

ble au centigramme, après refroidissement dans un dessiccateur en présence d'acide sulfurique.

La mesure peut être faite au moyen de méthodes rapides couramment employées dans les opérations de contrôle, à condition que les résultats obtenus soient affectés des corrections convenables, déterminées d'accord avec les services techniques.

e) *Matières étrangères, grains incomplètement mûrs.*

Tolérance maxima de 2 p. 100, y compris les poussières, pellicules, germes, débris de rachis, panouilles, déchets d'égrenage.

f) *Charançonnage.*

La proportion admissible des grains charançonnés, variable selon les saisons, est déterminée par les services qualifiés aussi souvent qu'il est nécessaire, sous le contrôle de l'administration locale.

g) *Emballage.*

Sacs neufs exclusivement.

TYPES DE MAÏS ADMIS A L'EXPORTATION

ART. 2. — Ces types (maïs blancs, jaunes, jaunes et roux, roux, violets; maïs petits grains; maïs « dent de cheval », etc.) sont définis par arrêté local.

Les services de conditionnement établissent, chaque année, une série d'échantillons de référence, qui est tenue à la disposition des exportateurs.

EXÉCUTION DU CONTRÔLE

ART. 3. — L'exécution du contrôle a lieu dans les conditions générales fixées pour le contrôle des produits à l'exportation.

Le service du conditionnement prélève dans chaque lot des échantillons sur un nombre de sacs qui ne doit pas être inférieur à 10 p. 100 du nombre total de ces sacs.

Au moment de l'embarquement, un sondage est effectué sac par sac.

L'expert est admis à refuser tout sac dont la qualité lui paraît insuffisante.

MODALITÉS D'APPLICATION

ART. 4. — Dans le cadre du présent décret, les chefs de territoire déterminent par arrêté les règles particulières auxquelles doivent satisfaire les maïs exportés de chaque territoire, ainsi que les modalités du contrôle local.

Le présent décret sera mis en vigueur à une date fixée par arrêté local, dans un délai qui ne pourra excéder six mois à compter de la publication du présent décret au *Journal officiel* de la République française.

PÉNALITÉS

ART. 5. — Les infractions aux prescriptions du présent décret sont réprimées conformément aux dispositions de l'article 4 du décret du 27 août 1937 susvisé.

ART. 6. — Le ministre des colonies est chargé de l'exécution du présent décret.

Fait à Paris, le 19 avril 1939.

ALBERT LEBRUN.

Par le Président de la République :

Le ministre des colonies,
Georges MANDEL.

ACTES DU POUVOIR LOCAL

Aviation

Aéronautique civile

ARRETE N° 251 fixant les attributions du service des travaux publics et des transports concernant l'aéronautique civile au Togo.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 19 septembre 1936 portant réduction des dépenses administratives du Togo, modifié par celui du 20 juillet 1937;

Vu l'arrêté n° 114 du 23 février 1938 portant organisation et fixant les attributions du service des travaux publics et des transports du Togo;

Vu le décret du 9 mars 1938 sur la navigation aérienne, promulgué au Territoire par arrêté n° 200 du 7 avril 1938 et notamment son article 5;

Sur la proposition de l'ingénieur des ponts et chaussées, chef du service des travaux publics et des transports;

ARRETE :

ARTICLE PREMIER. — Sont du ressort du service des travaux Publics et des transports les questions relatives à l'aéronautique civile au Togo notamment :

Le contrôle des appareils d'aéronautique civile.

L'organisation des lignes aériennes (étude, réalisation, fonctionnement des lignes d'intérêt général ou régional).

Les relations avec les sociétés de transports aériens.

Les voyages aériens effectués par les aéronefs de toutes sortes (dirigeables, avions, etc. . .) et de toutes nationalités sur le territoire du Togo.

L'aviation de tourisme au Togo.

Et toutes autres questions relatives à l'aéronautique civile qui peuvent lui être soumises.

Le chef du service des travaux publics et des transports examine :

En accord avec le commandant des Forces de Police, toutes les questions relatives à l'utilisation des lignes aériennes par les appareils de l'aéronautique civile.

En accord avec le chef du service météorologique, l'utilisation par l'aéronautique civile du réseau des postes employés à la protection aérienne.

