions requises pour leur obtention, leur durée de validité, les programmes et règlements des examens y afférents, ainsi que les modalités d'exemption sont fixés par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

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

**Article 147  :** Lorsqu'une licence, une qualification ou un certificat a été délivré par un Etat contractant, le directeur général de l’ANAC peut procéder soit à une validation de ces titres et qualification, soit à la délivrance d’une nouvelle licence ou certificat sur la base de la licence étrangère et y mentionner la même qualification si les conditions de leur délivrance par cet Etat sont au moins égales aux conditions minima fixées par les normes de l'OACI.

Lorsqu’après examen, la licence, la qualification ou le certificat ne répond pas aux conditions prévues au premier alinéa ci-dessus, pour être validé ou servir de base à une nouvelle délivrance, des exigences supplémentaires peuvent être prescrites.

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

### SECTION 2 : DE LA FORMATION POUR L’OBTENTION DES TITRES ET QUALIFICATIONS

**Article 148**  **:** Les organismes dispensant la formation pour l’obtention et le maintien des titres aéronautiques du personnel de l’aéronautique civile, les organismes de tests de compétences linguistiques et, s’il y a lieu, les personnes physiques dispensant la formation pour l’obtention et le maintien des qualifications, les examinateurs ou instructeurs, doivent être agréés, acceptés ou validés par le directeur général de l’ANAC dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile. Ces conditions portent, entre autres, sur l’organisation, les moyens humains et matériels, les garanties financières ainsi que sur les programmes de formation et d’opérations.

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

**Article 149**  **:** Les examinateurs et instructeurs qui font passer les épreuves d’aptitude et les contrôles de compétence pour l’obtention et le renouvellement des titres aéronautiques et des qualifications sont habilités par le directeur général de l’ANAC, dans les conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile .

**Article 150**  **:** L’agrément des organismes de formation, des organismes de tests de compétences lingustiques ainsi que l’habilitation des examinateurs et des instructeurs prévus aux articles 149 et 150 , peuvent être retirés lorsque lorsque l’organisme ou la personne physique ne rempli plus les conditions requises, ou présente**,** par ses méthodes de travail, son comportement ou les matériels utilisés**,** un risque pour la sécurité, après que l’organisme ou la personne concerné ait pu présenter ses observations.

En cas d’urgence, l’agrément peut être suspendu.

### SECTION 3 : DE LA MEDECINE AERONAUTIQUE

**Article 151  :** Le personnel de l’aéronautique civile doit disposer de certificats médicaux exigés pour exercer les fonctions correspondant aux titres aéronautiques.

Les certificats médicaux requis sont délivrés, après examen médical, par des médecins examinateurs, des cabinets médicaux, ou des centres d’expertise de médecine aéronautique agréés par le directeur général de l’ANAC.

Les conditions d’agrément sont fixées par arrêté conjoint du ministre chargé de l’aviation civile et du ministre chargé de la santé. Ces conditions portent, notamment sur les moyens matériels spécifiques mis en œuvre et sur la formation en médecine aéronautique du personnel médical.

Le conseil médical de l’aéronautique civile prévu à l’article 182 du présent code peut être saisi d’un recours administratif par l’ANAC, l’intéressé ou son employeur contre les décisions des centres d’expertise de médecine aéronautique ou les médecins examinateurs dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

Lorsqu'il est saisi, le conseil médical de l'aéronautique civile statue définitivement sur l'aptitude du personnel concerné.

**Article 152 :** L’agrément des centres d’expertise de médecine aéronautique, des cabinets médicaux et des médecins examinateurs peut être retiré ou suspendu dans les conditions prévues à l’article 150 .

### 

### SECTION 4 : DE LA DISCIPLINE

**Article 153**  **:** Tout personnel de l’aéronautique civile peut faire l’objet de sanctions disciplinaires en cas de manquements aux règles édictées par la présente loi et par les textes d’application.

**Article 154**  **:** Un conseil de discipline, rattaché à l’ANAC, propose au directeur général de l’ANAC les sanctions à appliquer en vertu de l’article 153 .

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

Les compétences, la composition et le fonctionnement du conseil de discipline ainsi que laprocédure disciplinaire et les sanctions encourues sont déterminés par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 155**  **:** En cas de présomption grave au sujet de la responsabilité ou d’incapacité d’un personnel de l’aéronautique civile, et en attendant les conclusions du conseil de discipline ou l’avis du conseil médical, le directeur général de l'ANAC peut suspendre les privilèges de l'intéressé de ses fonctions pour une duréene pouvant excéder deux (2) mois.

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

### 

### SECTION 5 : DU CONTRÔLE

**Article 156  :** Les organismes de formation les examinateurs , les centres d’expertise de médecine aéronautique, les cabinets médicaux ainsi que les médecins examinateurs visés par le présent chapitre sont soumis au contrôle de l’ANAC dans les mêmes conditions que celles prévues au deuxième alinéa de l’article 74 et à l’article 78 du présent code.

## 

## CHAPITRE II : DES CATEGORIES DE PERSONNEL DE L’AERONAUTIQUE CIVILE

**Article 157  :** Les personnels de l’aéronautique civile sont classés dans les catégories de personnels spécialisés ci-après :

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

### 

### SECTION PREMIÈRE : DU PERSONNEL NAVIGANT PROFESSIONNEL

### SOUS-SECTION PREMIÈRE : DES RÈGLES GÉNÉRALES

**Article 158**  **:** La qualité de navigant professionnel est reconnue aux personnes exerçant de façon habituelle et principale, soit pour leur propre compte, soit pour le compte d'autrui, dans un but lucratif ou contre rémunération, l’une des fonctions suivantes :

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

**Article 159**  **:** Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une ou plusieurs des catégories suivantes :

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

**Article 160**  **:** Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aviation civile au-delà de la limite d'âge fixée par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

**Article 161**  **:** Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile s’il n’est titulaire d'un titre aéronautique en état de validité et inscrit sur le registre correspondant aux fonctions et à la catégorie dont il relève telles que définies aux articles 158 et 159 .

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

* être de nationalité togolaise ou ressortissant d'un Etat membre de l'UEMOA ou d'un Etat partie à l'accord sur l'espace économique de la CEDEAO ;
* exercer comme personnel navigant professionnel dans une compagnie de droit togolais ou ayant son siège basé dans l’espace communautaire UEMOA ou CEDEAO ou avoir effectué avec succès une formation pour délivrance de licence dans un organisme de formation approuvé ou accepté par le Togo;
* n’avoir jamais fait l’objet d’une condamnation définitive à une peine privative de libertésoit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

### 

**Article 162 :** A titre exceptionnel, l’inscription sur les registres du personnel navigant professionnel de l’aéronautique civile des personnes n’ayant pas la nationalité togolaise et non ressortissant de l’espace UEMOA ou de la CEDEAO peut, dans chaque cas particulier, être autorisée par le directeur général de l’ANAC.

### SOUS-SECTION 2 : DU COMMANDANT DE BORD ET DE L'EQUIPAGE

**Article 163**  **:** 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 164**  **:** Le commandant de bord est responsable de l'exécution du vol.

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

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

**Article 165**  **:** Le commandant de bord a autorité sur toutes les personnes embarquées. Il a la faculté de débarquer toute personne parmi l'équipage ou les passagers, ou toute partie du chargement, qui peut présenter un danger pour la sécurité, la santé, la salubrité ou le bon ordre à bord de l'aéronef.

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

**Article 166**  **:** Le commandant de bord est consignataire de l’aéronef et responsable de son chargement. En cas de difficultés dans l'exécution de son mandat, il doit demander des instructions à l'exploitant. S'il lui est impossible de recevoir des instructions précises, il a le droit sans mandat spécial :

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

### SOUS-SECTION 3 : DU CONTRAT DE TRAVAIL ET DU TEMPS DE SERVICE

**Article 167**  **:** L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne obligatoirement lieu à l'établissement d'un contrat de travail écrit. Ce contrat précise en particulier :

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

**Article 168** **:** Le personnel navigant professionnel est régi, pour ses conditions de travail, par les règles du code du travail togolais dans la mesure où il n'y est pas dérogé au présent chapitre.

**Article 169**  **:** Lorsque le contrat prévoit l'expatriation du navigant, il précise :

* la durée du séjour à l'étranger qui ne pourra pas excéder trois (3) années  
   consécutives, sauf accord entre les deux (2) parties ;
* l'indemnité de séjour ;
* les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement.

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

**Article 170**  **:** Le contrat prévoit en outre 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. Dans ce cas, il doit lui verser, immédiatement et en une (1) 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 171**  **:** Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être assignés à un travail aérien en zone d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixe alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

**Article 172**  Les dispositions des articles 167 à 171 précédents ne s’appliquent qu’aux rapports entre l'employeur et le salarié. Elles ne font pas obstacle à l'exercice, par les autorités publiques, du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur.

**Article 173**  **:** 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 174**  **:** 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 175**  **:** En cas d'internement, de détention ou de captivité d'un membre de l'équipage à l'occasion du service et qui ne serait pas manifestement la conséquence d'un délit de droit commun, le contrat de travail est prorogé de plein droit avec toutes ses conséquences juridiques jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

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

**Article 176**  **:** 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 177**  **:** 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 178** **:** La durée annuelle du temps de service des salariés qui exercent l'une des fonctions énumérées à l'article 158 ci-dessus ~~193~~ du présent code ne peut excéder 1.800 heures, dans lesquelles le temps de vol est limité à 900 heures.

Le temps de service englobe les temps de vol, les temps consacrés aux activités connexes au vol et de certaines fractions de temps, déterminées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile, après consultation des organisations d'employeurs et de salariés intéressées, le temps pendant lequel le salarié est présent sur le lieu de travail et susceptible d'être appelé à tout moment pour effectuer un vol ou accomplir une tâche relevant de son contrat de travail.

Le temps de vol désigne le temps qui s'écoule entre l'heure à laquelle l'aéronef quitte son lieu de stationnement en vue du décollage et celle à laquelle il s'immobilise définitement au lieu de stationnement désigné, une fois que tous les moteurs sont éteints.

Outre les périodes de congés légaux définies par le code du travail, les salariés visés au premier alinéa du présent article bénéficient d'au moins sept (7) jours par mois libres de tout service et de toute astreinte. Ces jours de repos doivent être portés à leur connaissance par notification préalable.

**Article 179** **:** Pendant le vol, et en cas de décès ou d’empêchement du commandant de bord, le commandement de l’aéronef est assuré de plein droit, jusqu’au lieu de l’atterrissage, par le membre d’équipage suivant dans l’ordre fixé par la liste nominative de l’équipage dressée avant chaque vol.

