

MINISTERE DE LA JEUNESSE, DES SPORTS,
DE LA CULTURE ET DE LA RECHERCHE SCIENTIFIQUE

Arrêté n° 3-MJSCRS-CAB du 29 mai 1974 portant composition
du bureau de la fédération togolaise de
football (rectificatif). 215

MINISTERE DES TRAVAUX PUBLICS ET DES MINES

Arrêté portant nomination. 215

MINISTERE DU COMMERCE, DE L'INDUSTRIE
ET DES TRANSPORTS

1975

7 avril — Arrêté n° 5-MCIT-DC-DCIP portant fixation du prix
de vente des engins fabriqués par l'ITOCY. 215

14 avril — Arrêté n° 6-MCIT-DC-DCIP fixant le prix de la
viande de boucherie à Lomé. 216

MINISTERE DU PLAN

1975

1^{er} avril — Décision n° 19-MP-SFCEP portant autorisation de
virement d'une somme à la société des
ciments de l'Afrique de l'ouest (CIMAO)
à Lomé. 216

8 avril — Décision n° 23-MP-SFCEP portant autorisation de
virement d'une somme au centre de cons-
truction et du logement (CCL) à Cacavelli
Lomé. 217

Décision portant nomination 217

MINISTERE DU DEVELOPPEMENT RURAL

Arrêté portant nomination. 217

MINISTERE DE L'EQUIPEMENT RURAL

Arrêté portant nomination. 217

MINISTERE DE L'INFORMATION,
DES POSTES ET TELECOMMUNICATIONS

Arrêté portant nomination. 217

DIVERS

MINISTERE DE L'INTERIEUR

1975

24 fév. — Arrêté n° 41-INT-SG-APA-PC agréant les membres
du conseil d'administration chargé de la
gestion des biens du monastère bénédiction
de l'ascension de Dzogbegan (Palimé) Togo. 217

Arrêté et décision portant engagement et nomination. 217

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE

1975

25 mars — Décision n° 72-PR-MDN portant mise en place d'une
provision de fonds. 217

25 mars — Décision n° 75-PR-MDN portant mise en place d'une
provision de fonds. 218

25 mars — Décision n° 76-PR-MDN portant mise en place d'une
provision de fonds. 218

3 avril — Décision n° 81-PR-MDN portant mise en place d'une
provision de fonds. 218

PARTIE NON OFFICIELLE

AVIS, COMMUNICATIONS ET ANNONCES

Radiations et immatriculations au registre de commerce. 218

Avis nécrologique. 222

PARTIE OFFICIELLE

ACTES DU GOUVERNEMENT DE LA REPUBLIQUE TOGOLAISE

ORDONNANCES, DECRETS, ARRETES ET DECISIONS

ORDONNANCES

**ORDONNANCE N° 14 du 26 février 1975 autorisant
l'adhésion de la République togolaise aux statuts de
l'organisation mondiale du tourisme fait à Mexico le
27 septembre 1970.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des affaires étrangères ;

Vu l'ordonnance n° 1 du 14 janvier 1967 ;

Vu l'ordonnance n° 15 du 14 avril 1967 portant désignation du
Président de la République ;

Le conseil des ministres entendu,

ORDONNE :

Article premier — Est autorisée l'adhésion de la
République togolaise aux statuts de l'organisation mon-
diale du tourisme fait à Mexico le 27 septembre 1970.

Art. 2 — La présente ordonnance sera publiée au
Journal officiel de la République togolaise et exécutée
comme loi de l'Etat.

Lomé, le 26 février 1975

Général G. Eyadéma

**ORDONNANCE N° 15 du 14 mars 1975 portant Code
de l'Aviation Civile.**

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, mines, transports,
des postes et télécommunications ;

Vu l'ordonnance n° 1 du 14 janvier 1967 ;

Vu l'ordonnance n° 15 du 14 avril 1967 ;

Le conseil des ministres entendu,

ORDONNE :

Article premier — Il est institué un code de l'avia-
tion civile annexé à la présente ordonnance et relatif
aux dispositions applicables à l'aviation civile et com-
merciale sur toute l'étendue du territoire de la Républi-
que togolaise.

Art. 2 — La présente ordonnance sera publiée au
Journal officiel de la République togolaise et exécutée
comme loi de l'Etat.

Lomé, le 14 mars 1975

Général G. Eyadéma

Code de l'aviation civile

SOMMAIRE

	Pages
LIVRE I — Des aéronefs	185
Titre I — Du régime des aéronefs	185
Chapitre 1 ^{er} — De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs	185
Chapitre 2 — De l'hypothèque et de la saisie des aéronefs	186
Titre II — De la circulation des aéronefs	188
Chapitre 1 ^{er} — Du droit de circulation	188
Chapitre 2 — De l'atterrissage	188
Chapitre 3 — De la Police de Circulation des aéronefs	189
Titre III — Des dommages, de la responsabilité et de la perte des aéronefs	189
Titre IV — Des enquêtes sur les accidents d'aéronefs	190
Chapitre 1 ^{er} — Dispositions générales	190
Chapitre 2 — Des accidents au Togo	190
Chapitre 3 — Des accidents d'aéronefs Togolais à l'étranger	191
Chapitre 4 — Des règles communes	191
Titre V — Dispositions pénales	191
LIVRE II — Des aérodromes	193
Titre I — Du régime des aérodromes	193
Chapitre 1 ^{er} — De la création et de l'exploitation	193
Chapitre 2 — De la classification	193
Chapitre 3 — Des redevances	193
Titre II — Des servitudes aéronautiques	194
Titre III — Dispositions pénales	194
LIVRE III — Des transports et travail aériens	195
Titre I — Définitions et dispositions générales	195
Titre II — Des transports intérieurs et internationaux	196
Chapitre 1 ^{er} — Dispositions générales	196
Chapitre 2 — Du contrat de Transport	197
Chapitre 3 — Du contrat d'affrètement	197
Chapitre 4 — Du contrat de location	198
Chapitre 5 — Dispositions communes	198
Titre III — Travail aérien	198
Titre IV — Des responsabilités	198
Chapitre 1 ^{er} — Responsabilité du transporteur	198
Chapitre 2 — Assurances et garanties	198
Titre V — Dispositions pénales	199
LIVRE IV — Du personnel aéronautique	199
Titre I — Dispositions générales	199
Titre II — De la formation du personnel aéronautique	199
Titre III — Du personnel navigant	199
Chapitre 1 ^{er} — Du Commandant de bord et de l'équipage	199
Chapitre 2 — De la durée du travail en vol	200
Chapitre 3 — Du conseil de discipline	200
Titre IV — Du personnel navigant professionnel	200
Chapitre 1 ^{er} — Dispositions générales	200
Chapitre 2 — Du contrat de travail	201
Chapitre 3 — Du régime de prévoyance	202
LIVRE V — Relations internationales	202
LIVRE V — Relations internationales	203

LIVRE PREMIER

Des Aéronefs

Article premier — Aux fins du présent code ainsi que des textes pris pour son application, est réputé aéronef tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, qu'il soit plus léger ou plus lourd que l'air.

toutefois, ne sont pas réputés aéronefs les modèles réduits utilisés par l'aviation sportive.

Sont réputés aéronefs d'Etat, les aéronefs utilisés pour les services tels que les services militaires,

de douanes ou de police. Les autres aéronefs sont qualifiés aéronefs civils.

Art. 2 — Les aéronefs d'Etat ne sont soumis qu'à l'application des règles relatives à la responsabilité du propriétaire ou de l'exploitant. Toutefois, les dispositions de l'article 53 ci-après s'imposent aux aéronefs d'Etat lorsqu'elles ne sont pas incompatibles avec la mission de ces aéronefs.

TITRE PREMIER

Du régime Judiciaire des aéronefs

CHAPITRE PREMIER

De l'immatriculation, de la nationalité et de la propriété des aéronefs

Art. 3 — Tout aéronef civil doit être immatriculé sur un registre spécial, dans les conditions fixées par décret. L'inscription au registre identifie l'aéronef.

Elle est attestée par un certificat d'immatriculation.

Art. 4 — Tout aéronef immatriculé au registre togolais a la nationalité togolaise et doit porter les marques de nationalité et d'immatriculation prévues par arrêté du ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 5 — Est immatriculé au registre défini à l'article 3 ci-dessus l'aéronef appartenant à une ou des personnes physiques ou morales de nationalité togolaise.

Pour qu'une ou des personnes morales soient considérées au sens de la présente loi comme étant de nationalité togolaise, il faut :

— dans les sociétés de personnes, que tous les associés soient de nationalité togolaise ;

— dans les sociétés à responsabilité limitée, que les propriétaires de la majorité des parts et les gérants soient de nationalité togolaise ;

— dans les sociétés par actions, que le président, le directeur général et la majorité des membres du conseil d'administration soient de nationalité togolaise.

Art. 6 — Par exception aux dispositions de l'article 5 et sous réserve des dispositions de l'article 7 ci-après, tout aéronef appartenant à un étranger dont le domicile légal est au Togo peut être immatriculé au registre togolais.

Il en est de même de l'aéronef dont le propriétaire exerce une activité utile au développement économique ou social du Togo.

Cependant l'inscription d'un aéronef appartenant à un étranger doit faire l'objet d'une autorisation délivrée par le ministre chargé de l'Aviation Civile. La décision d'autorisation d'inscription ou de refus n'est pas motivée.

Art. 7 — 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.

Dans le cas où l'une des conditions prévues aux articles 5 et 6 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 déclaration du propriétaire, la radiation du registre d'immatriculation sera prononcée d'office par le ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 8 — Les rapports juridiques entre les personnes qui se trouvent à bord d'un aéronef en vol sont régis par la loi du pavillon de cet aéronef.

Toutefois, en cas de crime ou de délit commis à bord d'un aéronef étranger, les tribunaux togolais sont compétents si l'auteur ou la victime est de nationalité togolaise ou si l'appareil atterrit au Togo après le crime ou le délit.

Les tribunaux compétents seront soit ceux du lieu de l'atterrissage soit ceux du lieu de l'arrestation au cas où l'auteur de l'infraction serait arrêté dans un autre lieu que celui de l'atterrissage.

Pour l'application du présent article, un aéronef est considéré comme en vol depuis le moment où la force motrice est employée pour décoller jusqu'au moment où l'atterrissage a pris fin.

Art. 9 — L'inscription au registre d'immatriculation vaut titre. Ce registre est public et toute personne peut en obtenir copie certifiée conforme.

Art. 10 — Les aéronefs constituent des biens meubles pour l'application des règles posées par le code civil. Toutefois, la cession de propriété doit être constatée par écrit et ne produit d'effet à l'égard des tiers que par l'inscription au registre d'immatriculation.

Toute mutation de propriété par décès et tout jugement translatif, constitutif ou déclaratif de propriété doivent être inscrits sur le registre à la requête du nouveau propriétaire.

CHAPITRE II

De l'hypothèque et de la saisie des aéronefs

Art. 11 — Les aéronefs tels qu'ils sont définis à l'article premier de la présente loi ne peuvent être hypothéqués que par convention des parties.

L'hypothèque grève, dès lors qu'ils appartiennent au propriétaire de l'aéronef, la cellule, les moteurs, hélices, appareils de bord et toutes pièces destinées de façon continue au service de l'aéronef, qu'elles fassent corps avec lui ou en soient temporairement séparées.