ART. 2. — Le chef du service des travaux publics et des transports est chargé de l'exécution du présent arrêté qui sera communiqué, enregistré et publié partout où besoin sera.

Lomé, le 13 mai 1939.

L. MONTAGNÉ.

Aérodromes

ARRETE N° 252 portant réglementation générale de la police et de l'utilisation des aérodromes publics au Togo.

LE GOUVERNEUR DES COLONIES,
OFFICIER DE LA LÉGIION D'HONNEUR,
COMMISSAIRE DE LA RÉPUBLIQUE,

Vu le décret du 23 mars 1921 déterminant les attributions et les pouvoirs du Commissaire de la République au Togo;

Vu le décret du 19 septembre 1936 portant réduction des dépenses administratives du Togo, modifié par celui du 20 juillet 1937;

Vu la convention du 13 octobre 1919 portant réglementation de la navigation aérienne internationale ratifiée par la loi du 29 janvier 1921;

Vu la convention sanitaire internationale pour la navigation aérienne, du 12 avril 1933;

Vu le décret du 16 avril 1924 fixant le mode de promulgation et de publication des textes réglementaires au Togo et au Cameroun;

Vu le décret du 9 mars 1938 sur la navigation aérienne, promulgué au Territoire par arrêté n° 200 du 7 avril 1938 et notamment son article 5;

Vu l'arrêté n° 251 du 13 mai 1939 fixant les attributions du service des travaux publics et des transports concernant l'aéronautique civile au Togo;

Sur la proposition de l'ingénieur principal, chef du service des travaux publics et des transports;

ARRETE :

TITRE PREMIER

Règlementation intérieure

ARTICLE PREMIER. — Les aérodromes de l'aéronautique civile du territoire du Togo ouverts à la circulation publique, sont placés sous la direction d'un chef d'aérodrome commissionné et assermenté relevant du chef du service des travaux publics et des transports, chef du service de la navigation aérienne.

ART. 2. — Le chef d'aérodrome a la charge et la responsabilité du fonctionnement des différentes organisations mises à la disposition des navigateurs aériens.

Abris communs, abris en location, services de réparations, dépannages et de sécurité du balisage diurne et nocturne, de la signalisation des liaisons terrestres des radios électriques.

En conséquence le chef d'aérodrome prend à l'intérieur de son aérodrome toutes mesures utiles, en conformité avec les instructions reçues de l'autorité supérieure.

ART. 3. — La police des aéronefs évoluant à proximité au-dessus et sur le terrain d'aviation, relève du chef de l'aérodrome, lequel fixe l'ordre d'entrée et de sortie des aéronefs, ordonne tout mouvement sur le terrain et dans les abris communs. Cette police est du ressort unique du chef d'aérodrome auquel le commissaire ou l'inspecteur de police apporte son concours le plus complet.

ART. 4. — Le chef d'aérodrome veille à la sécurité matérielle et au bon entretien des locaux des services officiels et de ceux concédés ou occupés par des tiers, et prend toutes mesures utiles à cet effet.

ART. 5. — Les compagnies de navigations aériennes doivent, autant que possible, avoir un représentant attitré sur l'aérodrome. Ce représentant doit assister obligatoirement aux visites de départ et d'arrivée de tout aéronef appartenant à sa compagnie. Il est l'agent de liaison permanente pour les relations entre le chef d'aérodrome et les compagnies de navigation.

TITRE II

Mesures de contrôle des aéronefs

ART. 6. — *Atterrissages.* — Tout appareil venant d'atterrir sur un aérodrome civil du Togo, soit qu'il vienne de l'intérieur du Territoire ou de l'étranger, doit immédiatement quitter la zone d'atterrissage et venir se ranger devant ou à proximité du poste de contrôle.

Les différents documents de l'aéronef (certificats d'immatriculation, de navigabilité, livres de bord) les brevets et licences du personnel de conduite et le cas échéant les autorisations de survol, les connaissements

et manifestes ainsi que les licences spéciales d'appareils de T. S. F., de photographie ou de cinématographie doivent être présentés au chef d'aérodrome ou à son représentant.