### SOUS-SECTION 4 : DES INCAPACITES ET DU CONSEIL MÉDICAL

**Article 180**  **:** En cas d'incapacité de travail résultant de blessures ou de maladies non imputables au service d'un membre du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile en cours d'exécution du contrat, l'exploitant est tenu de lui assurer jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu'à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de la retraite :

* son salaire mensuel garanti pendant le mois au cours duquel est survenue l'incapacité, et pendant les trois (3) mois suivants ;
* la moitié de ce salaire pendant les trois (3) mois suivant cette première période.

**Article 181**  : En cas d'incapacité résultant d'un accident de travail ou d'une maladie imputable au service et reconnue comme telle par le conseil médical de l'aéronautique civile, l'intéressé a droit à percevoir jusqu'à la reprise de ses fonctions de navigant ou jusqu’à la décision du conseil médical de l'aéronautique civile ou, le cas échéant, jusqu'à la date de l'entrée en jouissance de sa retraite à :

* son salaire mensuel garanti pendant les six (6) premiers mois d'incapacité ;
* la moitié de ce salaire pendant les six (6) mois suivant cette première période.

Le présent article ne fait pas obstacle à l’application des dispositions des accords plus favorables qui peuveut lier les exploitants et leur personnel.

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

**Article 182**  **:** Il est créé, auprès de l’ANAC, un conseil médical de l'aéronautique civile.

Les attributions, la composition et le fonctionnement 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.

### SOUS-SECTION 5 : DES ASSURANCES

**Article 183**  **:** L’employeur est tenu de souscrire à une police d’assurance risques professionnels pour les personnels navigants.

## SECTION 2 : DU PERSONNEL NAVIGANT NON PROFESSIONNEL

**Article 184**  **:**

La qualité de membre d’équipage non professionnel de l’aéronautique civile est attribuée aux personnes s’adonnant à titre gratuit et occasionnel aux activités liées à la navigation aérienne quelles qu’en soient les raisons.

Le membre d’équipage non professionnel exerce toutes les activités liées à la navigation aérienne sur tout aéronef transportant ou non des passagers et qui n’est pas exploité contre rémunération.

**Article 185 :** Le membre d’équipage non professionnel est muni d’une licence pour l’exercice de ses fonctions.

Les conditions de délivrance de la licence sont fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

## SECTION 3 : DES AUTRES PERSONNELS AÉRONAUTIQUES

**Article 186 :** La qualité d’autre personnel de l’aéronautique civile est reconnue aux personnes exerçant au sol. Il s’agit notamment des :

* techniciens de maintenance d’aéronefs ;
* contrôleurs de la circulation aérienne ;
* agents techniques d’exploitation.

L’exercice des emplois ci-dessus mentionnés est subordonné à la détention d’une licence.

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

## CHAPITRE III : DE L’AVIATION CIVILE NON PROFESSIONNELLE

**Article 187**  **:** L'exploitation des aéroclubs et des organismes privés dont l’activité intéresse l’aviation légère et sportive est soumise à l'autorisation préalable du ministre chargé de l’aviation civile sur rapport du directeur général de l’ANAC.

**Article 188** **:** Les aéroclubs désirant donner des formations en aéronautique doivent se conformer à la réglementation en vigueur.

# TITRE VI : DES ACTIVITES AERIENNES

**Article 189  :** Conformément aux disposistionsdu présent code et de ses textes d’application, sont des activités aériennes, les activités suivantes :

1. transport aérien ;
2. travail aérien ;
3. vols privés.

## 

## CHAPITRE PREMIER : DU TRANSPORT AÉRIEN

### 

### SECTION PREMIÈRE : DES ENTREPRISES DE TRANSPORT AÉRIEN

**Article 190  :** L’exercice del’activité de transporteur aérien public est subordonné à l’obtention à titre individuel d’un agrément délivré par le ministre chargé de l’aviation civile et d’un permis d’exploitation aérienne accordé par le directeur général de l’ANAC dans des conditions fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 191**  **:** L'exploitation de services réguliers ou non réguliers de transport aérien public au départ, à destination ou à l'intérieur du territoire togolais est soumise à autorisation préalable du ministre chargé de l’aviation civile, dans des conditions fixées par arrêté dudit ministre et, pour les services soumis à la réglementation communautaire de l’UEMOA fixant les conditions d’accès des transporteurs aériens de l’UEMOA aux liaisons aériennes intracommunautaires, conformément aux dispositions de ladite réglementation et de la décision de Yamoussoukro.

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

**Article 192**  **:** L’exploitation de services de transport aérien public de passagers et de fret entre un point d’origine et un point de destination situés sur le territoire national est réservée aux transporteurs de l’UEMOA, sauf dérogations spéciales et temporaires accordées par le ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 193**  **:** Les aéronefs de transport public utilisés par des exploitants togolais doivent être immatriculés au Togo ou dans un Etat membre de l'UEMOA ou de l'espace économique de la CEDEAO.

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

**Article 194**  **:** Tous les transporteurs aériens et exploitants d’aéronefs qui utilisent l’espace aérien à l’intérieur, à destination, en provenance ou au-dessus du territoire togolais sont tenus, indépendamment de leur nationalité, de contracter une assurance couvrant en tout temps leur responsabilité civile, notamment à l'égard des passagers, des bagages, du fret, du courrier et des tiers à la surface, conformément aux dispositions des conventions internationales, de la réglementation en vigueur au Togo.

**Article 195  :** En vue d’assurer la sécurité aérienne, les entreprises de transport aérien sont soumises, à leur charge, au contrôle technique exercé par l’ANAC dans les mêmes conditions que celles prévues par les articles 78 et 79 de la présente loi.

SECTION 2 : DU CONTRAT DE TRANSPORT

**SOUS-SECTION PREMIÈRE  : DU TRANSPORT DE PERSONNES ET DE BAGAGES**

**Article 196**  **:** Le contrat de transport de personnes par air est constaté par la délivrance d'un billet de passage, individuel ou collectif.

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

**Article 197**  **:** Pour les transports internationaux, le transporteur ne peut embarquer les voyageurs qu'après justification qu'ils sont régulièrement autorisés à atterrir au point d'arrivée et aux escales prévues.

**Article 198**  **:** Les passagers aériens ont le droit d’être informés de l’identité du ou des transporteurs aériens effectifs qui assurent le ou les vols concernés.

**Article 199**  **:** Les passagers aériens bénéficient, en cas de refus d'embarquement contre leur volonté, d'annulation de leur vol ou de vol retardé d’une information, d’une indemnisation et d’une assistance adaptées aux inconvénients résultant de ces situations.

**Article 200**  **:** La responsabilité du transporteur de personnes est régie par les dispositions de la convention de Montréal du 28 mai 1999 pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou, lorsque celle-ci n’est pas applicable, de la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 pour l’unification de certaines règles relatives au transport aérien international ou de toute convention les modifiant et applicable au Togo.

**Article 201**  **:** Le transporteur ne peut se prévaloir des dispositions de la convention de Varsovie qui limitent sa responsabilité lorsque le dommage résulte d’une faute inexcusable commise par lui-même ou un de ses préposés agissant dans l’exercice de ses fonctions.

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

**Article 202**  **:** À défaut d’une action dans le délai prévu à l’article 204 ci-dessous, toute action contre le transporteur est irrecevable, sauf en cas de fraude.

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

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

**Article 203**  **:** L'action en responsabilité contre le transporteur de personnes est intentée, sous peine de déchéance, dans les deux (2) ans à compter de la date où l'aéronef est arrivé ou aurait dû arriver à destination, ou de l'arrêt du transport aérien.

**Article 204**  **:** Le transporteur est responsable du préjudice survenu en cas de décès ou de blessure d’un passager du seul fait que l’accident qui a causé le décès ou la blessure s’est produit à bord de l’aéronef ou au cours de toute opération d’embarquement ou de débarquement.

**Article 205**  **:** Le commandant de bord a la faculté d’imposer les mesures de contrainte nécessaires à toute personne parmi les passagers qui peut présenter un danger pour la sécurité ou le bon ordre à bord d’un aéronef. Il peut débarquer ces personnes.

**Article 206**  **:** Les modalités d’application de la présente sous-section sont déterminées par décret en conseil des ministres.

**SOUS-SECTION 2 : DU TRANSPORT DE MARCHANDISES**

**Article 207**  **:** Le contrat de transport de marchandises par air est constaté par une lettre de transport aérien (LTA).

**Article 208  :** La responsabilité du transporteur de marchandises ou de bagages est régie par les dispositions de la convention de Montréal ou de la convention de Varsovie.

**Article 209**  **:** Les dispositions des paragraphes 1 et 2 de l’article 22 de la convention de Montréal qui limitent la responsabilité du transporteur ne s’appliquent pas s’il est prouvé que le dommage résulte d’un acte ou d’une omission de celui-ci ou de l’un de ses préposés ou mandataires agissant dans l’exercice de ses fonctions, fait soit avec l’intention de provoquer un dommage, soit volontairement et avec conscience qu’un dommage en résultera probablement.

**Article 210**  **:** Le jet de marchandises indispensable à la sécurité de l'aéronef n'engage pas la responsabilité du transporteur envers l'expéditeur et le destinataire à raison de cette perte de marchandises, sauf s'il est établi que la faute du transporteur est à l'origine de la situation dans laquelle se trouve ledit aéronef.

### 

### SECTION 3 : DE L’AFFRETEMENT ET DE LA LOCATION D’AÉRONEFS

**Article 211**  **:** L'affrètement d'un aéronef est l'opération par laquelle un fréteur met à la disposition d'un affréteur un aéronef avec équipage. Sauf convention contraire, l'équipage reste sous la direction du fréteur.

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

**Article 212**  **:** La location d'un aéronef est l'opération par laquelle un bailleur met à la disposition d'un preneur un aéronef sans équipage.

**Article 213**  **:** La location ou l'affrètement d'un aéronef donne lieu à l’établissement d’un contrat écrit qui comporte les mentions obligatoires définies par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

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

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

**Article 214**  **:** Conformément à l’article 83 bis de la convention de Chicago, lorsqu’un aéronef immatriculé au Togo est exploité, en vertu d'un contrat de location, d’affrètement ou de tout autre arrangement similaire, par une personne physique ou morale ayant son siège ou son principal établissement, ou à défaut, sa résidence permanente dans un autre État contractant, l’État togolais peut, par accord avec cet Etat, lui transférer tout ou partie des fonctions et obligations que les articles 12, 30, 31 et 32*a*) de la convention de Chicago lui confèrent, en sa qualité d’État d’immatriculation, à l'égard de cet aéronef.