Art. 12 — L'hypothèque peut grever par un seul acte tout ou partie de la flotte aérienne appartenant à un même propriétaire, à condition que les différents éléments de la flotte soient individualisés dans l'acte.

Art. 13 — L'hypothèque peut être étendue à titre accessoire aux pièces de recharge correspondant au type du ou des aéronefs hypothéqués, à condition que lesdites pièces soient individualisées.

Ces pièces de recharge sont entreposées en un ou plusieurs emplacements qui font l'objet de la publicité prévue à l'article 14. Lorsqu'elles sont utilisées sur les aéronefs auxquels elles sont affectées, elles doivent im-

médiatement être remplacées. Le créancier est prévenu de cette utilisation.

Art. 14 — Les pièces de recharge visées à l'article précédent comprennent toutes les parties composant les aéronefs, moteurs, hélices, appareils de radio, instruments, équipement, garniture, parties de ces divers éléments et plus généralement tous objets, de quelque nature que ce soit, conservés en vue du remplacement des pièces composant l'aéronef, sous réserve de leur individualisation.

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

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

Art. 15 — L'hypothèque est, à peine de nullité, constituée par écrit. L'acte constitutif peut être authentique ou sous seing privé. Il doit mentionner chacun des éléments sur lesquels porte l'hypothèque. Il peut être à ordre : dans ce cas, l'endos emporte translation du droit 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 requière l'inscription de cette hypothèque dans la forme prévue par décret.

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. Cette déclaration indique les principales caractéristiques de l'appareil en construction, il en est délivré récépissé.

Art. 16 — 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 réquerir un état des inscriptions hypothécaires. Aucun paiement n'est libératoire s'il est fait au mépris des droits des créanciers figurant sur ledit état.

Art. 17 — Toute hypothèque doit être inscrite sur le registre d'immatriculation. Elle n'a d'effet à l'égard des tiers qu'à compter de son inscription.

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

Art. 18 — S'il y a deux ou plusieurs hypothèques sur les mêmes aéronefs, leur rang est déterminé par l'ordre des dates d'inscription.

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

Art. 19 — L'inscription conserve l'hypothèque pendant dix ans à compter du jour de sa date. Son effet cesse si l'inscription n'a pas été renouvelée avant l'expiration de ce délai.

Art. 20 — L'inscription hypothécaire garantit, au même rang que le capital, trois années d'intérêts en plus de l'année courante.

Art. 21 — Les inscriptions hypothécaires sont radiées au vu d'un acte constatant l'accord des parties ou en vertu d'un jugement passé en force de chose jugée.

Art. 22 — Sauf en cas de vente forcée poursuivie conformément aux dispositions définies par décret, un aéronef, ne peut être rayé du registre d'immatriculation s'il n'a pas été donné main levée préalable du droit inscrit.

Art. 23 — Les créanciers ayant hypothèque inscrite sur les aéronefs suivent leur gage en quelques mains qu'il passe pour être colloqués et rayés suivant l'ordre de leurs inscriptions et après les créanciers privilégiés, sous réserve des dispositions des articles 24 et 27 ci-après.

Art. 24 — Sont seules privilégiées sur aéronefs, par préférence aux hypothèques, les créances suivantes :

1) les frais de justice exposés pour parvenir à la vente de l'aéronef et à la distribution de son prix dans l'intérêt commun des créanciers ;

2) les rémunérations dues pour sauvetage de l'aéronef ;

3) les frais indispensables engagés pour sa conservation ;

4) les créances résultant du contrat d'engagement des membres de l'équipage de conduite et des autres personnes employées au service de bord mais, en ce qui concerne les gages, pour la durée de six mois au plus ;

5) les redevances d'utilisation des dispositifs et des aides à la navigation et à l'atterrissage.

Art. 25 — Les privilèges mentionnés à l'article précédent portent sur l'aéronef ou sur l'indemnité d'assurance mentionnée à l'article 16. Ils suivent l'aéronef en quelques mains qu'il passe.

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

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

1) par la vente en justice de l'aéronef ;

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

Art. 26 — Les créances visées à l'article 24 sont privilégiées dans l'ordre de leur énumération audit article.

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

Toutefois, les créances visées à l'article 24 2^o et 3^o, sont payées dans l'ordre inverse de celui des événements qui leur ont donné naissance.

Art. 27 — Les privilèges autres que ceux énumérés à l'article 24 ne prennent rang qu'après les hypothèques dont l'inscription est antérieure à la naissance de ces privilèges. Toutefois, en cas de vente au Togo d'un aéronef grevé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948, les droits prévus à l'article premier de ladite convention et grevant l'aéronef ne peuvent s'exercer que sous réserve des droits reconnus aux victimes de dommages causés à la surface en vertu de l'article VII de ladite convention.

Art. 28 — Sauf le cas de vente forcée dans les formes prévues par décret, l'immatriculation d'un aéronef ne peut être transférée dans un autre Etat, sans mainlevée préalable 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.

Art. 29 — Lorsqu'il est procédé à la saisie d'un aéronef immatriculé dans un Etat partie à la convention relative à la reconnaissance internationale des droits sur aéronef, signée à Genève le 19 juin 1948, aucune vente forcée ne peut être éteinte par le prix de vente ou s'ils 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 ayant le même propriétaire.

Art. 30 — Sans préjudice des peines plus graves, s'il y a lieu, sera puni des peines de l'abus de confiance le fait de détruire ou de détourner ou de tenter de détruire ou de détourner un aéronef ou des pièces de rechange grevés d'une hypothèque régulièrement inscrite.

Seront punies des mêmes peines toutes manœuvres frauduleuses destinées à priver le créancier de sa garantie.

Art. 31 — Les aéronefs togolais, et sous réserve de réciprocité, les aéronefs étrangers sont exempts de saisie conservatoire dans les conditions fixées par la convention pour l'unification de certaines règles relatives à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933, ou de toute convention la modifiant et applicable au Togo.

Art. 32 — En cas de saisie pour contrefaçon d'un brevet, dessin ou modèle, le propriétaire de l'aéronef étranger ou son représentant peut obtenir mainlevée de la saisie moyennant le dépôt d'un cautionnement dont le montant, à défaut d'accord amiable, est fixé dans le plus bref délai possible par le Président du Tribunal de première instance du lieu de la saisie.

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

Art. 33 — Lorsque le propriétaire de l'aéronef n'est pas domicilié au Togo ou que l'aéronef est de nationalité étrangère, tout créancier a le droit de pratiquer une saisie conservatoire avec l'autorisation du président du Tribunal de première instance du lieu où l'appareil a atterri.

Le juge saisi doit donner mainlevée de la saisie si le propriétaire offre de déposer un cautionnement égal au montant de la créance réclamée et il peut ordonner cette mainlevée en fixant le montant du cautionnement à fournir au cas de contestation sur l'étendue de la créance.

Art. 34 — En cas de dommages causés à la surface par la chute d'un aéronef étranger ou dont le propriétaire est domicilié à l'étranger, comme aussi en cas d'infraction à la présente loi par un étranger, tous les agents chargés par l'article 83 de l'exécution des articles 1 à 86, 115 à 126 du présent code, et spécialement le chef de la circonscription du lieu d'atterrissage peuvent faire appel à la force publique pour retenir l'aéronef pendant quarante-huit heures afin de permettre au juge de se rendre sur les lieux et d'arbitrer le montant des dommages causés, mais, aussi, en cas d'infraction, des amendes et frais encourus.

Art. 35 — Les personnes visées aux articles 94 et 95 ont le droit de saisir à titre conservatoire tout aéronef togolais ou étranger qui ne remplit pas les conditions prévues par le présent livre pour se livrer à la circulation aérienne ou dont le pilote a commis une infraction.

TITRE II

De la circulation des aéronefs

CHAPITRE PREMIER

Du droit de circulation

Art. 36 — Les aéronefs peuvent circuler librement au-dessus du territoire togolais, sous réserve d'observer la réglementation relative à la navigation et à la circulation aériennes. Toutefois, les aéronefs de nationalité étrangère ne peuvent circuler au-dessus du territoire togolais que si ce droit leur est accordé par une convention internationale ou diplomatique ou s'ils reçoivent à cet effet une autorisation qui doit être spéciale et temporaire.

Art. 37 — L'utilisation des aéronefs sur les aires de manœuvres des aérodromes et en vol se fait conformément à la réglementation de la circulation aérienne.

La réglementation de la circulation aérienne ainsi que les attributions et le rôle des services civils de la circulation aérienne sont fixés par décret.

La réglementation de la circulation aérienne est applicable dans l'espace aérien placé sous le contrôle du ou des organismes des services de la circulation aérienne situés sur le territoire de la République du Togo ou de tout autre organisme ayant reçu délégation du gouvernement togolais pour le contrôle de la circulation aérienne.

En dehors de l'espace aérien défini ci-dessus, elle s'impose aux aéronefs portant les marques de nationalité togolaise dans la mesure où elle est compatible avec les règles édictées par l'Etat ou l'organisme international qui a autorité sur l'espace aérien où se trouvent les aéronefs.

Art. 38 — Le droit pour un aéronef de survoler les propriétés privées ne peut s'exercer dans les conditions telles qu'il entraverait l'exercice du droit du propriétaire.

Art. 39 — Le survol de certaines zones ou, dans des circonstances exceptionnelles, de l'ensemble du territoire togolais, peut être interdit par décret pour des raisons d'ordre militaire ou de sécurité publique. L'emplacement et l'étendue des zones interdites doivent être spécialement indiqués dans le décret.

Tout aéronef en infraction doit, à la première sommation, atterrir dans les conditions fixées par décret.

Art. 40 — Un aéronef ne doit pas être conduit d'une façon négligente ou imprudente pouvant entraîner un risque pour la sécurité des personnes ou des biens à la surface.

La voltige et l'acrobatie aériennes pour les aéronefs civils doivent être exécutées conformément à la réglementation prévue à cet effet.

Art. 41 — Les évolutions des aéronefs constituant des spectacles publics ou des épreuves sportives ne peuvent avoir lieu qu'avec autorisation donnée dans des conditions définies par décret.

CHAPITRE II

De l'atterrissage

Art. 42 — Hors le cas de force majeure et les cas prévus à l'alinéa suivant, les aéronefs ne peuvent atterrir et prendre le départ que sur les aérodromes régulièrement établis.

Un décret fixe les conditions dans lesquelles les aéronefs de certains types peuvent atterrir ou décoller ailleurs que sur un aérodrome avec l'accord de la personne qui a la jouissance du terrain ou du plan d'eau utilisé.

Cet accord n'est toutefois pas nécessaire lorsqu'il s'agit d'opérations d'assistance ou de sauvetage pour lesquelles il est recouru à des aéronefs.

Art. 43 — Au cas d'atterrissage ou d'amerrissage sur une propriété privée, la personne ayant la jouissance du terrain ou du plan d'eau ne peut s'opposer au départ ou à l'enlèvement de l'aéronef dont la saisie conservatoire n'a pas été ordonnée, sauf le cas prévu à l'article 34.

Art. 44 — Les aéronefs qui effectuent un parcours international ne peuvent se poser que sur les aéroports douaniers.

Ils peuvent être tenus de suivre une route aérienne pour franchir la frontière ou la limite des eaux territoriales.