Après vérification des documents de l'aéronef, ce dernier, s'il a pour port d'attente l'aérodrome sur lequel il s'est posé, rejoint le garage qui lui est affecté.

Dans le cas contraire, il doit se rendre à l'emplacement qui lui est désigné par le chef d'aérodrome ou son représentant.

ART. 7. — *Départs.* — En aucun cas, un aéronef ne peut quitter le terrain d'aviation sans y avoir été autorisé par le chef d'aérodrome ou son représentant.

A cet effet, tout pilote qui désire prendre le départ, prévient au préalable l'un ou l'autre des fonctionnaires ci-dessus désignés qui vérifient notamment, avant d'accorder l'autorisation demandée :

1° — Que les documents énumérés au paragraphe 2 de l'article 6 soient au complet et en règle;

2° — Que le paiement des différentes taxes d'usage des aérodromes établies ou à établir a été bien effectué;

3° — Que l'aéronef présente toutes les conditions de sécurité nécessaire et en état de vol.

En cas d'irrégularité dans la tenue de documents de bord énumérés ci-dessus, les pièces en cause pourront être retenues et les faits incriminés seront consignés dans un procès-verbal dont l'original sera transmis sans délai au procureur de la République et deux copies au chef du service des travaux publics et des transports, chef du service de la navigation aérienne.

ART. 8. — *Police sanitaire.* — Les règles applicables à l'atterrissage et au départ sont celles édictées par la convention sanitaire internationale pour la navigation aérienne, en particulier des articles 12 à 17 en ce qui concerne le service courant, et les articles 24 et suivants en ce qui concerne les maladies pestilentielles.

TITRE III

Garage des appareils

ART. 9. — Tout propriétaire ou pilote d'avion désirant garer son appareil dans les hangars réservés à l'abri commun, doit en avertir le chef d'aérodrome; de même, il doit également aviser ce fonctionnaire lorsqu'il retire son avion de l'abri commun.

Ce dernier est ouvert en principe, au lever du soleil et fermé trente minutes après son coucher.

Toute autorisation pour y pénétrer ou y travailler doit être demandée au chef de l'aérodrome.

ART. 10. — L'accès des hangars concédés à des tiers ou affectés à l'abri commun est rigoureusement interdit à toute personne étrangère au service des concessionnaires ou particuliers auxquels appartiennent les avions garés.

ART. 11. — Il est formellement interdit :

1° — De fumer dans les hangars;

2° — De faire fonctionner les moteurs ou les faire souffler à l'intérieur des hangars;

3° — D'effectuer aux moteurs les manœuvres d'entrée et de sortie des aéronefs;

4° — De garer dans les hangars des voitures automobiles ou des motocyclettes;

5° — D'allumer des foyers à l'intérieur des abris d'avions ou à proximité des installations d'essence;

6° — Il est en outre prescrit de débrancher les accumulateurs de l'installation électrique de bord lorsque les appareils sont rentrés dans les hangars.

TITRE IV

Consignes spéciales d'utilisation de l'aérodrome

ART. 12. — Un aéronef partant de l'aérodrome ne devra pas virer à moins de 500 mètres de distance du point le plus rapproché du périmètre. Les virages se feront toujours à main gauche.

ART. 13. — Tout avion volant entre 500 et 3.500 de distance du point le plus rapproché de l'aérodrome devra se conformer aux règles de virage prescrites à l'article 12 à moins qu'il ne se tienne à plus de 2.000 mètres d'altitude.

ART. 14. — Les atterrissages et les départs acrobatiques sont interdits.

Il est défendu aux aéronefs de se livrer à des exercices acrobatiques à moins de 4.000 mètres de distance du point le plus rapproché de l'aérodrome.

ART. 15. — Aucun aéronef ne commencera à s'élever avant que l'avion qui le précède ait complètement dégagé le terrain.

ART. 16. — Quand deux aéronefs se rencontrent de face ou presque de face, chacun d'eux doit s'écarter sur sa droite.

ART. 17. — Si deux aéronefs à moteur suivent respectivement deux routes qui se croisent, l'aéronef qui voit l'autre à sa droite doit faire place à ce dernier.