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

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

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

## 

## CHAPITRE II :DU TRAVAIL AERIEN

**Article 215**  **:** L'exercice de l’activité d’entreprise de travail aérien est subordonnée à la détention d’un agrément délivré, à titre individuel, par le ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 216**  **:** Avant toute utilisation, les exploitants des aéronefs destinés à un travail aérien doivent obtenir un certificat d’exploitation délivrée par le directeur général de l’ANAC.

Les conditions d’obtention de l’agrément et / du certificat sont fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**Article 217**  **:** Les aéronefs acquis, loués ou affrétés pour une activité de travail aérien doivent répondre en permanence aux conditions techniques d’exploitation fixées par le présent code.

**Article 218**  **:** Les activités de travail aérien sont soumises au contrôle technique de l’ANAC.

**CHAPITRE III : DES VOLS PRIVES**

**Article 219  :** Est qualifié de vol privé toute activité de transport aérien de personne non régulier à titre privé.

Les conditions d’exercice de cette activité sont fixées par voie règlementaire**.**

# 

# TITRE VII : DE LA GESTION DE LA SECURITE

**Article 220**

Il est établi par décret en conseil des ministres un programme national de sécurité de l’aviation civile (PNS) pour soutenir la gestion proactive et l’amélioration continue de la sécurité au Togo conformément aux normes et pratiques recommandées à l’Annexe 19 à la convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale structuré comme suit :

* politique, objectifs et ressources de l’État en matière de sécurité ;
* gestion des risques de sécurité par l’État ;
* assurance de la sécurité par l’État ;
* promotion de la sécurité par l’État.

Les modalités de mise en œuvre du programme sont fixées par voie règlementaire.

**Article 221 :** Les ressources financières et les moyens nécessaires à l’établissement et la gestion du programme national de sécurité de l’aviation civile proviennent de la redevance de la sécurité aérienne.

Outre la redevance de sécurité aérienne, le programme peut bénéficier des subventions de l’État, des dons, des legs et de toutes autres ressources non prohibées par les lois et règlements en vigueur.

**Article 222 :** Chaque autorité ou organisation exerçant des responsabilités liées au PNS s'assure de l’allocation des ressources humaines qualifiées et en nombre suffisant, financières et matérielles nécessaires pour la mise en œuvre et la gestion PNS.

**Article 223**  **:**

L’ANAC coordonne l’établissement et la gestion du programme national de sécurité.

Le Bureau togolais d’enquêtes d’incidents d’aviation participe à l’établissement et à la gestion du programme national de sécurité.

Les responsabilités des différentes autorités impliquées dans l’établissement et la gestion du programme national de sécurité sont définies par décret en conseil des ministres.

**Article 224  :** Les exploitants et les fournisseurs de services aéronautiques sont tenus d’établir et de mettre en œuvre un système de gestion de la sécurité (SGS) au sens de la convention de Chicago et de ses annexes.

Les systèmes de gestion de la sécurité des exploitants et des fournisseurs de services aéronautiques sont approuvés par l’ANAC qui en assure le suivi.

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

L’ANAC établit une politique de surveillance qui spécifie les conditions et les circonstances dans lesquelles les prestataires de services dotés d’un SGS peuvent traiter et résoudre à l’interne et à sa satisfaction les événements liés à certains problèmes de sécurité, dans le cadre de leur SGS.

**Article 225 :** L’ANAC met en place en coordination avec le Bureau togolais d’enquêtes d’incidents d’aviation une stratégie pour le développement des renseignements en matière de sécurité aérienne, y compris un système national de collecte et de traitement, de système de compte rendus obligatoire et volontaire, de partage et d’échange des données et informations de sécurité de l’aviation civile.

**Article 226 :** Les données et informations de sécurité ainsi que leurs sources connexes sont protégées. Les modalités de protection des données de sécurité et des informations de sécurité sont définies par voie réglementaire.

# TITRE VIII : DE LA SURETE ET DE LA FACILITATION

## 

## CHAPITRE PREMIER : DE LA SURETE

### 

### SECTION PREMIÈRE : DES DISPOSITIONS GÉNÉRALES

**Article 227**  **:** L’organisation de la sûreté de l’aviation civile au Togo est établie conformément à l’Annexe 17 à la Convention de Chicago.

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

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

**Article 228**  **:** Il est établi un programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l’aviation civile ayant pour objet de :

* vérifier l’efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté ;
* améliorer la mise en œuvre de ces mesures.

**Article 229 :** Il est établi un programme national de formation en sûreté de l’aviation civile à l’intention de tout le personnel qui participe à la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l’aviation civile ou qui en est chargé.

### Le programme de formation est conçu pour assurer l’efficacité du programme national de sûreté de l’aviation civile.

**230**

### taux de la redevance de sûreté ainsi que le arrêté conjoint des ministres chargés de l’aviation civile et des finances

### SECTION 2 : DE L’ORGANISATION DE LA SÛRETE

**Article 231**  **:** L’ANAC est l’autorité compétente de sûreté de l’aviation civile du Togo.

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

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

**Article 232**  **:** Il est institué par voie règlementaire pour chaque aéroport une autorité de sûreté ayant la responsabilité de la protection de l’aviation civile contre les actes d’intervention illicite ainsi que la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté.

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

**Article 233**  **:** Il est institué, auprès du ministre chargé de l’aviation civile, un comité national de sûreté de l’aviation civile destiné à assurer la coordination des activités de sûreté entre les ministères, services et autres organismes de l’Etat, les exploitants d’aéroport et d’aéronefs, les fournisseurs de services de la circulation aérienne et les autres entités concernées par ou chargées de la mise en œuvre des divers aspects du programme national de sûreté de l’aviation civile.

Les attributions, la composition et le fonctionnement du comité national de sûreté de l’aviation civile sont fixés par décret en conseil des ministres.

### 

### SECTION 3 : DES RESPONSABILITES OPERATIONNELLES ET DE LA SUPERVISION DE LA SÛRETE

**Article 234**  **:** Les dispositions du présent code et celles de ses textes d’application relatives à la sûreté de l’aviation civile sont mises en œuvre, lorsqu’elles ne relèvent pas des services de l’Etat, par les exploitants d’aérodromes, les fournisseurs de services de la navigation aérienne, les entreprises de transport aérien, les prestataires de service d’assistance en escale, les entreprises ou organismes visés aux articles 242 et  243 de la présente loi, les entreprises qui leur sont liées par contrat et toutes autres personnes autorisées à occuper ou à utiliser les zones non librement accessibles des aérodromes et des installations à usage aéronautique, chacun dans son domaine d’activité.

Les programmes de sûreté, d’assurance qualité et de formation en matière de sûreté des entreprises, personnes et organismes visés au premier alinéa du présent article, sont approuvés par le directeur général de l’ANAC avant leur mise en œuvre.

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

**Article 235** : Les personnes chargées de la mise en œuvre des contrôles de sûreté, les personnes autorisées à accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et les personnes qui ont accès à des informations sensibles de sûreté de l’aviation, sont soumises à une procédure de vérification de leurs antécédents avant leur prise de fonctions ou avant qu’elles n’aient accès à ces zones ou à ces informations.

La vérification des antécédents des personnes visées à l’alinéa précédent est réalisée par les services de la police nationale, de la gendarmerie nationale, du renseignement ou l’autorité de sûreté établie sur chaque aéroport.

La vérification d’antécédents est renouvelée à des intervalles périodiques définis par l’Agence nationale de l’aviation civile. Les personnes jugées inaptes à la suite d’une vérification de leurs antécédents sont immédiatement empêchées de mettre en œuvre les contrôles de sûreté, d’accéder sans escorte à des zones de sûreté à accès réglementé, et d’avoir accès à des informations sensibles de sûreté de l’aviation.

**Article 236**  **:** Sans préjudice des dispositions de l’article 234 , l’employeur des personnes qui exécutent les tâches concourant à la mise en œuvre des mesures de sûreté s’assure des compétences de son personnel dans le domaine de la sûreté du transport aérien requises pour l’exercice des tâches qui lui sont confiées.

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

Les modalités d’application du présent article sont fixées par voie règlementaire.

**Article 237**  **:** Sans préjudice de la compétence reconnue par la loi à certains agents civils et militaires de l’Etat, les inspecteurs de l’ANAC, ainsi que les organismes et personnes, agissant pour le compte et sous le contrôle de cette Agence et habilités à cet effet, s’assurent que les personnes, organismes ou entreprises visés au premier alinéa de l’article 234 implantés sur les aérodromes ou à l’extérieur de ceux-ci, se conforment aux mesures de sûreté dont la mise en œuvre leur incombe.

Les inspecteurs de l’ANAC et autres personnes ou organismes visés au premier alinéa, disposent en matière de sûreté du droit d’accès prévu à l’alinéa 2 de l’article 79 du présent code.

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

### SECTION 3 : DES MESURES DE PROTECTION CONTRE LES ACTES D’INTERVENTION ILLICITE

**Article 238  :** L’emprise des aérodromes affectés à titre exclusif, principal ou secondaire, à l’aviation civile comprend :

* une zone publique ;
* une zone réservée.

Les modalités d’organisation et de délimitation des zones de sûreté sont fixées par voie règlementaire.

**Article 239  :** La conception de tout projet de construction ou de modernisation d'un aéroport doit intégrer tous les aspects normatifs de la sûreté de l'aviation civile.

**Article 240  :** L’accès et la circulation en zone réservée des aérodromes et en tout lieu où sont mises en œuvre des mesures de sûreté prévues par le présent code et ses actes d’application sont soumis à la détention d’un titre de circulation ou d’une habilitation.

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

**Article 241**  **:** L’entreprise ou l'organisme installé à l'extérieur de la zone réservée doit, pour y accéder afin de livrer des biens et produits destinés à être embarqués à bord des aéronefs, être agréé par le directeur général de l’ANAC en qualité d'établissement connu. L'entreprise ou l'établissement agréé en qualité d'établissement connu met en œuvre des mesures de sûreté appropriées pendant le conditionnement de ces biens et produits et préserve leur intégrité jusqu'à leur entrée en zone réservée.

**Article 242**  **:** Le transporteur aérien met en œuvre des mesures de sûreté sur le fret et les colis postaux avant leur embarquement dans les aéronefs.

Le transporteur aérien effectue des contrôles de sûreté mentionnés à l’article 243 du fret et des colis postaux qui lui sont remis ou s’assure que ce fret ou ces colis postaux lui sont remis par un « agent habilité ».