Toutefois, certaines catégories d'aéronefs peuvent, en raison de la nature de leur exploitation, être dispensées par autorisation administrative délivrée dans des conditions définies par décret d'atterrir aux aéroports douaniers ; l'autorisation fixe, dans ce cas, l'aérodrome d'arrivée et de départ et éventuellement la route aérienne à suivre et les signaux à donner au passage de la frontière ou de la limite des eaux territoriales.

CHAPITRE III

De la police de la circulation des aéronefs

Art. 45 — Toute personne faisant partie du personnel chargé de la conduite d'un aéronef doit être pourvue d'une ou des licences d'aptitude, en état de validité, correspondant à ses fonctions, délivrées dans les conditions qui sont fixées par décret.

Art. 46 — Un aéronef ne peut effectuer de vols que s'il est muni d'un certificat de navigabilité ou d'un laissez-passer exceptionnel délivré après visite de l'appareil dans les conditions qui sont déterminées par décret.

Des décrets déterminent, en outre, les marques qui doivent être inscrites sur l'aéronef et les règles opérationnelles, notamment, les documents qui doivent être emportés à bord et les conditions techniques d'emploi des aéronefs.

Des décrets déterminent également les règles opérationnelles qui sont applicables aux aéronefs étrangers.

Les frais du contrôle exigé par les règlements pour la délivrance ou la maintien du certificat de navigabilité des aéronefs sont à la charge des propriétaires des appareils contrôlés dans les conditions fixées par un décret.

Ce décret fixe, notamment, les tarifs des frais à rembourser au Trésor, lorsque le contrôle est effectué par des agents de l'Etat.

Art. 47 — Sauf autorisation spéciale, est interdit le transport par aéronef des explosifs, armes et munitions de guerre, pigeons voyageurs, objets de correspondance compris dans le monopole postal.

Le transport et l'usage des appareils photographiques peuvent être interdits par décret.

Les conditions de transport des matières dangereuses, des cultures microbiennes et des petits animaux infectés ou dangereux font l'objet d'un décret.

Art. 48 — Aucun appareil de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie destiné à assurer les communications du service mobile aéronautique ne peut être installé et utilisé à bord d'un aéronef sans autorisation spéciale ; il en est de même pour les équipements de radionavigation ou de détection électromagnétique.

Les aéronefs affectés à un service public de transport de voyageurs doivent être munis des appareils de radiocommunication nécessaires à la sécurité des vols dans les conditions qui sont réglementées.

Dans tous les cas, les membres de l'équipage ayant à utiliser les appareils de radiotélégraphie ou de radiotéléphonie doivent être munis d'une licence de radionavigant ou d'une qualification de radiotéléphonie ; l'utilisation de ces appareils doit être conforme à la réglementation.

Art. 49 — Tout aéronef atterrissant sur un aérodrome ou sur une propriété privée est soumis au contrôle et à la surveillance des autorités administratives.

Art. 50 — Tout aéronef en circulation en quelque lieu qu'il se trouve doit se soumettre aux injonctions des postes et aéronefs de police et de douane, sous quelque forme que cette injonction lui soit donnée.

Art. 51 — Les aéronefs évoluant exclusivement sur les aérodromes et dans les zones agréées par l'autorité administrative comme champs d'expérience ne sont pas soumis aux dispositions des articles 45 à 52, tant que les évolutions ne donnent pas lieu à un spectacle public. Ils peuvent, toutefois, transporter des passagers que s'ils sont munis du certificat de navigabilité.

Art. 52 — Les certificats de navigabilité, les brevets d'aptitude et les licences délivrés ou rendus exécutoires par l'Etat dont l'aéronef possède la nationalité sont reconnus valables pour la circulation au-dessus du territoire togolais si l'équivalence a été admise par convention internationale ou décret.

TITRE III

Des dommages, de la responsabilité et de la perte des aéronefs

Art. 53 — Les pilotes sont tenus, au cours de la circulation aérienne, de se conformer à la réglementation prévue au titre II du présent livre et de prendre toutes les précautions nécessaires pour éviter les dommages.

Art. 54 — En cas de dommage causé par un aéronef en évolution à un autre aéronef en évolution, la responsabilité du pilote et de l'exploitant de l'appareil est réglée conformément aux dispositions du code civil.

Art. 55 — 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 objets qui en tomberaient.

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

Art. 56 — Sauf autorisation spéciale, il est interdit de jeter d'un aéronef en évolution, hors les cas de force majeure, des marchandises ou objets quelconques, à l'exception du lest réglementaire.

Au cas de jet par suite de force majeure, de jet de lest réglementaire ou de jet spécialement autorisé ayant causé un dommage aux personnes et aux biens

à la surface, la responsabilité sera réglée conformément aux dispositions de l'article précédent.

Art. 57 — En cas de location de l'aéronef, le propriétaire et l'exploitant sont solidairement responsables vis-à-vis des tiers des dommages causés.

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

Art. 58 — L'action en responsabilité est portée au choix du demandeur devant le tribunal du lieu où le dommage a été causé ou devant le tribunal du domicile du défendeur.

S'il s'agit d'une avarie causée à un appareil en circulation, le tribunal compétent est celui du lieu où la victime a été obligée d'atterrir après l'avarie.

Art. 59 — Les dispositions prévues au Code de la Marine marchande sur l'assistance et le sauvetage maritime sont applicables aux aéronefs en péril en mer et aux pilotes des aéronefs qui peuvent prêter assistance aux personnes en péril.

Art. 60 — Toute personne qui trouve une pave d'aéronef doit en faire la déclaration à l'autorité administrative la plus proche dans les quarante-huit heures de la découverte.

Toutefois, les règles relatives aux épaves maritimes s'appliquent seules aux épaves d'aéronefs trouvés en mer ou sur le littoral maritime.

Art. 61 — En cas de disparition sans nouvelle d'un aéronef, l'appareil est réputé perdu trois 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 Civil.

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

Les intéressés peuvent également se pourvoir, conformément aux dispositions du Code Civil, 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.

Art. 62 — Les modalités d'exécution des articles précédents sont fixées par décret.

TITRE IV

Des enquêtes sur les accidents d'aéronefs

CHAPITRE PREMIER

Dispositions Générales

Art. 63 — Tout accident d'aéronefs survenu au Togo donne lieu à une enquête.

Le Ministre chargé de l'Aviation Civile peut ordonner une enquête sur des faits graves qui n'ont pas été suivis d'un accident.

Art. 64 — Est qualifié d'accident d'Avion tout événement, lié à l'utilisation d'un aéronef, qui se produit entre le moment où une personne monte à bord avec l'intention d'effectuer un vol et le moment où toutes les personnes qui sont montées dans cette intention sont descendues et au cours duquel :

— une ou plusieurs personnes sont tuées ou grièvement blessées du fait qu'elles se trouvent soit dans l'aéronef, soit sur l'aéronef, soit en contact direct avec celui-ci ou avec un objet qui y est fixé, ou

— l'aéronef subit des dégâts importants.

CHAPITRE II

Des accidents au Togo

Art. 65 — Un accident survenu au Togo est notifié sans délai et par les moyens les plus rapides au ministère chargé de l'Aviation Civile. Cette obligation incombe au commandant de bord ou à un membre de l'équipage et à défaut, soit au commandant de l'aérodrome le plus proche du lieu de l'accident, soit à l'autorité locale civile ou militaire. Doit être également prévenue l'autorité judiciaire dans le ressort de laquelle l'accident s'est produit.

L'autorité locale ou le commandant d'aérodrome, suivant le cas, prend immédiatement toutes mesures utiles pour assurer sur place la garde de l'appareil et de son contenu et la conservation des indices qui peuvent servir à l'enquête.

Art. 66 — Le Ministre chargé de l'Aviation Civile ordonne sans délai une enquête.

L'enquête portera sur une première information et donnera lieu à un rapport préliminaire qui sera adressé dans les six jours après l'accident au Ministère chargé de l'Aviation Civile. Ce rapport reproduit la conduite et les résultats de la première information.

Art. 67 — Le Ministre chargé de l'Aviation Civile fixe, par arrêté, les détails sur la conduite de l'enquête, la forme et le contenu du rapport.

Art. 68 — Après examen du rapport préliminaire, le Ministre chargé de l'Aviation Civile institue, si l'importance de l'accident le justifie, une commission d'enquête dont il fixe la composition et les modalités de fonctionnement.

Art. 69 — La publication de tout ou partie du rapport préliminaire ou du rapport de la commission d'enquête est laissée à la discrétion du Ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 70 — En cas d'accident d'un aéronef étranger au Togo, le ministre chargé de l'Aviation Civile informe immédiatement l'Etat d'immatriculation ainsi que l'Etat dans lequel l'aéronef a été construit.

Le ministre chargé de l'Aviation Civile peut autoriser l'Etat d'immatriculation ou l'Etat constructeur à se faire représenter à l'enquête par un ou plusieurs observateurs.

CHAPITRE III

Des accidents d'Aéronefs togolais à l'étranger

Art. 71 — En cas d'accident d'aéronef togolais hors du territoire national, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat où a eu lieu l'accident, le Commandant de bord ou membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire, ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affrèteur doit aviser ou faire aviser immédiatement le ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 72 — Si l'Etat où a eu lieu l'accident appartient à l'organisation de l'Aviation Civile Internationale, le ministre chargé de l'Aviation Civile, aussitôt informé de l'accident, peut désigner un représentant pour participer à l'enquête.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident n'appartient pas à l'organisation de l'Aviation Civile Internationale, le ministre chargé de l'Aviation Civile doit prendre contact avec les autorités intéressées afin d'obtenir la participation d'un représentant togolais à l'enquête.

Art. 73 — Si l'accident a eu lieu en haute mer ou si le lieu de l'accident ne peut être établi avec certitude, le ministre chargé de l'Aviation Civile désigne un enquêteur chargé de réunir tous renseignements possibles et de lui faire un rapport.

CHAPITRE IV

Des règles communes

Art. 74 — Pour les besoins d'une enquête menée par les autorités togolaises, le ministre chargé de l'Aviation Civile peut demander à tout Etat les renseignements utiles dont il dispose.

Dans ce cas, cet Etat aura le droit de désigner un représentant pour participer à l'enquête en qualité d'observateur et de recevoir copies des parties du rapport susceptibles de l'intéresser.

Si les autorités togolaises fournissent de leur côté des renseignements à l'occasion d'une enquête à l'étranger, le ministre chargé de l'Aviation Civile peut désigner un représentant pour participer à l'enquête.

Art. 75 — Si une information judiciaire est ouverte conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, le ministre chargé de l'Aviation Civile communique aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en sa possession. Les conditions et procédure de la conduite conjointe de l'enquête par les différentes autorités intéressées sont fixées par décret.

Art. 76 — S'il est établi au vue du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en matière aéronautique, le ministre chargé de l'Aviation Civile prend les sanctions administratives ou disciplinaires, sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles, s'il y a lieu.

TITRE V

Dispositions pénales

Art. 77 — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

1) — mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;

2) — mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 4 ;

3) — fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;

4) — fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;

5) — fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 36 et 48 du présent code.

Art. 78 — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

1) — conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;

2) — détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents des indications inexactes ;

3) — conduit un aéronef ou participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 77 ;

4) — contrevenu aux dispositions de l'article 42.

Art. 79 — Les peines prévues à l'article 77 seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes premier, 3 et 4 de l'article 77 et paragraphe premier de l'article 78 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par les règlements en vigueur.