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

**Article 243**  **:** En vue d’assurer préventivement la sûreté des vols, en régime intérieur, les officiers de police judiciaire ainsi que, sur l’ordre et sous la responsabilité de ceux-ci, les agents de police judiciaire, affectés à l’aviation civile, peuvent procéder à la fouille et à la visite, par tous moyens appropriés, des personnes, des bagages, du fret, des colis postaux, des aéronefs et des véhicules pénétrant ou se trouvant dans les zones et dépendances des aérodromes non librement accessibles au public ou sortant de celles-ci.

Les mêmes dispositions sont applicables en régime international. Les personnes compétentes pour procéder à la fouille et à la visite sont, en plus de celles visées à l’alinéa premier du présent article, les agents des douanes.

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

Les agréments prévus par alinéa 3 du présent article sont refusés ou retirés lorsque la moralité de la personne ou son comportement ne présentent pas les garanties requises au regard de la sûreté de l'Etat, de la sécurité publique, de la sécurité des personnes, de l'ordre public ou sont incompatibles avec l'exercice de ces missions.

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

**Article 244**  **:** Sont exemptées des mesures d’inspection-filtrage applicables aux personnes ainsi qu’à leurs bagages de cabine, que ce soit dans le cadre de leurs déplacements officiels ou privés :

* + le Président de la République en exercice ;
  + le Président du Conseil en exercice ;
  + le Président du Sénat en exercice ;
  + le Président de l’Assemblée nationale en exercice ;
  + les anciens Présidents de la République et Présidents du Conseil ;
  + les chefs d’Etat et chefs de gouvernement étrangers en exercice.

**Article 245**  **:** Les équipements utilisés pour mettre en œuvre les mesures de sûreté doivent préalablement être homologués par le directeur général de l’ANAC.

**Article 246**  **:** Sous réserve des dispositions du présent code relatives au contrat de transport de personnes, bagages et marchandises, en cas de dommage résultant d'un acte malveillant et causé par des colis postaux ou du fret visés par le présent chapitre, la responsabilité d'une entreprise ou d'un organisme agréé ne peut être engagée qu'en raison de l'inobservation des procédures et mesures prévues par le présent code.

## CHAPITRE II : DE LA FACILITATION

**Article 247  :** Il est établi par arrêté interministérieldes ministres chargés de l’aviation civile, des affaires étrangères, de la santé, de la sécurité, des finances et de l’agriculture un programme national de facilitation, conformément aux normes et pratiques recommandées de l’organisation de l’aviation civile.

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

**Article 248**  **:** Il est mis en place un comité national de facilitation du transport aérien et, selon les besoins des comités de facilitation d’aéroport ou des organes de coordination analogues, en vue de coordonner les activités de facilitation entre les différents ministères, institutions et autres organismes nationaux qui sont chargés des divers aspects de l’aviation civile internationale, ainsi qu’avec les exploitants d’aéroports et d’aéronefs.

Les attributions, l'organisation et le fonctionnement du comité national de facilitation du transport aérien sont fixés par arrêté interministériel des ministres chargés de l’aviation civile, des affaires étrangères, de la santé, de la sécurité, des finances et de l’agriculture.

**Article 249 :** Il est institué, au Togo, un système d’échanges des données sur les passagers aériens comprenant les renseignements préalables concernant les voyageurs et les données des dossiers des passagers.

**Article 250 :** Les données sur les passagers aériens des vols à destination ou en provenance du territoire togolais sont collectées, traités, protégées et utilisées à des fins de prévention, de recherche, de constatation et de poursuite des infractions terroristes et des formes graves de criminalité, conformément aux dispositions légales nationales en vigueur relatives à la protection des données à caractère peronnel.

**Article 251 :** Le système d’échanges des données sur les passagers doit être conforme aux normes et standards internationalement reconnus pour les renseignements préalables concernant les voyageurs et les données des dossiers passagers.

Un décret en conseil des ministres fixe les modalités de la collecte, du transfert, du traitement et de l'utilisation des données sur les passagers.

# TITRE IX : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION CIVILE ET DE L’ENQUÊTE TECHNIQUE

## CHAPITRE PREMIER : DES ACCIDENTS ET INCIDENTS D’AVIATION CIVILE ET LEUR NOTIFICATION

**Article 252**  **:**

Le présent titre s'applique aux accidents et incidents d'aviation :

* survenus à l'intérieur ou au-dessus du territoire national, y compris dans les eaux territoriales ;
* lorsque le Togo est l'État d'immatriculation et :
  + lorsqu’il est impossible d’établir avec certitude que le lieu de l’accident ou incident se trouve sur le territoire d’un État quelconque ;
  + lorsqu’un accident ou incident se produit sur le territoire d’un État non contractant qui n’a pas l’intention de mener une enquête conformément à l'Annexe 13 de la convention de Chicago ;
  + lorsque l’accident ou l’incident implique des aéronefs habités ou des aéronefs télépilotés certifiés conformément à l’Annexe 8 de la convention de Chicago ou des aéronefs exploités sous une autorisation d’exploitation conformément à l’Annexe 6 de la convention de Chicago.

Les dispositions du présent titre ne s’appliquent pas aux accidents et incidents impliquant :

* + des aéronefs engagés dans des opérations d’État ou des opérations militaires, douanières ou policières ou à des opérations analogues sauf disposition contraire expressément convenue entre les autorités compétentes ;
  + des aéronefs modèles, des ballons libres non habités ou tout autre aéronef sans équipage ne nécessitant pas de certificat de navigabilité ou d’autorisation d’exploitation conformément aux dispositions des Annexes 6 et 8 de la convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale, sauf si leur implication est jugée nécessaire à des fins d’analyse de sécurité.

Les normes concernant l’État de l’exploitant ne s’appliquent que lorsqu’il s’agit d’un aéronef loué, affrété, ou banalisé et si l’État de l’exploitant n’est pas l’État d’immatriculation et exerce, en partie ou en totalité, les fonctions et obligations de l’État d’immatriculation.

**Article 253**  **:** Toute personne qui découvre un élément d'aéronef en fait la déclaration sans délai au service des forces de l’ordre ou de sécurité, ou à l’autorité locale la plus proche.

Toute autorité locale ou force de l’ordre et de sécurité prévenue de la découverte d’un élément d’aéronef ou d’un accident d’aéronef sur le territoire national, informe le Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d'aviation (BTEA) institué par le présent code ou l’ANAC.

Toute personne physique ou morale opérant dans le transport aérien ou sur une plateforme aéroportuaire qui, dans l'exercice de ses fonctions ou activités professionnelles a connaissance d'un accident ou d'un incident d'aviation civile informe sans délai le BTEA et l’ANAC.

Aucune personne ne peut faire l’objet de sanction administrative, disciplinaire ou professionnelle pour avoir rendu compte d'un accident ou d'un incident d'aviation civile, dans les conditions prévues par le présent titre, qu'elle ait été ou non impliquée dans cet accident ou incident, sauf si elle s'est elle-même rendue coupable d'un manquement délibéré ou répété aux règles de sécurité.

Lorsque le Togo est État d’occurrence, le BTEA notifie l’évènement, sans délai, aux États concernés et à l’OACI, conformément aux dispositions de l’annexe 13 de la convention de Chicago relative à l’aviation civile internationale.

## CHAPITRE II : DE L’ENQUÊTE TECHNIQUE

### 

### SECTION PREMIÈRE : DES DISPOSITIONS GENERALES

**Article 254**  **:** Tout accident ou incident grave d'aviation civile fait l'objet d’ouverture d'une enquête de sécurité par le BTEA, conformément aux dispositions de l’annexe 13 à la convention de Chicago, du présent code et de ses textes d’application.

Tout autre incident d'aviation civile peut faire l'objet d'une enquête de sécurité si le BTEA ou le ministre chargé de l'aviation civile estime pouvoir en tirer des enseignements en matière de sécurité aérienne.

**Article 255**  **:** L'enquête de sécurité menée à la suite d’un accident ou d'un incident d'aviation civile a pour seul objet de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident ou incident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité dans le but de prévenir de futurs accidents ou incidents.

L'enquête réalisée conformément aux dispositions du présent titre, ne vise nullement à la détermination des fautes ou des responsabilités. Elle est distincte de toute action judiciaire ou administrative visant à déterminer les fautes ou les responsabilités.

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

**Article 256**  **:** Le BTEA est responsable de la conduite des enquêtes d’accidents et d’incidents d’aviation civile.

Toutefois, il peut déléguer, en totalité ou en partie, la conduite d’une enquête à un organisme d’enquête d’un autre État ou à un organisme régional d’enquête sur les accidents et incidents sur la base d’une convention. Dans ce cas, les autorités nationales compétentes facilitent la procédure d’enquête de sécurité.

**Article 257  :** Le BTEA détermine l’étendue de l’enquête et la procédure à suivre pour effectuer celle-ci, au regard des principes énoncés et de l’objectif visé par le présent chapitre et en fonction des enseignements qu’il entend tirer de l’événement de sécurité.

Il veille, dans la conduite des enquêtes, au respect des obligations du Togo découlant de la convention relative à l'aviation civile internationale.

Le BTEA mène l’enquête en toute indépendance et sans restriction.

Les modalités d’ouverture, de conduite, de participation, de délégation et de réouverture d’une enquête sont définies par voie règlementaire.

**Article 258 :**

En cas de défaillance d’un État contractant sur le territoire duquel s’est produit un accident ou un incident impliquant un aéronef pour lequel le Togo est l’État d’immatriculation et/ou de l’exploitant, le BTEA peut formellement demander une délégation pour la conduite de l’enquête.

Dans ce cas, le BTEA ouvre et conduit l’enquête de sécurité sur la base des informations dont il dispose lorsque cet État donne expressément son consentement ou ne répond pas à cette demande dans un délai fixé par voie règlementaire.

**Article 259  :** Le BTEA peut participer à une enquête de sécurité conduite par un organisme d’enquêtes d’un autre État, lorsque le Togo est impliqué en tant qu’État d’immatriculation, de l’exploitant, de conception ou de construction. Dans ce cas, le BTEA nomme un représentant accrédité pour participer à l’enquête. Ce dernier peut être accompagné de conseillers.

**Article 260 :** Lorsque les ressortissants togolais sont comptés au nombre de morts ou de blessés graves dans un accident ou incident survenu en dehors du territoire national, le BTEA peut désigner des experts pour suivre l’enquête de sécurité ouverte par l’organisme d’enquêtes de cet État.

En cas d’accident ou d’incident d’aéronef sur le territoire national dont les ressortissants étrangers sont comptés au nombre de morts ou de blessés graves, le Togo prend des mesures pour faciliter les formalités de rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d’origine, sur la demande des familles des victimes ou de l’exploitant de l’aéronef accidenté.

**Article 261 :** Les États concernés par un accident ou un incident peuvent désigner un représentant qui participe à l'enquête de sécurité sur un accident survenu impliquant un aéronef.

Comme États concernés, l’État d’immatriculation, l’État de l’exploitant, l’État de conception, l’État de construction et tout autre État qui, sur demande, fournit des renseignements, des moyens ou des experts, ont chacun la faculté de désigner un représentant accrédité qui participera à l’enquête.

L’État d’immatriculation et l’État de l’exploitant ont la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par l’exploitant pour seconder leurs représentants accrédités.

L’État de conception et l’État de construction ont la faculté de désigner un ou plusieurs conseillers proposés par les organismes responsables de la conception du type et de l’assemblage final de l’aéronef pour seconder leurs représentants accrédités.

Les représentants accrédités participent à l’enquête conformément aux dispositions de l’annexe 13 à la convention de Chicago.

Tout autre État non visé ci-dessus, mais dont l’implication est jugée pertinente pour l’enquête, peut être autorisé par le BTEA à participer à l’enquête de sécurité.

Les conseillers d’un représentant accrédité participent à l’enquête de sécurité sous le contrôle de celui-ci.

Les modalités d’accréditation, les droits et obligations des représentants d’autres États aux enquêtes du BTEA sont fixés par voie réglementaire.

**Article 262 :** Le BTEA coopère avec les organismes d’enquête des autres États ou des organismes régionaux dans le cadre de ses missions. En cas de besoin, il peut faire appel à d’autres expertises.

### SECTION 2 : DE L’ORGANISME D’ENQUETE DE SECURITÉ

**Article 263**  **:** Il est créé et placé sous la tutelle du ministère chargé de l’aviation civile, un organisme permanent et indépendant d’enquête technique d’accident d’aviation dénommé « Bureau togolais d'enquêtes d'accidents d’aviation » (BTEA).

Les attributions, l’organisation et le fonctionnement du BTEA sont fixés par décret en conseil des ministres.

**Article 264 :** Le BTEA exerce, de manière indépendante et sans restriction, les missions d'enquêtes de sécurité et d’analyse, sur les accidents et les incidents d'aviation civile.

À ce titre, il dispose des prérogatives pour :

* ouvrir des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation civile ;
* déterminer l'étendue de l'enquête et les procédures à suivre pour sa réalisation ;
* désigner les enquêteurs de sécurité chargés d'assurer l'organisation, la conduite et le contrôle de l'enquête ou de représenter le BTEA lors de sa participation à une enquête de sécurité conduite par l'autorité d'enquêtes d'un autre État ;
* mettre en place des systèmes de collecte et de traitement des données de sécurité de l’aviation civile ;
* mettre en place un système de notification immédiate des accidents et incidents de l’aviation civile ;
* établir des procédures pour l’ouverture, l’organisation, la conduite, la délégation, la participation et la réouverture des enquêtes sur les accidents et incidents d’aviation ;
* émettre des comptes rendus ou des déclarations, des conclusions, des recommandations de sécurité et le rapport final, sans avoir à obtenir l’approbation de quiconque.

**Article 265 :** Le BTEA est dirigé par un directeur, nommé par décret en conseil des ministres.

Le directeur du BTEA est habilité à :

* décider de l’ouverture, de la conduite et de la clôture des enquêtes ainsi que de leurs réouvertures éventuelles ;
* établir les politiques et procédures relatives à l’ouverture, l’organisation, la conduite, la délégation, la participation et la réouverture des enquêtes sur les accidents et les incidents d’aviation ;
* nommer un enquêteur désigné pour chaque enquête et constituer l’équipe d’enquête ;
* déléguer, en totalité ou en partie la conduite de l’enquête à un organisme d’un autre État ou à un organisme régional d’enquête ;
* signer les protocoles d’accord avec les organismes d’enquête des autres États ou des organismes régionaux d’enquête ou tout autre entité dans le cadre des missions du BTEA.

**Article 266 :** Les ressources du BTEA sont, entre autres, constituées par :

* la dotation budgétaire de l’État ;
* une quote part des redevances et des taxes aéronautiques et extra-aéronautiques, définie par voie règlementaire ;
* les dons et legs.

En cas d’accident ou d’incident, l’État met à la disposition du BTEA les ressources nécessaires pour conduire les enquêtes.

**Article 267**  **:** Le personnel du BTEA comprend des enquêteurs de sécurité capables d’exercer la fonction d’enquêteur désigné en cas d’enquête d’accident ou d’incident.

Les enquêteurs de sécurité sont nommés par le directeur du BTEA. Les critères de sélection et de nomination des enquêteurs de sécurité sont fixés par voie réglementaire.

Dans l’exercice de leurs fonctions, l’enquêteur de sécurité, l’enquêteur de première information et toute autre personne autorisée à participer à l’enquête est muni d’une carte d’enquêteur délivrée par le directeur du BTEA. Le contenu de la carte d’enquêteur et les modalités de délivrance, de renouvellement et de retrait sont fixés par voie réglementaire.

Afin d'assurer l'indépendance fonctionnelle du BTEA et la crédibilité de ses enquêtes, son personnel évite les conflits d'intérêts réels et potentiels.

Le BTEA établit et met en œuvre des mesures visant à prévenir d’éventuels conflits d’intérêts lors de la conduite d’une enquête ou de la délégation de celle-ci, en tout ou en partie.

### SECTION 3 : DE LA PRÉSERVATION DES ÉLÉMENTS DE L’ENQUÊTE

**Article 268**  **:** Sur les lieux où est survenu un accident, nul ne peut, de quelque façon que ce soit, sans l’accord du BTEA, modifier ou déplacer les éléments de l’enquête ou procéder à des prélèvements de ou sur ces éléments, qu’il s’agisse des lieux proprement dits, de l’aéronef ou de son épave, sauf si des exigences de sécurité ou la nécessité de porter assistance aux victimes le commandent.

Les forces de l’ordre et de sécurité, les autorités locales, informées de la survenue d’un accident, le personnel navigant ainsi que les organismes ou entreprises en relation avec l’accident ou l’incident prennent les mesures de nature à préserver les éléments et les informations pouvant être utiles à l’enquête, notamment les enregistrements de toute nature.

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

**Article 269 :** La rétention et, le cas échéant, l’altération ou la destruction, pour les besoins de l’enquête, des objets ou des documents soumis à examen ou à une analyse n’entraînent aucun droit à indemnité.

L’aéronef impliqué dans un accident ou un incident survenu sur le territoire national et son contenu sont mis à la disposition du propriétaire ou de son représentant dûment désigné, dès lors que ces objets ne sont plus nécessaires à l’enquête de sécurité du BTEA. Le BTEA prend les mesures nécessaires pour faciliter l’enlèvement de l’aéronef et à son contenu par le propriétaire ou son représentant.

Lorsque le propriétaire ou son représentant ne procède pas à l’enlèvement de l’aéronef et de son contenu dans un délai raisonnable, le BTEA peut procéder, à la charge du propriétaire, à l’enlèvement et à l’aliénation de l’aéronef et de son contenu.

Lorsque l’aéronef ou son contenu se trouve dans une zone dont l’accès est interdit, le BTEA fait prendre des dispositions pour déplacer l’aéronef ou de son contenu à un endroit où l’accès est autorisé.

**Article 270 :** Les transporteurs aériens exploitants des vols au départ ou à destination du Togo, prennent des dispositions permettant de produire le plus rapidement possible et au plus tard dans les deux (2) heures qui suivent l’annonce de l’accident ou de l’incident, la liste validée de toutes les personnes et la liste de toutes les marchandises dangereuses à bord. Ces listes sont mises immédiatement à la disposition du BTEA et de toute autorité compétente.

Les compagnies prennent des mesures pour que leurs passagers indiquent les noms et coordonnées d’une personne à contacter en cas d’accident ou incident. Ces informations servent uniquement à informer les parents des victimes en cas d’accident ou d’incident. Elles ne peuvent être communiquées à des tiers ou utilisées à des fins commerciales.

Les noms des personnes à bord de l’aéronef accidenté ne sont pas rendus public avant information de leurs familles par le BTEA et sans l’autorisation de celles-ci.

### SECTION 4 : DES POUVOIRS DU DIRECTEUR DU BTEA, DES ENQUÊTEURS DE SECURITÉ ET DES ENQUÊTEURS DE PREMIÈRE INFORMATION

**Artilce 271 :** Le directeur du BTEA nomme et habilite des enquêteurs de première-informations, autorisés à accéder rapidement et sans délai au lieu d’occurrence et à réaliser des prélèvements, pour le compte du BTEA, aux fins d'examen ou d’analyse, des indices qu'ils estiment susceptibles de contribuer à la détermination des causes de l’accident ou de l'incident, conformément aux conditions prévues par voie réglementaire.

**Article 272**  **:** Les enquêteurs techniques, les enquêteurs de première information et toute personne autorisée à participer à l’enquête technique en vertu des dispositions du présent titre et des textes pris pour son application sont munis, dans l’exercice de leurs fonctions ou dans le cadre de leur participation à l’enquête, d’une pièce d’identité ainsi que des documents officiels attestant de leurs prérogatives.

**Article 273  :** L’enquêteur désigné est chargé de l’organisation, de la conduite et du contrôle de l’enquête de sécurité.