Art. 80 — Sera puni d'une amende de 12.000 à 200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1) — quiconque ne sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;

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

Art. 81 — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 39 sera puni d'une amende

de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de deux mois à un an.

Art. 82 — Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à trois ans.

Art. 83 — La violation par quiconque des dispositions de l'article 47 sera punie des peines prévues à l'article 77.

Seront punis des peines prévues à l'article 80 :

1) — ceux qui auront fait usage, à bord des aéronefs des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

2) — ceux qui sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites.

Art. 84 — Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Art. 85 — Seront punis d'une amende de 10.000 à 18.000 francs et pourront l'être en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de 10 jours au maximum :

1) — le commandant de bord qui aura omis de tenir ou faire tenir l'un quelconque des documents de bord, prévus à l'article 46, 2^e alinéa, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;

2) — le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque document de bord pendant trois ans à partir de la dernière inscription ;

3) — ceux qui auront contrevenu à l'article 40 ;

4) — ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs pris en application de l'article 46.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un jugement pour l'une de ces contraventions.

Art. 86 — Seront punis d'une amende de 30.000 à 200.000 francs et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de deux à six mois, ceux qui auront contrevenu à l'article 41 ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Art. 87 — L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour la durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 79, 81 et 82.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 84, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets et licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer le dépôt de ces brevets et licences et certificats, soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 6.000 à 120.000 francs, sans préjudice des peines prévues à l'article 78 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Art. 88 — Conformément à l'article 56 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution, sera puni d'une amende de 60.000 à 360.000 francs, et d'une peine de six jours à deux mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucune dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues.

Art. 89 — Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines prévues pour sanctionner le délit de fuite.

Art. 90 — Les dispositions du code pénal sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent code.

Art. 91 — Toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

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

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

Art. 92 — Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination, à peine du paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

CHAPITRE III

Des accidents d'Aéronefs togolais à l'étranger

Art. 71 — En cas d'accident d'aéronef togolais hors du territoire national, sans préjudice de la notification qui serait faite par l'Etat où a eu lieu l'accident, le Commandant de bord ou membre de l'équipage, si l'un ou l'autre est en état de le faire, ou encore le propriétaire, l'exploitant ou l'affrèteur doit aviser ou faire aviser immédiatement le ministre chargé de l'Aviation Civile.

Art. 72 — Si l'Etat où a eu lieu l'accident appartient à l'organisation de l'Aviation Civile Internationale, le ministre chargé de l'Aviation Civile, aussitôt informé de l'accident, peut désigner un représentant pour participer à l'enquête.

Si l'Etat où a eu lieu l'accident n'appartient pas à l'organisation de l'Aviation Civile Internationale, le ministre chargé de l'Aviation Civile doit prendre contact avec les autorités intéressées afin d'obtenir la participation d'un représentant togolais à l'enquête.

Art. 73 — Si l'accident a eu lieu en haute mer ou si le lieu de l'accident ne peut être établi avec certitude, le ministre chargé de l'Aviation Civile désigne un enquêteur chargé de réunir tous renseignements possibles et de lui faire un rapport.

CHAPITRE IV

Des règles communes

Art. 74 — Pour les besoins d'une enquête menée par les autorités togolaises, le ministre chargé de l'Aviation Civile peut demander à tout Etat les renseignements utiles dont il dispose.

Dans ce cas, cet Etat aura le droit de désigner un représentant pour participer à l'enquête en qualité d'observateur et de recevoir copies des parties du rapport susceptibles de l'intéresser.

Si les autorités togolaises fournissent de leur côté des renseignements à l'occasion d'une enquête à l'étranger, le ministre chargé de l'Aviation Civile peut désigner un représentant pour participer à l'enquête.

Art. 75 — Si une information judiciaire est ouverte conformément aux dispositions du Code de procédure pénale, le ministre chargé de l'Aviation Civile communique aux autorités judiciaires, sur leur demande, tous renseignements en sa possession. Les conditions et procédure de la conduite conjointe de l'enquête par les différentes autorités intéressées sont fixées par décret.

Art. 76 — S'il est établi au vu du rapport d'enquête que l'accident a pour cause une infraction à la réglementation en matière aéronautique, le ministre chargé de l'Aviation Civile prend les sanctions administratives ou disciplinaires, sans préjudice des poursuites pénales éventuelles et des réparations civiles, s'il y a lieu.

TITRE V

Dispositions pénales

Art. 77 — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

1) — mis ou laissé en service un aéronef qui n'a pas obtenu de certificat d'immatriculation, de certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel ;

2) — mis ou laissé en service un aéronef sans les marques d'identification prévues par l'article 4 ;

3) — fait ou laissé circuler un aéronef dont le certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel a cessé d'être valable ;

4) — fait ou laissé circuler un aéronef dans d'autres conditions que celles déterminées par le certificat de navigabilité et les documents associés ou le laissez-passer exceptionnel ;

5) — fait ou laissé circuler un aéronef dans des conditions contraires aux prescriptions des articles 36 et 48 du présent code.

Art. 78 — Sera puni d'une amende de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement d'un mois à six mois ou de l'une de ces deux peines seulement quiconque aura :

1) — conduit ou participé à la conduite d'un aéronef sans les titres exigés par la réglementation en vigueur et en état de validité ;

2) — détruit ou soustrait un livre de bord ou tout document de bord imposé par la réglementation aérienne ou porté sur ce livre ou un de ces documents des indications inexactes ;

3) — conduit un aéronef ou participé à sa conduite dans les conditions prévues à l'article 77 ;

4) — contrevenu aux dispositions de l'article 42.

Art. 79 — Les peines prévues à l'article 77 seront portées au double si les infractions prévues sous les paragraphes premier, 3 et 4 de l'article 77 et paragraphe premier de l'article 78 ont été commises après le refus ou le retrait du certificat d'immatriculation, du certificat de navigabilité ou de laissez-passer exceptionnel, des titres exigés des membres de l'équipage par les règlements en vigueur.

Art. 80 — Sera puni d'une amende de 12.000 à 200.000 francs et d'un emprisonnement de six jours à un mois ou de l'une de ces deux peines seulement :

1) — quiconque ne sera trouvé à bord d'un aéronef en vol sans pouvoir justifier sa présence par un titre de transport régulier ou par l'assentiment de l'exploitant ou du commandant de bord ;

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

Art. 81 — Le pilote qui ne se sera pas conformé aux prescriptions de l'article 39 sera puni d'une amende

de 60.000 à 1.200.000 francs et d'un emprisonnement de deux mois à un an.

Art. 82 — Quiconque aura apposé ou fait apposer sur un aéronef des marques d'immatriculation non conformes à celles du certificat d'immatriculation ou qui aura supprimé ou fait supprimer, rendu ou fait rendre illisibles les marques exactement apposées, sera puni d'une amende de 120.000 à 2.400.000 francs et d'un emprisonnement de six mois à trois ans.

Art. 83 — La violation par quiconque des dispositions de l'article 47 sera punie des peines prévues à l'article 77.

Seront punis des peines prévues à l'article 80 :

1) — ceux qui auront fait usage, à bord des aéronefs des objets ou appareils dont le transport est interdit ;

2) — ceux qui sans autorisation spéciale, auront fait usage d'appareils photographiques ou cinématographiques au-dessus des zones interdites.

Art. 84 — Quiconque ayant été condamné pour l'une des infractions prévues aux articles précédents, commettra une autre infraction tombant sous le coup du présent code ou la même infraction dans un délai de cinq ans après l'expiration de la peine d'emprisonnement ou le paiement de l'amende ou la prescription de ces deux peines, sera condamné au maximum des peines d'emprisonnement et d'amende et ces peines pourront être élevées jusqu'au double.

Art. 85 — Seront punis d'une amende de 10.000 à 18.000 francs et pourront l'être en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de 10 jours au maximum :

1) — le commandant de bord qui aura omis de tenir ou faire tenir l'un quelconque des documents de bord, prévus à l'article 46, 2^e alinéa, ainsi que les membres de l'équipage spécialement chargés de cette tenue ;

2) — le propriétaire ou le locataire inscrit au registre d'immatriculation qui aura omis de conserver un quelconque document de bord pendant trois ans à partir de la dernière inscription ;

3) — ceux qui auront contrevenu à l'article 40 ;

4) — ceux qui auront contrevenu aux règlements relatifs aux conditions techniques d'emploi des aéronefs pris en application de l'article 46.

En cas de récidive, une peine d'emprisonnement sera toujours prononcée. Il y a récidive lorsqu'il a été rendu contre le contrevenant, dans l'année précédente, un jugement pour l'une de ces contraventions.

Art. 86 — Seront punis d'une amende de 30.000 à 200.000 francs et pourront l'être, en outre, suivant les circonstances, d'un emprisonnement de deux à six mois, ceux qui auront contrevenu à l'article 41 ainsi qu'aux décrets édictés pour son exécution.

Art. 87 — L'interdiction de conduite ou de participation à la conduite d'un aéronef pourra être prononcée par le jugement ou l'arrêt, pour la durée de trois mois à trois ans, contre le membre d'équipage condamné en vertu des articles 79, 81 et 82.

Si le membre d'équipage est condamné une seconde fois pour l'un de ces mêmes délits dans le délai prévu à l'article 84, l'interdiction de conduire ou de participer à la conduite d'un aéronef sera prononcée et sa durée sera portée au maximum et pourra être élevée jusqu'au double. Les brevets et licences et certificats dont seraient porteurs les délinquants resteront déposés, pendant toute la durée de l'interdiction au greffe de la juridiction qui aura prononcé l'interdiction.

Les condamnés devront effectuer le dépôt de ces brevets et licences et certificats, soit à ce greffe, soit à celui de leur domicile, dans cinq jours qui suivent la date à laquelle la condamnation sera devenue définitive, faute de quoi, ils seront punis de six jours à un mois d'emprisonnement et d'une amende de 6.000 à 120.000 francs, sans préjudice des peines prévues à l'article 78 au cas où ils conduiraient ou participeraient à la conduite d'un aéronef pendant la période de l'interdiction et qui ne pourront se confondre.

Art. 88 — Conformément à l'article 56 du présent Code, tout jet non autorisé d'objets à bord d'un aéronef en évolution, sera puni d'une amende de 60.000 à 360.000 francs, et d'une peine de six jours à deux mois d'emprisonnement ou de l'une de ces deux peines seulement, même si ces jets n'ont causé aucune dommage, et sans préjudice des peines plus fortes qui pourraient être encourues.

Art. 89 — Tout commandant de bord d'un aéronef qui, sachant que celui-ci vient de causer ou d'occasionner un accident à la surface, n'aura pas averti sans délai les autorités de l'aéroport le plus proche avec lequel il peut entrer en communication et aura ainsi tenté d'échapper à la responsabilité pénale et civile qu'il peut avoir encourue, sera puni des peines prévues pour sanctionner le délit de fuite.

Art. 90 — Les dispositions du code pénal sur l'atténuation et l'aggravation des peines sont applicables à toutes les infractions prévues par le présent code.

Art. 91 — Toutes les dispositions de lois relatives à la répression des infractions à la réglementation douanière sont applicables aux marchandises importées ou exportées par aéronef sous un régime douanier quelconque.