Dans l’exercice de leurs fonctions, les enquêteurs de sécurité sont habilités à :

* accéder immédiatement, librement et sans entrave au site de l’accident ou de l’incident ainsi qu’à l’aéronef et son contenu et à tous les éléments pertinents et y exercer un contrôle exclusif ;
* prendre le contrôle et réglementer l’accès au lieu d’occurrence de l'accident ou de l'incident ;
* accéder et inspecter tout lieu, bâtiment ou aéronef dont l’entrée ou l’inspection leur paraît nécessaire aux fins de l’enquête ;
* prendre possession sans délais, examiner, démonter, tester ou prendre des mesures de conservation de tout objet ou élément de preuve qu’ils estiment nécessaires aux fins de l’enquête ;
* assurer un relevé immédiat des indices et un prélèvement contrôlé de débris ou de composants aux fins d’examen ou d’analyse ;
* avoir un accès immédiat aux enregistreurs de bord, aux enregistrements, aux dossiers de l’équipage, aux dossiers des services de la circulation aérienne et à tout autre enregistrement pertinent et exercer un contrôle total afin de procéder sans retard à un examen détaillé et à leur lecture ;
* demander aux autorités compétentes une autopsie complète du corps des personnes mortellement blessées et à y contribuer, ainsi qu’à accéder immédiatement aux résultats de ces autopsies ou de l’analyse des prélèvements effectués, en coordination avec le médecin désigné à cet effet ;
* demander aux autorités compétentes que des examens médicaux soient effectués sur les passagers, les personnes impliquées dans l’exploitation de l’aéronef et la fourniture des services de navigation aérienne ou que des prélèvements effectués sur ces personnes fassent l’objet d’analyses, et à accéder immédiatement aux résultats de ces examens et analyses, en coordination avec le médecin désigné à cet effet ;
* procéder à l’entretien des témoins ou de toute personne dont ils estiment l’audition utile;
* accéder librement aux informations pertinentes ou aux enregistrements détenus par toutes personnes physiques ou morales concernées par l’accident ou l’incident.

Lorsqu’au cours de l’enquête de sécurité, l'inspection ou le prélèvement d'échantillons ne peut être réalisé sur site, l’enquêteur est autorisé à emporter les objets concernés avec lui à cette fin pendant la durée nécessaire de l’enquête.

L’enquêteur désigné étend aux autres participants de l’enquête les pouvoirs énumérés ci-dessus, dans la mesure du nécessaire pour leur permettre de participer effectivement à l’enquête de sécurité.

Dans le cadre de leurs missions, le secret professionnel n’est pas opposable aux enquêteurs de sécurité.

Toute personne participant aux enquêtes de sécurité remplit ses fonctions de manière indépendante et ne sollicite ni n’accepte d’instructions de quiconque en dehors de l’enquêteur désigné ou du représentant accrédité lorsque le BTEA participe à une enquête.

**Article 274 :** Un enquêteur de sécurité ou un membre du BTEA ne peut être cité sous quel que titre que ce soit dans une affaire judiciaire liées aux enquêtes de sécurité.

**Article 275  :** Le BTEA peut dans l’exercice de ses missions faire appel aux forces de défense et de sécurité.

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

**Article 276**  : Le BTEA et l’autorité judiciaire coopèrent dans le cadre de la conduite des enquêtes d’accidents et incidents d’aviation sur la base d’un accord de coopération.

L’accord de coopération garantit l’indépendance du BTEA et permet que l’enquête de sécurité se déroule avec diligence et efficacité. Ledit accord porte, entre autres, sur les points suivants :

* l’accès au site de l’accident ou de l’incident ;
* la gestion des conflits de compétence ;
* la conservation des preuves et l’accès à celles-ci ;
* les rapports initiaux et en cours sur l’état d’avancement de chaque opération ;
* l’échange d’informations ;
* l’échange d’informations protégées ;
* l’utilisation appropriée des informations en matière de sécurité ;
* la résolution des conflits ou différends.

**Article 277 :** Lorsque l’accident ou l’incident entraine des dommages aux personnes ou aux biens, les autorités judiciaires agissent sans entraver de quelque manière que ce soit les activités du BTEA.

**Article 278**  **:** Tous les actes d’enquête prévus au présent chapitre sont consignés dans des procès-verbaux établis par les enquêteurs et comportant la date et l'heure de début et de fin de l'intervention, le nom et la signature de l’enquêteur de sécurité qui y procède, l'inventaire des débris, fluides, pièces, organes, ensembles mécanismes ou documents retenus ou vérifiés et, le cas échéant, les observations de la personne qui en avait la garde, et tout autre renseignement requis par les dispositions établies par voie réglementaire.

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

### 

### SECTION 5 : DE LA DIFFUSION ET DU TRAITEMENT DES INFORMATIONS ET DES RAPPORTS D’ENQUÊTE DE SECURITE

**Article 279**  **:** Le personnel du BTEA ainsi que toute personne participant ou contribuant à une enquête de sécurité sont tenus au secret professionnel, conformément à la réglementation en vigueur. L’anonymat des personnes impliquées doit être préservé.

Ne peuvent être divulguer au public ou utiliser à des fins autres que l’enquête sur les accidents et incidents, les éléments ci-après :

* les dossiers des entretiens menés et toutes les déclarations obtenues des personnes par le BTEA au cours de l’enquête de sécurité ;
* toutes les communications entre les personnes qui ont participé à l’exploitation de l’aéronef ;
* les enregistrements relevant l’identité des personnes ayant témoigné dans le cadre de l’enquête de sécurité ;
* les renseignements recueillis par le BTEA et qui relèvent des données à caractère personnel ;
* les éléments produits ultérieurement au cours de l’enquête tels que des notes, des projets, des avis écrits par les enquêteurs et les participants à l’enquêtes, des opinions exprimées au cours de l’analyse des renseignements, y compris les renseignements fournis par les enregistreurs de bord ;
* les renseignements et leur analyse, les opinions et les éléments de preuves fournis par les services d’enquêtes et les représentants des États tiers conformément aux normes et pratiques recommandées internationales ;
* les projets de comptes rendus préliminaires, de rapports finals et de déclarations intermédiaires;
* le contenu des conversations et les images du poste de pilotage et leurs transcriptions ;
* les enregistrements et transcriptions écrits ou électroniques provenant des services de contrôle de la circulation aérienne, y compris les rapports et les analyses destinés à des fins internes;
* les images, les enregistrements audio et vidéo réalisés par l’exploitant d’aérodrome ;
* les comptes rendus d’évènements;
* les rapports contenant les informations de sécurité portant sur les aéronefs étrangers et tous documents s'y rapportant ;
* les documents recueillis pour l'établissement du rapport d'enquête de sécurité prévu à l’article 275 du présent code

**Article 280 :** Le BTEA met en place des mécanismes et des mesures de contrôle d’accès et de sécurisation des données afin de garantir la protection et la confidentialité des informations recueillies dans le cadre des enquêtes de sécurité.

Le BTEA détermine si d’autres éléments obtenus ou produits lors des enquêtes nécessitent une protection équivalente.

**Article 281 :** Par dérogation aux dispositions de l’article 282 ci-dessus, le directeur du BTEA est habilité à communiquer des informations qu’il juge pertinentes pour la prévention d’un accident ou d’un incident grave à l’autorité de l’aviation civile, aux entités responsables de la fabrication ou de l’entretien de l’aéronef ou de ses équipements, aux personnes physiques ou morales responsables de la formation du personnel, de l’exploitation de l’aéronef, de l’exploitation des aérodromes, de la fourniture des services de navigation aérienne ou d’assistance en escale et à toutes autres personnes dont l’action concourt à la sécurité aérienne.

Le directeur du BTEA et, le cas échéant, l’enquêteur désigné, sont habilités, dans le cadre de leurs missions, à informer les victimes, leurs familles ou les associations concernées sur l’évolution de l’enquête, les constatations effectuées et les recommandations de sécurité, sous réserve du respect des règles de confidentialité et de protection des données à caractère personnel.

**Article 282  :** À tout moment de l’enquête de sécurité et après consultation appropriée des parties prenantes, le BTEA recommande toute mesure préventive qu’il juge nécessaire de prendre rapidement en vue de renforcer la sécurité aérienne.

Le BTEA peut formuler des recommandations de sécurité sur la base d’études ou d’analyses d’une série d’enquêtes ou de toute autre activité menée dans le cadre de ses missions.

Une recommandation de sécurité ne constitue en aucun cas une présomption de faute ou de responsabilité dans un accident ou un incident.

Toute personne à qui est adressée une recommandation de sécurité du BTEA, accuse réception et notifie au BTEA les mesures prises ou qu'elle se propose de prendre, le cas échéant, pour la mise œuvre et le calendrier de mise en œuvre.

À défaut, elle fournit une explication détaillée des raisons pour lesquelles aucune mesure ne sera prise pour appliquer la recommandation de sécurité.

**Article 283**  **:** Toute enquête de sécurité fait l’objet d’un rapport. Ce rapport indique que l’unique objectif de l’enquête de sécurité est la prévention des accidents et incidents, sans détermination des fautes ou des responsabilités. Le rapport peut contenir des recommandations de sécurité.

Le rapport d’enquête protège l’anonymat de tout individu impliqué dans l’accident ou l’incident. Le BTEA ne reçoit aucune instruction d’aucune autorité ou organisme dans l’élaboration et la diffusion du rapport d’enquête de sécurité.

Les modalités d’élaboration et de diffusion du rapport d’enquête de sécurité sont fixées par décret en conseil des ministres.

~~Il est interdit de communiquer ou laisser communiquer le projet de rapport, d’en faire usage ou d’en permettre l’utilisation, à des fins autres que la prise de mesures correctives ou à des fins non strictement nécessaires à l’étude du projet ou à la présentation d’observations à son sujet~~.

**Article 284 :** Le BTEA peut rouvrir une enquête de sécurité dans les cas suivants :

* l’aéronef concerné, qui était considéré comme disparu à l’issue des recherches officielles, est retrouvé ultérieurement ;
* des éléments nouveaux particulièrement importants sont découverts.

Lorsque l’ouverture de l’enquête de sécurité n’a pas été effectuée par le Togo, le BTEA obtient préalablement le consentement de l’État qui l’a ouverte.

**Article 285**  **:** L’ANAC veille à la mise en œuvre dans les plus brefs délais des mesures correctives résultant des recommandations de sécurité émises par le BTEA.

Dans l’hypothèse où l’ANAC est la principale concernée, le ministère chargé de l’aviation civile est responsable de cette mission de supervision.

Toute différence avec ces recommandations doit être signalée au BTEA et justifiée.

Les mesures correctrices, leurs éventuelles différences avec les recommandations de sécurité et la justification de ces différences font l’objet d’une publication dans les conditions prévues à l’article287 du présent code.

**Article 286 :** Le BTEA constitue et tient à jour un dossier relatif à chaque enquête, lequel contient tous les documents pertinents relatifs à celle-ci.

Les dossiers d’enquête sont conservés pendant au moins vingt (20) ans après l’occurrence de l’événement de sécurité concerné.

**Article 287**  **:** Le ministre chargé de l’aviation civile publie un rapport annuel en matière de sécurité, contenant des informations sur les types d’accidents, d’incidents et d’événements recensés, ainsi que les informations prévues au dernier alinéa de l’article 285 du présent code.

### 

**TITRE X**: **DE LA CONSTATION DES INFRACTIONS ET DES SANCTIONS**

**CHAPITRE PREMIER : DE LA CONSTATION DES INFRACTIONS**

**Article 288**  **:** Sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent code et de ses textes d’application, outre les officiers de police judiciaire, les inspecteurs de l'aviation civile, les militaires ou marins, les gendarmes et les agents de douanes commissionnés à cet effet.

La commission est délivrée par :

* le directeur général de l’ANAC pour les inspecteurs de l’aviation civile,
* les ministres chargés de la défense et de la sécurité, pour les personnels placés sous leur autorité ;
* l’office togolais des recettes pour les agents de la douane.

En ce qui concerne les inspecteurs de l’ANAC, l’habilitation délivrée par le directeur général vaut commission.

La commission mentionne l’objet du commissionnement et la circonscription géographique dans laquelle l’agent commissionné a vocation, en raison de son affectation, à constater les infractions.

Les agents commissionnés prêtent serment devant le tribunal de première instance de Lomé. Ils dans le cadre de leur mission si nécessaire**Article 289**  **:** Les procès-verbaux constatant les infractions prévues à la présente loi sont transmis sans délai au procureur de la République.

Ces procès-verbaux font foi jusqu’à preuve du contraire.

Copie des procès-verbaux est adressée au directeur général de l’ANAC. Celui-ci peut adresser au ministère public son avis sur la gravité des faits relevés et présenter des observations devant la juridiction saisie des poursuites.

**CHAPITRE II : DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES ET PENALES**

**SECTION PREMIÈRE : DES SANCTIONS ADMINISTRATIVES**

**Article 290** : Tout exploitant, tout usager et tout prestataire de services peut faire l’objet de sanctions administratives en cas de manquements aux dispositions de la présente loi et de ses textes d’application.

Les conditions et les modalités d’application des sanctions administratives sont fixées par arrêté du ministre chargé de l’aviation civile.

**SECTION 2 : DES SANCTIONS PENALES**

**SOUS-SECTION PREMIÈRE : DES SANCTIONS PENALES RELATIVES AUX AERONEFS**

**Article 291** **:** Est puni d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) 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 (2) peines, quiconque :

1. met ou laisse en service un aéronef non muni de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;
2. met ou laisse en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 31 ~~53~~ de la présente loi ;
3. fait ou laisse circuler un aéronef avec un certificat de navigabilité ou un laissez-passer exceptionnel invalide ;
4. fait ou laisse circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;
5. fait ou laisse circuler un aéronef dans les conditions d'utilisation non conformes aux règles de sécurité édictées par la présente loi et ses textes d'application.

**Article 292** **:** Est puni d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) 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 (2) peines, quiconque :

1. conduit ou participe à la conduite d'un aéronef sans les titres, en état de validité, exigés par la réglementation en vigueur ;
2. détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents des indications inexactes ;
3. conduit un aéronef ou participe à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 292 ~~117~~ ci-dessus ;
4. contrevient aux dispositions relatives à l'utilisation d'aérodromes régulièrement établis ;
5. conduit un aéronef ou participe à sa conduite sous l'emprise de l'alcool, de narcotique ou de stupéfiants.

**Article 293** **:** Les peines prévues aux articles 291 et 292 ~~117 et 118~~ de la présente loi sont portées au double si les infractions prévues sous aux ponts a), c) et d) de l'article 291 ~~117~~ et au point a) de l'article 292 ~~118~~ ont été commises après le refus de délivrance ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou du laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par la réglementation en vigueur.

**Article 294** **:** Est puni d'un emprisonnement d'un (1) à deux (2) mois et d'une amende de cent mille (100.000) à un million (1.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (2) peines:

* quiconque setrouve à bord d'un aéronef en vol sans titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;
* quiconque neseconformepas ou refuse de se conformer aux instructions du commandant de bord en vue de la sécurité de l'aéronef ou de celle des personnes transportées.
* quiconque fume dans les toilettes ou ailleurs à bord d’un aéronef ;
* quiconque détériore un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l’aéronef ;
* quiconque utilise un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

**Article 295** **:** Est puni d'un emprisonnement de six (6) mois à un (1) an et d'une amende de deux millions (2.000.000) à dix millions (10.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (2) peines, quiconque :

* transporte par aéronef, sans autorisation spéciale, des explosifs, des armes et munitions de guerre ou autres marchandises dangereuses et des pigeons voyageurs ;
* transporte ou utilise des appareils photographiques dont le transport et l'usage sont interdits ;
* fait usage, à bord des aéronefs, des objets ou appareils dont le transport est interdit ;
* fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites sans autorisation spéciale.

**Article 296** **:** Est puni d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA tout pilote qui ne se conforme pas aux prescriptions de l'article 61 ~~85~~ de la présente loi, relatif aux restrictions de survol de certaines zones.

**Article 297** **:** Quiconque appose ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui supprime ou fait supprimer, rend ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, est puni d'une peine d’emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d'une amende de cinq cent mille (500.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA.

**Article 298** **:** Quiconque, ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commet une nouvelle infraction visée par la présente loi ou la même infraction dans un délai de cinq (5) ans suivant l’expiration de la peine d'emprisonnement, le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, encourt le maximum des peines d'emprisonnement et d'amende prévues pour cette infraction. Ces peines peuvent être portées au double du maximum légal.

**Article 299** **:** Sont punis d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA et/ousuivant les circonstances, d'un emprisonnement de un (1) à deux (2) mois :

1. le commandant de bord qui omet de tenir ou faire tenir l'un des documents de bord prévus à l'article 60 ~~85~~ de la présente loi ;
2. les membres de l'équipage spécialement chargés de la tenue de ces documents ;
3. le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui omet de conserver un des documents de bord pendant trois (3) ans à partir de la dernière inscription ;
4. toute personne qui contrevient aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs prévus à l'article 59 ~~84~~ alinéa 1er de la présente loi ;
5. toute personne qui contrevient aux dispositions relatives au survol de ville ou d'agglomération.

En cas de récidive, un (1) après la condamnation du contrevanant, la peine d'emprisonnement est prononcée.

**Article 300** **:** Est puni d'une amende de deux cent mille (200.000) à un million cinq cent mille (1.500.000) francs CFA et/ou suivant les circonstances, d'un emprisonnement de trois (3) à six (6) mois toute personne qui contrevient aux dispositions relatives aux spectacles aériens.

**Article 301** **:** Une interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pour la durée de trois (3) mois à deux (2) ans, peut être prononcée par le jugement ou l'arrêt contre un membre d'équipage condamné en vertu des articles 292, 295 et 296 ~~118, 121, et 122~~ ci-dessus.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans un délai de cinq (5) ans, l'interdiction est prononcée pour la durée maximale prévue à l’alinéa précédent et peut être portée au double.

Les licences et certificats dont seraient porteurs le contrevenant sont gardés , pendant toute la durée de l'interdiction, au greffe de la juridiction qui a prononcé l'interdiction.

A ce titre, le condamné est tenu de déposerces licences et certificats, soit à ce greffe, soit à celui de son domicile, dans les cinq (5) jours qui suivent la date à laquelle la condamnation est devenue définitive, faute de quoi, il est puni 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 292 ~~118~~ ci-dessus en cas de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction.

**Article 302** **:** Tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution, est 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 (2) peines, même si ce jet n'a causé aucun dommage, et sans préjudice des peines qui pourraient être encourues en cas d'autres infractions.

**Article 303** **:** Tout commandant de bord d'un aéronef qui cause ou occasionne un accident à la surface sans avertir sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lesquelles il peut entrer en communication et tente ainsi d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut encourir, est puni des peines prévues par le code pénale pour sanctionner le délit de fuite.

**Article 304** **:** Est punie d’une peine d’emprisonnement de six (6) mois à deux (2) ans et d’une amende de cinq cent mille (500 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA ou de l’une de ces deux (2) peines toute personne qui accomplit l’un quelconque des actes ci-après à bord d’un aéronef civil :

1. voies de fait, intimidation ou menace, physique ou verbale, contre un membre d’équipage, si un tel acte l’empêche de s’acquitter de ses fonctions ou rend difficile leur exercice ;
2. refus d’obtempérer à une instruction légitime donnée par le commandant de bord, ou par un membre d’équipage au nom du commandant de bord, aux fins d’assurer la sécurité de l’aéronef, de toute personne ou de tout bien se trouvant à bord, ou de maintenir l’ordre et la discipline à bord ;
3. un acte de violence physique contre une personne, ou un acte d’agression sexuelle ou d’agression d’enfant ;
4. fumer dans les toilettes ou ailleurs d’une manière qui risque de compromettre la sécurité de l’aéronef ;
5. détériorer un détecteur de fumée ou tout autre dispositif de sécurité installé à bord de l’aéronef ;
6. utiliser un dispositif électronique portatif, lorsque cela est interdit.

**Article 305** **:** 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, hormis ceux strictement nécessaire à la sauvegarde de l'aéronef, sont passibles des sanctions prévues par la règlementation douanière relative à la contrebande.

En cas d'infraction et afin de garantir le paiement de l'amende encourue, l'aéronef peut seulement faire l'objet de saisie conservatoire dont la mainlevée ne sera accordée que dès constitution d’une caution ou versement d’une consignation équivalente à ladite amende.

**Article 306** **:** Le procureur de la République, le juge d'instruction, les officiers et agents de police judiciaire désignés au code de procédure pénale, les inspecteurs de l'ANAC, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes ont le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre ou autres marchandises dangereuses, 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 en vigueur.

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

La confiscation des objets et appareils régulièrement saisis est prononcée par le tribunal du lieu de la saisie.

**Article 307** **:** L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne peuvent être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation peut être retenu à la charge du propriétaire ou, en cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités compétentes jusqu’à ce que l’identité du propriétaire ait été établie.

**Article 308** **:** Les peines prévues par le présent chapitre sont applicables sans préjudice des sanctions encourues par application des dispositions du code civil.

**SOUS-SECTION 2 : DES SANCTIONS PENALES RELATIVES AUX AERODROMES**

**Article 309** **:** Quiconque séjourneoupénètre dans les domaines interdits par les règlements et consignes généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laisse séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture est puni d'un emprisonnement de quinze (15) jours à un (1) mois et d'une amende de cent mille (100.000) à cinq cent mille (500.000) francs CFA ou de l'une de ces deux (2) peines et peut être, en outre, déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

**Article 310** **:** Les infractions aux dispositions législatives et réglementaires relatives aux servitudes aéronautiques de dégagement et de balisage instituées dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de trois cent mille (300.000) à deux millions (2.000.000) de francs CFA.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une peine d’emprisonnement d'un (1) mois et d'une amende de six cent mille (600.000) à cinq millions (5.000.000) de francs CFA ou de l'une de ces deux (2) peines.