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

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

Art. 92 — Pour les marchandises exportées en décharge de comptes d'admission temporaire ou d'entrepôt ou passibles de taxes intérieures, les expéditeurs justifient de leur passage à l'étranger par la production, dans les délais fixés, d'un certificat valable des douanes de destination, à peine du paiement du quadruple de la valeur de la marchandise.

Art. 93 — L'article 90 n'est pas applicable aux infractions prévues par les lois de douane.

Art. 94 — Indépendamment des officiers de police judiciaire, sont chargés de la constatation des infractions aux dispositions du présent livre et des règlements pris pour son application, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation Civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes.

Art. 95 — Le procureur de la République, le juge d'instruction, les juges de paix, les officiers de police auxiliaires du procureur de la République désignés au code d'instruction criminelle, les fonctionnaires des corps techniques de l'Aviation Civile, les militaires ou marins et les agents de l'autorité civile ou militaire commissionnés à cet effet, les gendarmes et les agents de douanes, auront le droit de saisir les explosifs, les armes et munitions de guerre, les pigeons voyageurs, les appareils de photographie, les clichés et les correspondances postales ainsi que les appareils radiotélégraphiques et radiotéléphoniques qui se trouveraient à bord sans l'autorisation spéciale prévue par les articles 47 et 48.

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

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

Art. 96 — L'aéronef dont le certificat de navigabilité et le certificat d'immatriculation ne pourront être produits ou dont les marques d'immatriculation ne concordent pas avec celles du certificat d'immatriculation pourra être retenu à la charge du propriétaire ou, au cas de location de l'aéronef inscrite au registre d'immatriculation, à la charge du locataire inscrit, par les autorités chargées d'assurer l'exécution du présent code jusqu'à ce que l'identité du propriétaire ait été établie.

Art. 97 — Le procès-verbal constatant les infractions au présent livre et aux décrets et arrêtés qu'il prévoit, est transmis sans délai au procureur de la République.

LIVRE II

Des aérodromes

TITRE PREMIER

Du régime des aérodromes

CHAPITRE PREMIER

De la création et de l'exploitation

Art. 98 — Est considéré comme aérodrome tout terrain ou plan 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.

Art. 99 — Est dit « ouvert à la circulation aérienne publique » l'aérodrome dont tous les aéronefs présen-

tant les caractéristiques appropriées sont autorisés à faire usage, sous réserve des dispositions de l'article 102.

Art. 100 — Un décret fixe les conditions de création d'établissement et d'utilisation des aéronefs ouverts ou non à la circulation aérienne publique.

Art. 101 — L'ouverture et la fermeture d'un aérodrome à la circulation aérienne publique est prononcée dans des conditions fixées par décret.

Art. 102 — L'utilisation d'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique peut, à toute époque, être soumise à certaines 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.

Art. 103 — Des aérodromes destinés à la circulation aérienne publique pourront être créés par l'Etat, par les collectivités publiques et les établissements publics, ainsi que les personnes physiques ou morales de droit privé répondant aux conditions fixées par décret.

Art. 104 — Tous les aérodromes peuvent être soumis au contrôle technique et administratif de l'Etat.

Art. 105 — 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.

Les concessions qui portent dérogation au cahier des charges type sont accordées dans des conditions définies par décret.

Art. 106 — Pour des raisons de défense nationale, un décret peut prescrire que l'Etat est substitué temporairement ou définitivement à l'exploitant d'un aérodrome.

CHAPITRE II

De la classification

Art. 107 — Les aérodromes destinés à la circulation aérienne publique, font l'objet d'une classification en tenant compte des caractères ou de l'importance du trafic qu'ils doivent assurer.

Cette classification peut être étendue aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient.

Art. 108 — Les conditions techniques et administratives de la classification prévues à l'article précédent, les catégories dans lesquelles sont classés les aérodromes, la procédure précédant le classement et les effets du classement, sont déterminés par décret.

CHAPITRE III

Des redevances

Art. 109 — Sur tout aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique, les services rendus aux usages et au public donnent lieu à une rémunération sous forme de redevances perçues au profit de la

personne qui fournit le service, notamment à l'occasion des opérations suivantes :

- Atterrissage des aéronefs ;
- Usage des dispositifs d'assistance à la navigation aérienne ;
- Usage des réseaux de télécommunications aéronautiques ;
- Stationnement et abri des aéronefs ;
- Usage des installations aménagées pour la réception des passagers et des marchandises ;
- Occupation de terrains et d'immeubles ;
- Usage d'installations et d'outillages divers.

Art. 110 — Les taux et les modalités de perception de ces redevances sont fixés par arrêté conjoint du ministre des finances et de l'économie et du ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 111 — Les redevances sont dues par le seul fait de l'usage des ouvrages, installations, bâtiments et outillages quelles rémunèrent et doivent être appropriées aux services rendus.

En cas de non paiement des redevances dues par l'exploitant de l'aéronef, l'exploitant de l'aérodrome est admis à requérir de l'autorité responsable de la circulation aérienne sur l'aérodrome que l'aéronef y soit retenu jusqu'à consignation du montant des sommes en litige.

TITRE II

Des servitudes aéronautiques

Art. 112 — Afin d'assurer la sécurité de la circulation des aéronefs, il est institué des servitudes spéciales dites « servitudes aéronautiques ».

Ces servitudes comprennent :

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

2 — des servitudes aéronautiques de balisage comportant l'obligation de pourvoir certains obstacles ainsi que certains emplacements de dispositifs visuels ou radioélectriques destinés à signaler leur présence aux navigateurs aériens ou à en permettre l'identification ou de supporter les frais d'installation de ces dispositifs.

Art. 113 — Les dispositions du présent titre sont applicables :

a) aux aérodromes destinés à la circulation aérienne publique ou créés par l'Etat.

b) aux aérodromes non destinés à la circulation aérienne publique et créés par une personne physique ou morale autre que l'Etat lorsque les conditions d'utilisation de ces aérodromes le justifient ;

c) aux installations d'aide à la navigation aérienne, de télécommunications aéronautiques sans préjudice de l'application des dispositions relatives aux servitudes établies dans l'intérêt des transmissions et réceptions radioélectriques ;

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

Art. 114 — Les servitudes prévues à l'article 112 assureront à la navigation aérienne, conformément à l'annexe 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale en date du 7 Décembre 1944, des conditions de sécurité au moins équivalentes à celles qui résultent des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale.

Art. 115 — Peuvent notamment être prescrits au titre des servitudes aéronautiques de balisage visées à l'article 112 :

— le balisage de jour et de nuit ou le balisage de jour ou de nuit de tous les obstacles jugés dangereux pour la navigation aérienne ;

— l'établissement de dispositifs visuels ou radioélectriques d'aide à la navigation aérienne ;

— la suppression ou la modification de tout dispositif visuel autre qu'un dispositif de balisage maritime de nature à créer une confusion avec les aides visuelles à la navigation aérienne.

Art. 116 — Pour la réalisation des balisages visés à l'article 115, l'administration dispose des droits d'appui, de passage, d'abattage d'arbres, d'ébranchage ainsi que du droit d'installation des dispositifs sur les murs extérieurs et les toitures.

Ces droits pourront être exercés par les personnes privées éventuellement chargées du balisage.

Art. 117 — A l'extérieur des zones grevées de servitudes de dégagement en application du présent titre, l'établissement de certaines installations qui, en raison de leur hauteur, pourraient constituer des obstacles à la navigation aérienne, sera soumis à une réglementation spéciale.

Art. 118 — 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, des terrains nécessaires, s'ils n'ont pas été réservés à cette destination par un projet d'aménagement pris en considération ou approuvé, peuvent être déclarés réservés par décret après enquête publique dans les formes fixées par les textes en vigueur sur l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Les dispositions en vigueur en matière d'urbanisme sont dans ce cas applicables.

Art. 119 — Les modalités d'application du présent titre seront fixées par décret.

TITRE III

Dispositions pénales

Art. 120 — Quiconque séjournera ou pénétrera dans les terrains interdits par les règlements généraux des aérodromes affectés à un service public ou y laissera séjourner des bestiaux ou bêtes de trait, de charge ou de monture sera puni d'une amende de 800 à 8.000

francs et d'un emprisonnement de dix jours au plus ou de l'une de ces deux peines seulement et pourra être, en outre déchu de tout droit à indemnité en cas d'accident.

Les dispositions des articles 94 et 97 sont applicables au présent article.

Art. 121 — Les infractions aux dispositions réglementaires concernant les servitudes aéronautique de dégagement et de balisage institués dans l'intérêt de la circulation aérienne sont punies d'une amende de 50.000 à 1.500.000 francs.

En cas de récidive, les infractions sont punies d'une amende de 100.000 à 3.000.000 de francs et d'un emprisonnement de dix jours à trois mois ou de l'une de ces deux peines seulement.

Art. 122 — Sur réquisition du ministère public agissant à la demande du ministre intéressé, le tribunal saisi de la poursuite impartit aux personnes qui contreviennent à ces dispositions, sous peines d'une astreinte de 1.000 à 10.000 francs par jour de retard, un délai pour modifier ou enlever les ouvrages frappés de servitudes ou pour pourvoir à leur balisage.

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

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

En outre, si à l'expiration du délai fixé par le jugement, la situation n'a pas été régularisée, l'administration peut faire exécuter les travaux d'office aux frais et risques des personnes responsables.

Les astreintes sont recouvrées par les comptables du trésor.

LIVRE III

Des transports et travail aériens

TITRE PREMIER

Définitions et dispositions générales

Art. 123 — Les vols que peuvent effectuer les aéronefs rentrent dans l'une des catégories suivantes :

- Services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux.
- Travail aérien.
- Vols privés.

Art. 124 — Les services aériens de transport public ont pour objet de transport contre rémunération, de personnes, de fret ou de courrier.

Sont réputés services aériens réguliers de transport public, ceux qui assurent par une série de vols accessibles au public, un trafic entre deux ou plusieurs points fixés à l'avance, soit suivant des itinéraires approuvés et conformément à des horaires préétablis

et publiés, soit avec une fréquence et une régularité telles que ces vols constituent une série systématique.

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

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

Art. 125 — Est réputé travail aérien tout vol par lequel un travail est effectué à l'aide d'un aéronef et notamment :

- Les prises de vues aériennes ou relevés aéro-topographiques.
- Les jets d'objets ou de matières à des fins agricoles ou d'hygiène publique.
- Toutes formes de propagande, telles que panneaux remorques, écritures célestes, hauts-parleurs à bord.
- L'exploration du sol, du sous-sol, de phénomènes atmosphériques, des vols d'acridiens ou d'oiseaux migrateurs.
- L'instruction de vol dans les écoles et centres d'entraînement.

Art. 126 — Sont réputés vols privés tous vols n'étant ni des services de transport public ni des vols de travail aérien.

Art. 127 — Les services aériens de transport public et de travail aérien ne peuvent être assurés qu'après autorisation du ministre chargé de l'aviation civile.

Pour les vols privés et sous réserve des dispositions relatives aux aéroclubs, aucune autorisation spéciale n'est requise.

Art. 128 — Est réputée entreprise de transport aérien public toute personne physique ou morale qui effectue habituellement des transports par aéronefs contre rémunération.

Est réputée entreprise de travail aérien toute personne physique ou morale qui effectue habituellement des travaux à l'aide d'aéronefs.

Art. 129 — Sont considérés comme exploitants d'aéronef :

- Le titulaire d'une autorisation d'exploitation de services aériens de transport public ou de travail aérien.
- Le propriétaire inscrit sur le registre d'immatriculation de l'aéronef qu'il utilise soit personnellement, soit par l'intermédiaire de préposés, à moins que ce registre ne mentionne expressément le nom d'un exploitant.
- Le frèteur d'un aéronef qui s'est réservé la conduite technique de l'aéronef et la direction de l'équipage sur lequel il conserve autorité.
- L'affrèteur d'un aéronef, si le contrat d'affrètement stipule qu'il assure toutes les obligations d'un exploitant et qu'il a le droit de donner des ordres à l'équipage pendant toute la durée de l'affrètement.

— Le locataire d'un aéronef sans équipage, qui en assure la conduite technique avec un équipage de son choix.

Art. 130 — Est réputé préposé d'un exploitant tout agent ou employé de cet exploitant, qui agit au nom et pour le compte de celui-ci, dans l'exercice des fonctions, que ce soit ou non dans les limites de ses attributions.

Art. 131 — L'autorisation d'exploitation est délivrée par le ministre chargé de l'aviation civile conformément à la législation en vigueur.

Pour obtenir cette autorisation le demandeur doit fournir au ministère chargé de l'aviation civile toutes informations sur l'activité envisagée et satisfaire aux conditions exigées par le ministère en ce qui concerne les garanties techniques et financières d'une exploitation sûre et efficace.

L'autorisation n'est accordée que pour une durée d'un an renouvelable sauf en cas de services réguliers de transport aérien public pour lesquels une plus longue durée peut être fixée. Le renouvellement peut être refusé ou assorti de conditions particulières.

Au cas où le titulaire d'une autorisation contreviendrait aux dispositions légales ou à celles de l'autorisation, le ministre chargé de l'aviation civile peut prononcer la suspension ou le retrait de l'autorisation.

Le ministre chargé de l'aviation civile fixe par arrêté les modalités concernant la demande et la procédure de délivrance de l'autorisation.

Art. 132 — Le titulaire d'une autorisation relative à des services de transport public ou de travail aérien ne peut conclure avec une autre entreprise un accord pour que celle-ci assure tout ou partie du service autorisé, sans qu'un tel accord ne soit approuvé par le ministère chargé de l'aviation civile.

Art. 133 — Les conditions techniques d'exploitation des vols, notamment des services de transport public, sont fixées par le ministre chargé de l'aviation civile conformément aux normes internationales.

Art. 134 — Les aéronefs immatriculés dans un Etat étranger ne peuvent exercer au Togo, d'activités contre rémunération qu'aux termes d'accords internationaux ou en vertu d'une autorisation spéciale et temporaire accordée par le ministère chargé de l'aviation civile.

Les aéronefs étrangers qui ne désirent pas exercer d'activité contre rémunération au Togo ainsi que les aéronefs étrangers qui désirent seulement survoler le territoire togolais ou y faire des escales techniques, doivent, sous réserve d'accords internationaux ou d'autorisations spéciales, adresser au ministère chargé de l'aviation civile un préavis conforme à la réglementation en vigueur.

Art. 135 — Le ministre chargé de l'aviation civile peut interdire le transport et l'usage d'appareils photographiques à bord d'aéronefs, sur tout ou partie du territoire togolais.

Les conditions des travaux de photographie aérienne sont déterminées par décret.

Art. 136 — En cas de calamité publique ou de nécessité impérieuse, l'Etat peut réquisitionner, conformément à la législation en vigueur, tout aéronef ainsi que le personnel aéronautique nécessaire.

TITRE II

Des transports intérieurs et internationaux

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 137 — Les services aériens de transport public entre deux points du territoire togolais sont assurés par des entreprises togolaises.

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

Art. 138 — Les services aériens internationaux de transport public en provenance ou à destination du Togo peuvent être assurés par des entreprises togolaises ou étrangères.

L'admission de l'entreprise étrangère sur les services internationaux réguliers ou non réguliers est autorisée par le ministre chargé de l'aviation civile conformément aux accords conclus par le Togo.

En cas d'absence d'accord, une entreprise étrangère peut obtenir du ministre chargé de l'aviation civile une autorisation pour l'exploitation de services réguliers ou non réguliers, à condition que l'Etat d'origine de l'entreprise accorde la réciprocité aux entreprises togolaises.

Art. 139 — Les itinéraires des services aériens réguliers de transport public et les points desservis par les services aériens non réguliers doivent être préalablement approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile, compte tenu des zones réservées par le ministère de la défense nationale.

Aucune entreprise de services aériens réguliers de transport public ne peut modifier un itinéraire ou abandonner l'exploitation d'une route ou d'un tronçon de route, sans en avoir au préalable l'autorisation du ministre chargé de l'aviation civile, sous réserve des obligations découlant d'accords internationaux.

Art. 140 — Les horaires d'exploitation des services aériens réguliers de transport public doivent être préalablement approuvés par le ministre chargé de l'aviation civile.

Art. 141 — Toute entreprise de services aériens de transport public, réguliers ou non réguliers, intérieurs ou internationaux, doit soumettre ses tarifs pour homologation au ministre chargé de l'aviation civile.

Les tarifs homologués doivent être appliqués par les entreprises exploitant les mêmes routes ou tronçons de route.

Art. 142 — Les entreprises de services aériens réguliers de transport public doivent imprimer, publier et porter à la connaissance du public les itinéraires, horaires et tarifs de leurs différents services ainsi que toutes autres conditions approuvées par le ministère chargé de l'aviation civile.

Il est interdit à quiconque, autre qu'une entreprise de services aériens réguliers de transport public, d'annoncer par un moyen quelconque qu'il est disposé à transporter contre rémunération des personnes ou du fret entre des points déterminés et suivant des horaires fixés.

Art. 143 — Les aéronefs utilisés par les entreprises togolaises de transport public doivent être immatriculés au Togo.

Le ministère chargé de l'aviation civile peut cependant autoriser une entreprise à utiliser temporairement un aéronef immatriculé à l'étranger. L'autorisation sera accordée pour une durée maximum de six mois, elle est renouvelable.

Art. 144 — Les services aériens des entreprises de transport public non régulier exploités avec des aéronefs n'ayant pas une capacité supérieure à sept sièges passagers ou neuf cents (900) kilogrammes pour le transport de fret, sont réputés taxis aériens. De telles entreprises sont assimilées aux entreprises de travail aérien sans préjudice des dispositions de l'article 159 du présent code qui demeurent applicables aux taxis aériens.

Art. 145 — Le transport du courrier s'effectue selon des contrats conclus entre les entreprises de services aériens de transport public et le ministre chargé des Postes et Télécommunications, et ce conformément aux conventions internationales.

Art. 146 — Les entreprises de transport aérien sont soumises au contrôle technique, que le ministère chargé de l'aviation civile exerce en vue d'assurer la sécurité aérienne.

Les entreprises de transport aérien public exploitant des services en provenance, à destination ou à l'intérieur du Togo, doivent fournir au ministère chargé de l'aviation civile des statistiques relatives au trafic.

Les entreprises togolaises doivent en outre fournir des informations supplémentaires, notamment concernant le coût d'exploitation, les recettes et leur origine. Ces informations ne doivent pas être divulguées publiquement.

Art. 147 — Le transport par air de munitions ou de matériel de guerre ne peut être effectué sans autorisation écrite du ministre chargé de l'aviation civile après accord du ministre de la Défense Nationale.

Sont réservées toutes dispositions relatives à l'importation, au transit, au commerce et à la possession de munitions ou de matériels de guerre.

Art. 148 — Le transport de matières susceptibles de constituer un danger ou une gêne pour l'aéronef ou les personnes à bord n'est effectué que conformément aux règles fixées par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile pris après avis des ministères intéressés.

CHAPITRE II

Du contrat de transport

Art. 149 — Les dispositions du code de commerce relatives aux transports sont applicables aux transports aériens dans la mesure où il n'est pas dérogé au présent code et aux textes pris pour son exécution.

Art. 150 — Tout transport aérien donne lieu à un contrat par lequel une personne physique ou morale, appelée transporteur, s'engage, moyennant une certaine rémunération à conduire par air d'un point à un autre, soit des personnes avec ou sans bagages enregistrés soit des objets reçus d'un expéditeur pour être remis à une personne appelée destinataire.

Art. 151 — Le contrat de transport de personnes par air est constaté par délivrance d'un billet de passage. Le transport de bagages enregistrés peut être constaté soit par le billet de passage, soit par un bulletin de bagages distinct.

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

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

Art. 152 — Le titre formant contrat de transport doit indiquer au moins :

— Les points de départ et de destination et, si ces deux points sont situés au Togo, une éventuelle escale à l'étranger.

— La précision que le transport est régi par les principes établis par la convention de Varsovie du 12 octobre 1929 et des amendements ultérieurs en vigueur au Togo et que les règles de cette convention limitent en général la responsabilité du transporteur en cas de mort ou de lésion corporelle d'un passager ; de perte ou d'avarie de bagages ou de marchandises que le transport soit international au sens de la convention ou non.

CHAPITRE III

Du contrat d'affrètement

Art. 153 — Le contrat d'affrètement est un contrat par lequel une personne appelée frèteur qui dispose d'un aéronef, cède moyennant rémunération à une autre personne appelée affrèteur, l'utilisation de tout ou partie de la capacité de cet aéronef soit pour un voyage ou une série de voyages soit pour un certain temps.

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

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

CHAPITRE IV

Du contrat de location

Art. 154 — Le contrat de location est un contrat par lequel le loueur cède moyennant rémunération à une autre personne appelée locataire, l'utilisation de la capacité totale d'un aéronef sans équipage, soit pour un voyage ou une série de voyages soit pour un certain nombre de kilomètres à parcourir, soit pour un certain temps.

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

CHAPITRE V

Dispositions communes

Art. 155 — Les contrats de location ou d'affrètement doivent faire l'objet d'un écrit.

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

TITRE III

Travail aérien

Art. 156 — Les entreprises togolaises de travail aérien doivent en principe utiliser les aéronefs immatriculés au Togo. Elles peuvent toutefois louer ou affréter temporairement des aéronefs immatriculés à l'étranger.

Avant toute utilisation, un aéronef destiné à un travail aérien doit être jugé apte à cette activité et mention en est faite sur le certificat de navigabilité.

Art. 157 — Pour certains travaux aériens qui nécessitent des vols dans les conditions dépassant les limites prévues par la réglementation ou les instructions techniques, les pilotes doivent obtenir une autorisation délivrée par le ministère chargé de l'aviation civile. L'autorisation n'est accordée qu'à un pilote justifiant d'une expérience appropriée.

TITRE IV

Des responsabilités

CHAPITRE I

Responsabilité du transporteur

Art. 158 — La responsabilité des entreprises togolaises de transport aérien public ainsi que celle des entreprises étrangères similaires sont régies par les dispositions de la convention de Varsovie signée le 12 octobre 1929 et de tous les autres protocoles et conventions l'amendant ou la complétant, applicables au Togo, que le vol soit national ou international.

La responsabilité des entreprises de transport aérien public étrangères des pays non parties à la convention mentionnée à l'alinéa précédent, est illimitée que le vol soit national ou international.

CHAPITRE II

Assurances et garanties

Art. 159 — Tout aéronef civil qui utilise l'espace aérien togolais, qu'il soit immatriculé au Togo ou à l'étranger, doit être assuré en ce qui concerne la responsabilité de son exploitant, pour dommages causés aux tiers.