**Article 311** **:** Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite des personnes qui contreviennent aux dispositions relatives aux servitudes aéronautiques, sous peines d'une astreinte de cinq mille (5.000) à vingt-cinq mille (25.000) francs CFA par jour de retard, un délai pour modifier ou enlever les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

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

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.

Le tribunal peut autoriser le reversement d'une partie des astreintes lorsque la situation est régularisée et que le redevable établit qu'il a été empêché d'observer, par une circonstance indépendante de sa volonté, le délai qui lui avait été imparti..

**Article 312** **:** Les astreintes et les amendes sont recouvrées par les comptables du trésor public, sur réquisition du ministre intéressé.

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

**SOUS-SECTION 3 : DES SANCTIONS PENALES RELATIVES AU PERSONNEL DE L’AERONAUTIQUE CIVILE**

**Article 313** **:** Les sanctions prévues par le présent chapitre sont applicables sans préjudice des sanctions disciplinaires, pénales ou fiscales applicables pour les mêmes faits.

**Article 314** **:** Est 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 (1) à quatre (4) mois ou de l'une de ces deux (2) peines, toute personne qui exerce un des emplois soumis au régime de brevet, de licence et de qualification du personnel de l'aéronautique civile en violation des dispositions du présent titre.

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

**SOUS-SECTION 4 : DES SANCTIONS PENALES RELATIVES AUX ACTIVITÉS AÉRIENNES**

**Article 315** **:** En cas d'exercice d'une activité de transport aérien ou de travail aérien par une entreprise non agréée ou autorisée, l'autorité administrative peut prononcer, à l'expiration d'un délai de huit (08) jours suivant une mise en demeure restée sans effet, la mise sous séquestre des aéronefs utilisés.

**Article 316** **:** Toute entreprise de transport ou de travail aérien qui exerce son activité au Togo sans autorisation ou en violation des prescriptions imposées par les autorisations dont elle est détentrice est passible d'une amende payable immédiatement, proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de cinquante mille (50 000) francs CFA par tonne et par vol.

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

En cas de non-paiement ou de paiement partiel de l'amende, la saisie conservatoire d'un aéronef exploité par le contrevenant ou lui appartenant peut être requise par les autorités compétentes dans les conditions prévues à l’article 57 ~~82~~ du présent code.

**SOUS-SECTION 5 : DES SANCTIONS PENALES RELATIVES A LA SURETE DE L’AVIATION CIVILE**

**Article 317** **:** Toute personne trouvée dans la zone réservée d'un aéroport sans autorisation d'accès délivrée par l'autorité compétente en la matière, est punie de dix (10) jours à deux (2) mois d’emprisonnement et de cent mille (100 000) à cinq cent mille (500 000) francs CFA d' amende ou de l'une de ces deux (2) peines et peut être, en outre, déchu de droit à indemnité en cas d'accident.

**Article 318** **:** Est puni de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle et de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA d’amende ou de l’une de ces deux (2) peines quiconque :

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

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

**Article 319** **:** Est puni des mêmes peines, quiconque, par violence ou menace de violence, s’empare d’un aéronef ou en exerce le contrôle. Le complice d’une personne qui commet ou tente de commettre un tel acte est passible des mêmes peines.

**Article 320** **:** Les auteurs des faits prévus à l’article 319 ci-dessus sont passibles de vingt (20) ans de réclusion criminelle si ces derniers sont accompagnés ou suivis de blessures.

**Article 321** **:** Commet une infraction dirigée contre l’aviation civile toute personne qui :

1. accomplit un acte de violence à l’encontre d’une personne se trouvant à bord d’un aéronef en vol, si cet acte est de nature à compromettre la sécurité de cet aéronef ;
2. détruit un aéronef en service ou cause à un tel aéronef des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
3. place ou fait placer à bord d’un aéronef en service, par quelque moyen que ce soit, un dispositif ou des substances propres à détruire ledit aéronef ou à lui causer des dommages qui le rendent inapte au vol ou qui sont de nature à compromettre sa sécurité en vol ;
4. détruit ou endommage des installations ou services de navigation aérienne ou en perturbe le fonctionnement, si l’un de ces actes est de nature à compromettre la sécurité d’aéronefs en vol ;
5. communique une information qu’elle sait être fausse et, de ce fait, compromet la sécurité d’un aéronef en vol ;
6. utilise un aéronef en service dans le but de provoquer la mort ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l’environnement ;
7. libère ou décharge à partir d’un aéronef en service :

* une arme biologique, chimique ou nucléaire (BCN) ;
* des matières explosives ou radioactives ;
* des substances semblables ;

d’une manière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l’environnement ;

1. utilise contre un aéronef ou à bord d’un aéronef en service une arme BCN ou des matières explosives ou radioactives, ou des substances semblables, d’une matière qui provoque ou est susceptible de provoquer la mort, ou de causer des dommages corporels graves ou des dégâts graves à des biens ou à l’environnement ;
2. transporte ou fait transporter ou facilite le transport à bord d’un aéronef :

* des explosifs ou des matières radioactives, en sachant que ceux-ci sont destinés à provoquer, ou à menacer de provoquer la mort ou des dommages corporels ou matériels graves, ladite menace étant assortie ou non d’une condition, afin d’intimider une population ou de contraindre un gouvernement ou une organisation internationale à accomplir ou à s’abstenir d’accomplir un acte quelconque ;
* toute arme BCN, en sachant qu’il s’agit d’une arme BCN ;
* des matières brutes ou produits fissiles spéciaux, équipements ou matière spécialement conçus ou préparés pour le traitement, l’utilisation ou la production de produits fissiles spéciaux, en sachant que ces matières, produits ou équipement sont destinés à une activité relative aux explosifs nucléaires ou à toute autre activité nucléaire non soumise à des garanties en vertu d’un accord de garantie avec l’Agence internationale de l’énergie atomique ;
* des équipements, matières ou logiciels, ou des technologies connexes qui contribuent de manière significative à la conception, à la fabrication ou au lancement d’une arme BCN sans autorisation licite et avec l’intention de les utiliser à cette fin.

**Article 322** **:** Les auteurs d’infractions et actes visés à l’article 322sont punis :

* de dix (10) à vingt (20) ans de réclusion criminelle et de dix millions (10 000 000) à trente millions (30 000 000) de francs CFA d’amende ou de l’une de ces deux (2) peines si les faits ont entrainé des dommages corporels ou dégâts graves.
* du maximum de la réclusion criminelle à temps s’il en est résulté la mort d’une ou de plusieurs personnes.

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

**Article 323** **:** Quiconque exerce des violences à l’encontre d’une personne à l’aide d’un dispositif, d’une substance ou d’une arme dans un aéroport servant à l’aviation civile internationale qui cause ou est de nature à causer des blessures graves est punie d’un (1) à cinq (5) ans d’emprisonnement et de cinq millions (5 000 000) à dix millions (10 000 000) de francs CFA d’ amende ou de l’une de ces deux (2) peines.

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

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

**Article 324** **:** Commet une infraction dirigée contre l’aviation civile toute personne qui :

1. menace de commettre les infractions visées aux points a), b), c), d), f), g) et h) de l’article322 du présent code ;
2. fait en sorte, illicitement et intentionnellement, qu’une personne reçoive une telle menace, dans des circonstances qui indiquent la crédibilité de la menace ;
3. menace ou intimide un membre de l’équipage de l’aéronef dans l’exercice de ses fonctions ;
4. entrave le libre exercice des fonctions d’un membre de l’équipage de l’aéronef ;
5. entrave, de quelque manière que ce soit, la navigation ou la circulation des aéronefs hors les cas prévus au code pénal ;
6. mène une attaque ou résiste avec violence et voies de fait envers les agents préposés à la garde ou au fonctionnement des aérodromes ou installations d’aéroport dans l’exercice de leurs fonctions ;
7. prend des otages à bord d’un aéronef ou sur l’aérodrome.

Les faits visés aux paragraphes a-, b-, c-, d-, e et f sont punis d’un emprisonnement d’un (1) à deux (2) ans et d’une amende de cinq cent mille (500 000) à deux millions cinq cent mille (2 500 000) francs CFA ou de l’une de ces deux (2) peines. L’auteur peut, en outre, être interdit d’accès aux aérodromes et aux aéronefs pour une période d’un (1) an au moins et de cinq (5) ans au plus.

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

**Article 325** **:** La tentative ou la complicité des faits ci-dessus cités est punissable des mêmes peines que l’infraction consommée.

**SOUS-SECTION 6 : DES SANCTIONS PENALES RELATIVES AUX ACCIDENTS ET INCIDENTS D’AVIATION**

**Article 326** **:** Est punie de cinq cent mille (500 000) à trois millions (3 000 000) de francs CFA d'amende et d'un emprisonnement d'un (1) à douze (12) mois ou de l'une de ces deux (2) peines, toute personne qui, de par ses fonctions, a connaissance d'un accident ou d'un incident grave d’aviation, sans rendre compte dans les conditions définies par le présent code.

**Article 327** **:** Est punie d’un million (1 000 000) à cinq millions (5 000 000) de francs CFA d’amende et d'un (1) à douze (12) mois d’emprisonnement ou de l'une de ces deux (2) peines, toute personne qui entrave l'action du BTEA :

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

**Article 328** **:** Les personnes morales peuvent être déclarées responsables pénalement des infractions définies par la présente section . Les sanctions encourues dans ce cas sont :

* + quinze millions (15 000 000) à cinquante millions (50 000 000) de francs CFA d’amende ; et
  + une ou plusieurs des peines suivantes :
* l’interdiction, à titre définitif ou pour une durée de six (6) mois à cinq (5) ans, d'exercer directement une ou plusieurs activités professionnelles dans le cadre de laquelle ou desquelles l’infraction a été commise ;
* la fermeture définitive ou pour une durée de six (6) mois à cinq (0) ans des établissements ou de l'un ou de plusieurs des établissements de l’entreprise ayant servi à commettre les faits incriminés ;
* l’affichage de la décision prononcée dans les conditions prévues par le code pénal ou la diffusion de celle-ci par voie de presse.

**TITRE XI**: **DES DISPOSITIONS FINALES**

**Article 329**  **:** Est abrogée la loi n° 2016-011du 7 juin 2016portant code de l’aviation civile.

**Article 330  :** La présente loi sera exécutée comme loi de l'État.