Pour les aéronefs immatriculés au Togo, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par son autorité de tutelle togolaise. Pour les aéronefs immatriculés à l'étranger, l'assurance doit être contractée auprès d'une entreprise d'assurance agréée par l'Etat d'immatriculation.

A la place d'une assurance, une garantie fournie par l'Etat d'immatriculation ou par une banque agréée par celui-ci est considérée comme satisfaisante.

Une attestation d'assurance ou de garantie doit être présentée à toute réquisition des agents des autorités aéronautiques ou de la force publique.

Art. 160. — Les entreprises de transport aérien public doivent s'assurer en ce qui concerne leur responsabilité pour dommages aux personnes transportées.

La somme assurée ne doit pas être inférieure aux limites de responsabilité fixées par la Convention de Varsovie signée le 12 octobre 1929, amendée ou complétée par tous protocoles ou conventions, applicables au Togo.

Art. 161. — Les prestations résultant des assurances ou garanties prescrites par le présent Code et conformes aux dispositions relatives à la responsabilité contractuelle, sont affectées spécialement et par préférence au paiement des indemnités correspondantes.

Art. 162. — Le Ministère chargé de l'Aviation Civile veille à ce que les assurances obligatoires soient en vigueur pendant toute la période de validité du certificat de navigabilité et le cas échéant, de l'autorisation d'exploitation.

Art. 163. — Si l'assurance prend fin ou si ses effets sont suspendus avant le moment indiqué dans l'attestation prévue à l'article 160 alinéa 4, l'assureur se doit d'en aviser immédiatement le Ministère chargé de l'Aviation Civile. Il demeure obligé envers les assurés ou leurs ayants droit jusqu'à ce que le certificat de navigabilité ou l'autorisation d'exploitation ait pu être révoqué, mais au maximum pendant soixante douze heures à compter du moment où le Ministère chargé de l'Aviation Civile a été avisé.

Si l'assurance expire conformément aux indications contenues dans l'attestation d'assurance mais que l'aéronef se trouve alors en vol, l'assureur demeure obligé envers les assurés ou leurs ayants droit jusqu'au pro-

chain atterrissage permettant de faire retirer l'aéronef du service, mais au maximum pendant vingt quatre heures.

TITRE V

Dispositions pénales

Art. 164. — Les pénalités prévues par le présent titre sont édictées sans préjudice d'autres lois pénales ou fiscales.

Art. 165. — Toute entreprise opérant au Togo, sans autorisation ou en infraction aux conditions prescrites par les autorisations qui ont pu lui être délivrées, une activité de transport aérien ou de travail, est passible d'une amende.

Cette amende sera infligée par tout agent ayant qualité pour constater les infractions en matière de trafic aérien, notamment par les commandants des aérodromes, et sera payable comptant aux agents qualifiés notamment aux agents des recettes rattachés aux aérodromes.

Cette amende est proportionnelle au tonnage de l'appareil et établie sur la base de 25.000 francs par tonnage et transport.

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

En cas de refus de paiement de l'amende ou en cas de récidive l'avion pourra être mis sous séquestre à la demande des autorités aéronautiques compétentes.

LIVRE IV

Du personnel aéronautique

TITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 166. — Le personnel aéronautique comprend, d'une part, le personnel navigant composé des membres de l'équipage de conduite et du personnel complémentaire et d'autre part le personnel technique au sol.

Art. 167. — Nul ne peut exercer une fonction en qualité de membre d'équipage de conduite d'un aéronef, de contrôleur de la circulation aérienne, de mécanicien d'entretien d'aéronef, de mécanicien radio de station aéronautique, d'agent technique d'exploitation, d'opérateur radio de station aéronautique ou de mécanicien radio d'aéronef s'il n'est titulaire de la licence valide correspondante.

Le personnel complémentaire de bord doit être détenteur d'un certificat de membre d'équipage délivré par le Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Art. 168. — Les brevets, licences et qualifications sont délivrés, renouvelés ou validés par le Ministère chargé de l'Aviation Civile, dans les conditions fixées par textes réglementaires.

Art. 169. — Les licences qui sont délivrées aux candidats ayant subi avec succès les examens sont établies en ce qui concerne le format, la couleur, les men-

tions et annotations conformément aux textes réglementaires.

Les licences sont renouvelées sur demande présentée dans les limites maxima de validité à condition que le requérant possède toujours la compétence requise et que son aptitude physique et mentale soit jugée satisfaisante.

Art. 170. — Lorsqu'une licence ou une qualification a été délivrée par une autorité aéronautique étrangère le Ministère chargé de l'Aviation Civile peut, soit reconnaître et valider licence et qualification, soit délivrer une nouvelle licence et y mentionner la même qualification si les conditions de leur délivrance sont au moins équivalentes aux conditions minima fixées par les normes internationales.

Art. 171. — La liste des licences et qualifications, les conditions générales pour leur obtention, les circonstances justifiant leur retrait ou suspension, leur durée de validité ainsi que les modalités d'exemption sont fixées par arrêté du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les programmes et règlements des examens sont fixés par arrêté du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Art. 172. — Il est institué un Conseil Médical de l'Aéronautique Civile. Sa composition, ses attributions et son fonctionnement sont déterminés par arrêté.

TITRE II

De la formation du personnel aéronautique

Art. 173. — L'instruction, l'entraînement, le perfectionnement au sol et en vol du personnel aéronautique ne peuvent avoir lieu que dans les écoles et centres remplissant les conditions techniques nécessaires et agréées par le Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les aéroclubs peuvent être agréés comme école ou centres.

Les programmes d'instruction seront fixés par arrêtés du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Les résultats des examens dans les écoles et centres agréés en vue de la délivrance des licences et qualifications ne seront acceptés que si les examinateurs sont agréés par le Ministère chargé de l'Aviation Civile.

Un contrôle est exercé sur ces écoles et centres et toute irrégularité constatée notamment dans l'instruction ou les examens peut entraîner le retrait de l'agrément ou l'annulation de l'examen.

TITRE III

Du personnel navigant

CHAPITRE PREMIER

Du commandant de bord et de l'équipage

Art. 174. — L'équipage est constitué par l'ensemble des personnes embarquées pour le service de l'aéronef en vol. Il est placé sous les ordres du commandant de bord.

Art. 175. — Les fonctions de commandant de bord sont exercées par un pilote.

Le Commandant de bord figure en premier sur la liste de l'équipage.

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 les autres membres de l'équipage suivant l'ordre fixé par cette liste.

Art. 176. — Le commandant de bord est responsable de l'exécution de la mission et a autorité sur toutes personnes et biens à bord.

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.

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

Pendant la durée de son commandement, il a notamment 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 ou le bon ordre de l'aéronef. En vol, il peut en outre s'il l'estime nécessaire, larguer tout ou partie du chargement en marchandise ou en combustible. Il doit, si le choix est possible jeter les marchandises de faible valeur.

Des dispositions supplémentaires relatives aux droits et obligations du commandant de bord, notamment concernant la durée de commandement à bord, les mesures en cas d'infractions et d'autres faits survenant à bord, peuvent être édictées par arrêtés du Ministère chargé de l'Aviation Civile.

CHAPITRE II

De la durée du travail en vol

Art. 177. — La durée du travail en vol du personnel navigant professionnel est fixée par le Ministère chargé de l'Aviation civile.

Art. 178. — Tout titulaire d'une licence de personnel navigant doit être détenteur d'un carnet de vol dont le modèle est établi par le Ministère chargé de l'Aviation civile et sur lequel sont inscrites la nature et la durée des vols effectués.

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

CHAPITRE III

Du conseil de discipline

Art. 179. — Il est institué un conseil de discipline pour le personnel navigant de l'aéronautique civile.

Ce conseil propose au Ministre chargé de l'Aviation civile, l'application des sanctions prévues à l'article

180 à l'égard des membres du personnel navigant reconnus coupables d'infractions au présent code et aux textes pris pour son exécution.

Le conseil de discipline, qui peut être divisé en deux sections pour le personnel navigant privé est présidé par un représentant du ministère chargé de l'Aviation civile.

Sa composition et son fonctionnement sont fixés par décret.

Art. 180. — Les sanctions disciplinaires applicables au personnel navigant de l'aéronautique civile comprennent :

— Le retrait temporaire avec ou sans sursis d'une ou plusieurs licences.

— Le retrait définitif d'une ou plusieurs licences

— La radiation du registre du personnel navigant professionnel prévu à l'article 184 ci-dessous.

TITRE IV

Du personnel navigant professionnel

CHAPITRE PREMIER

Dispositions générales

Art. 181. — Les personnes qui n'ont pas la nationalité togolaise et qui sont admises à exercer une activité professionnelle dans le territoire togolais peuvent être autorisées à exercer temporairement, les activités réservées au personnel navigant de l'aéronautique civile, en vertu des dispositions de l'article 182 de ce titre.

Le commandement et la conduite des aéronefs (Section A).

Le service à bord des moteurs, machines et instruments divers nécessaires à la navigation de l'aéronef (Section B).

Le service à bord des autres matériels montés sur aéronefs, et notamment les appareils photographiques et météorologiques, les appareils destinés au travail agricole et les appareils destinés à la manœuvre des parachutes (Section C).

Les services complémentaires de bord comprennent, notamment, le personnel navigant commercial du transport aérien (Section D).

Art. 182. — Le personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile appartient à l'une des trois catégories suivantes :

Catégorie I. — Essais et réception.

Catégorie II. — Transport aérien.

Catégorie III. — Travail aérien.

Art. 183. — Il est institué un registre spécial pour chacune des sections prévues à l'article 182. Ces registres sont tenus par les soins du Ministère chargé de l'Aviation civile. Ils sont publiés et toute personne peut en obtenir, à ses frais, copie certifiée conforme.

Art. 184. — Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile des

sectoins A, B, C, et du personnel permanent de la Section D s'il n'est inscrit sur le registre spécial correspondant à sa catégorie et à sa section.

Toutefois, le personnel de la Section D recruté pour une durée inférieure à six mois n'est pas inscrit sur le registre du personnel navigant de l'aéronautique civile.

Art. 185. — Nul ne peut faire partie du personnel navigant professionnel de l'aéronautique civile au delà d'une limite d'âge qui sera fixée par le Ministère chargé de l'aéronautique civile.

Art. 186. — Pour être initialement inscrit sur un des registres, le candidat doit satisfaire aux conditions suivantes :

1/° — Etre de nationalité togolaise.

2/° — Etre titulaire d'une licence en état de validité ou d'un certificat de membre d'équipage pour le personnel de la Section D.

3/° — N'avoir encouru aucune condamnation à l'emprisonnement ou à une peine plus grave, soit pour crime, soit pour délit contre la probité ou les bonnes mœurs.

Art. 187. — La radiation du registre peut être prononcée dans les cas suivants :

1/° — Lorsqu'elle est décidée dans les conditions prévues à l'article 180.

2/° — Lorsqu'un membre du personnel navigant professionnel est atteint par la limite d'âge prévue à l'article 185.

3/° — Lorsqu'un membre du personnel navigant professionnel cesse de remplir les conditions énoncées à l'article 186.

4/° — Lorsqu'un membre du personnel navigant professionnel sauf circonstance indépendante de sa volonté, est resté un an sans exercer sa fonction.

Dans ces deux derniers cas, l'intéressé peut, dans les deux mois de sa radiation, saisir d'un recours le ministère chargé de l'Aviation Civile.

Art. 188. — Le commandant de bord est consignataire de l'appareil. En cas de difficulté 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 dispositions 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 visées aux paragraphes précédents.

Le règlement du litige est porté, le cas échéant, devant le tribunal compétent.

CHAPITRE II

Du contrat de travail

Art. 189 — Dans la mesure où il n'y est pas dérogé par les conditions du présent code, le personnel navigant professionnel est régi par les règles du code du tribunal.

Art. 190 — L'engagement d'un membre du personnel navigant professionnel donne lieu, à peine de nullité, à l'établissement d'un contrat de travail écrit.

Ce contrat d'engagement doit définir clairement des droits et obligations de chacune des parties et préciser en particulier :

1 — La durée de l'engagement. S'il est conclu pour une durée déterminée, il doit énoncer la date à laquelle l'engagement prend fin.

2 — Les conditions et le mode de rémunération.

3 — L'indemnité de licenciement qui sera allouée, sauf en cas de faute grave au personnel licencié.

Toutefois, cette indemnité ne peut être inférieure à celle prévue par le code du travail.

4 — Les conditions dans lesquelles le contrat est résilié en cas de maladie, invalidité ou disparition.

5 — Le lieu de destination finale et le moment à partir duquel la mission est réputée accomplie si le contrat est conclu pour une mission déterminée.

6 — Si le contrat prévoit l'expatriement du navigant :

— La durée du séjour hors du Togo.

— L'indemnité de séjour.

— Les congés accordés en fin de séjour et les conditions de rapatriement.

7 — Le délai de préavis à observer en cas de résiliation du contrat par l'une ou l'autre des parties, sauf en cas de faute grave ; ce délai doit être le même pour les deux parties.

Art. 191 — Pendant le délai de préavis, le travail aérien mensuel demandé aux navigants doit rester égal à la moyenne de celui demandé pendant la même période aux membres du personnel navigant de l'entreprise considérée.

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

Art. 192 — Sauf s'il s'agit d'assurer un service public, les navigants et le personnel complémentaire de bord ne peuvent être astreints à un travail aérien en zones d'hostilités civiles et militaires que s'ils sont volontaires. Un contrat particulier fixera alors les conditions spéciales du travail et devra couvrir expressément, en dehors des risques habituels, les risques particuliers dus aux conditions d'emploi.

L'application des dispositions du présent article ne concerne que les rapports de l'employeur et du navigant. Elle ne met pas obstacle à l'exercice par les autorités publiques du droit de réquisition prévu par les lois en vigueur.

Art. 193 — Le contrat de travail n'est valable que s'il est conclu entre l'employeur et le navigant lui-même. Des facilités doivent être accordées à celui-ci afin d'examiner le contrat avant la signature de ce dernier.

Le Ministère chargé de l'Aviation Civile reste étranger à ces opérations mais il vise le contrat après s'être assuré que les clauses et conditions qui y figurent sont connues et comprises des parties.

Le Ministère chargé de l'Aviation Civile doit refuser son visa lorsque le contrat contient des stipulations contraires aux dispositions du présent Code ou aux prescriptions d'ordre public.

Le contrat de travail est signé par l'employeur ou son représentant et par le navigant.

Art. 194 — Le contrat de travail prend fin quelle que soit sa nature :

- 1 — Par l'arrivée du terme ou la fin de la mission
- 2 — Par le consentement mutuel des parties
- 3 — Par le congé donné par une partie à l'autre conformément aux dispositions du présent chapitre.
- 4 — Par la résiliation constatée ou prononcée par décision de justice.
- 5 — Par décès du navigant.

Art. 195 — Si le contrat est conclu pour une durée indéterminée, les parties ne peuvent y mettre fin qu'au Togo et moyennant congé notifié, à personne, à l'autre partie, conformément au Droit Commun.

Art. 196 — Sauf dans le cas où la convention contraire est rendue possible par le présent Code, les parties ne peuvent déroger aux règles qui fixent les conditions du contrat de travail conclu au Togo.

Art. 197 — Le contrat de travail à durée déterminée et dont le terme survient au cours d'une mission est prorogé jusqu'à l'accomplissement 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 courir 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.

Art. 198 — L'interruption de la mission, décidée par le commandant de bord pour un motif de sécurité, ne constitue pas un cas de rupture du contrat de travail.

Tous les frais résultant de cette interruption sont supportés par l'employeur.

Art. 199 — En cas d'internement, détention ou 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 jusqu'à la fin de l'internement, de la détention ou de la captivité.

Sauf convention contraire, l'employeur verse mensuellement aux ayants droit ou à leur défaut, à la personne désignée par l'intéressé, les trois cinquièmes du salaire global mensuel moyen des douze mois précédents.

Art. 200 — 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.

Art. 201 — Outre les biens qui, aux termes de la législation en vigueur, en matière de procédure civile et commerciale, ne peuvent faire l'objet de saisies ou de mise en gage, ne peuvent être ni saisi 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 et de subsistance et frais de rapatriement au lieu d'engagement sont incessibles et insaisissables.

CHAPITRE III

Du régime de prévoyance

Art. 202 — Les droits du personnel navigant professionnel en cas d'incapacité de travail permanente ou temporaire ainsi que le régime de retraite qui leur est applicable seront déterminés par décret.

TITRE V

Dispositions Pénales

Art. 203 — Les pénalités prévues par le présent titre sont édictées sans préjudice de l'application de celles d'autres lois pénales ou fiscales. Elles sont en outre appliquées sans préjudice des sanctions administratives ou disciplinaires et des dommages et intérêts s'il y a lieu.

Art. 204 — Les autorités visées aux articles 94 et 95 du présent Code ont qualité pour constater les infractions aux dispositions du présent livre.

Art. 205 — Sera punie d'une amende de 40.000 à 240.000 francs et d'un emprisonnement de dix jours à un mois ou de l'une des deux peines seulement, toute personne qui aura exercé un des emplois correspondant aux brevets, licences et qualifications du personnel navigant de l'aéronautique civile en infraction aux dispositions du présent livre.

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

LIVRE V

Conventions et accords internationaux

Art. 206 — Est autorisée l'adhésion de la République togolaise aux traités, conventions et accords internationaux suivants :

— Convention relative à la reconnaissance des droits sur aéronefs, signée à Genève le 19 juin 1948.

— Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers, signée à Rome le 7 octobre 1952 ;

— Convention relative à la saisie conservatoire des aéronefs, signée à Rome le 29 mai 1933 ;

— Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, signée à Varsovie le 12 octobre 1929, ainsi que les protocoles l'amendant, signés antérieurement à la parution du présent Code ;

— Convention complémentaire à la convention de Varsovie, pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international effectué par une personne autre que le transporteur contractuel, signée à Guadalajara, le 18 septembre 1961 ;

— Accord relatif au transit, signé à Chicago le 7 décembre 1944.

Art. 207 — Est autorisée la ratification de la République togolaise aux traités, conventions et accords internationaux suivant :

— Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs signée à la Haye en 1971 ;

— Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'Aviation Civile, signée à Montréal en 1971.

Lomé, le 14 mars 1975

Général G. Eyadéma

D E C R E T S

DECRET N° 75-39 du 14 mars 1975 relatif à l'immatriculation des aéronefs.

LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE,

Sur le rapport du ministre des travaux publics, mines, transports, des postes et télécommunications ;

Vu l'ordonnance n° 15 du 14 mars 1975 portant code de l'aviation civile et notamment son article 3 ;

Vu le décret n° 73-12 du 17-1-73 portant création d'une direction de l'aviation civile ;

Le conseil des ministres entendu,

D E C R E T E :

Article premier — Aux fins du présent décret, ainsi que des actes pris pour son application, est réputé aéronef tout appareil pouvant se soutenir dans l'atmosphère grâce aux réactions de l'air, qu'il soit plus lourd ou plus léger que l'air.

Art. 2 — Les aéronefs se divisent en aéronefs d'Etat, tels que les aéronefs militaires, de douanes, de police et en aéronefs civils.

Les aéronefs civils utilisés d'une manière permanente ou temporaire pour un service public sont réputés aéronefs d'Etat.

Art. 3. — La direction de l'aviation s'ent à jour, sous la responsabilité du ministre chargé de l'aviation civile, le registre togolais d'immatriculation sur lequel doivent être inscrits :

a) les aéronefs civils togolais au sens de l'alinéa 2 de l'article précédent ;

b) les aéronefs civils appartenant aux personnes visées aux articles 5 et 6 du code de l'aviation civile.

Art. 4 — L'immatriculation est demandée à la direction de l'aviation civile par le propriétaire de l'aéronef. La demande doit être accompagnée des pièces suivantes :

a) une pièce établissant la qualité de propriétaire du requérant ;

b) si le requérant est étranger, une attestation certifiant qu'il est domicilié au Togo ou une déclaration qu'il entend baser normalement son aéronef au Togo ;

c) une copie du certificat de navigabilité en état de validité ;

d) s'il s'agit d'un aéronef importé, un certificat d'acquittement des droits de douane ou autres taxes, ou une décision d'exemption et une attestation officielle certifiant que l'aéronef n'est pas inscrit sur un registre étranger ou que cette inscription a été radiée.

Art. 5 — Si les conditions énumérées aux articles 3 et 4 sont remplies, la direction de l'aviation civile immatricule l'aéronef et délivre au propriétaire un certificat d'immatriculation dont le modèle est fixé par arrêté du ministre chargé de l'aviation civile.

Le certificat d'immatriculation mentionne notamment :

a) la date d'immatriculation ;

b) les marques d'immatriculation ;

c) les caractéristiques de l'aéronef (nom du constructeur, type, numéro de série) ;

d) les nom et adresse du propriétaire ainsi que le port d'attache de l'aéronef.

Les documents relatifs à chaque aéronef sont conservés dans des dossiers qui complètent le registre.

e) les droits grevant éventuellement l'aéronef prévus par le code de l'aviation civile.

Art. 6 — Le registre d'immatriculation, outre les renseignements énumérés à l'article précédent, doit porter toutes autres inscriptions prévues par le code de l'aviation civile, ainsi que toutes modifications portées aux caractéristiques de l'aéronef.

Un arrêté du ministre chargé de l'aviation civile déterminera le modèle du registre susvisé.

Art. 7 — En cas de changement de propriétaire, un nouveau certificat d'immatriculation est délivré au nouveau propriétaire si les conditions de l'article 3 sont remplies.

Art. 8 — Un aéronef est radié du registre, soit à la demande du propriétaire inscrit qui doit alors renvoyer le certificat d'immatriculation, soit d'office dans les cas suivants :

a) les conditions des articles 3 et 4 ci-dessus ne sont plus remplies ;

b) le nouveau propriétaire ne demande pas la mutation de propriété ;

c) l'aéronef est totalement détruit ou présumé perdu conformément aux dispositions de l'article 61 du code de l'aviation civile.

Art. 9 — La radiation est notifiée au propriétaire inscrit. Un certificat de radiation est délivré à toute personne qui en fait la demande.

Art. 10 — Sauf en cas de vente forcée, un aéronef ne peut être radié du registre ni inscrit au registre d'un autre Etat, sans mainlevée préalable des droits inscrits ou sans le consente-