ART. 18. — Un aéronef à moteur, en rattrapant un autre, devra pour le dépasser, s'écarter de ce dernier en faisant dévier sa propre route vers la droite et non en piquant.

ART. 19. — Si deux avions s'approchent en même temps de l'aérodrome pour y atterrir, l'avion le plus élevé devra manœuvrer pour éviter l'avion volant à un niveau inférieur et, pour atterrir, se conformer aux règles de l'article 18 pour le dépassement.

ART. 20. — La route sera laissée libre à tout aéronef manœuvrant pour atterrir sur l'aérodrome.

ART. 21. — Tout avion voulant atterrir ou s'envoler devra le faire en respectant le sens de départ, et en laissant franchement à sa gauche tout avion qui aurait déjà atterri ou se prépare à prendre son vol.

ART. 22. — De nuit, c'est-à-dire, du coucher au lever du soleil, tout avion se trouvant en l'air ou bien manœuvrant au sol doit être signalé par :

a) A l'avant, un feu blanc visible à une distance d'au moins 8 kilomètres et éclairant vers l'avant;

b) Sur le côté droit, un feu vert disposé de façon à éclairer vers l'avant;

c) Sur le côté gauche, un feu rouge disposé de façon à éclairer vers l'avant;

d) A l'arrière, un feu blanc tourné vers l'arrière et visible au moins à 5 kilomètres de distance.

TITRE V

Vol au dessus des agglomérations

ART. 23. — Les évolutions des aéronefs, lorsqu'elles constituent des spectacles publics, des épreuves comportant un trajet au-dessus de la pleine campagne et organisées à date fixe ne peuvent avoir lieu qu'en vertu d'une autorisation du chef du Territoire ou du chef de l'administration locale.

ART. 24. — Les aéronefs circulant au-dessus des agglomérations devront se conformer aux règles suivantes :

Aucune agglomération, quelle que soit son importance, aucun lieu de réunion fréquenté, tel que plage, hypodrome, stade, etc. ne doit être survolé à une altitude inférieure à 500 mètres.

Les villes d'une population supérieure à 100.000 habitants ne doivent pas être survolées à une altitude inférieure à 1.000 mètres pour les aéronefs multimoteurs, et 2.000 mètres pour les appareils monomoteurs.

TITRE VI

Police administrative et judiciaire

ART. 25. — La police administrative à l'intérieur des aérodromes (visa des passe-ports, surveillance des suspects, application de la réglementation relative à l'immigration etc.) incombe exclusivement au commissaire ou inspecteur de police spécialement habilité à cet effet ou, à défaut au chef de la circonscription ou de la subdivision du lieu où sont installés les terrains d'aviation.

ART. 26. — La police judiciaire, pour les infractions de droit commun commises à l'intérieur des aérodromes (contraventions, délits ou crimes) est exercée par le commissaire ou inspecteur de police dont la juridiction a été expressément étendue sur les terrains d'aviation, ou à défaut par tout fonctionnaire de la circonscription ou de la subdivision, ayant la qualité d'officier de police judiciaire, auxiliaire du procureur de la République.

ART. 27. — Les officiers de police judiciaire énumérés à l'article précédent connaissent également à l'intérieur des aérodromes de toutes les infractions, délits ou crimes de droit commun pour lesquels l'avion est un instrument d'exécution.

ART. 28. — Les commissaires ou inspecteurs de police, et tous autres officiers de police judiciaire appelés à instrumenter pour les infractions de droit commun prévues aux articles 26 et 27 ci-dessus donneront copie aux chefs d'aérodrome des procès-verbaux intéressant les aérodromes de leur juridiction.

TITRE VII

Dispositions générales

ART. 29. — Les contraventions à l'ensemble des règlements du présent arrêté constituant les consignes de piste (survol, atterrissage, décollage, circulation des avions au sol, sur l'aéroport etc.) et les infractions d'ordre général aux règles de la navigation aérienne édictées par les textes en vigueur dans le Territoire, seront constatées par le chef du service des travaux publics et des transports, chef de la navigation aérienne, et les divers chefs d'aérodromes, dûment assermentés à cet effet.

ART. 30. — L'inspecteur des affaires administratives, le chef du service des travaux publics et des transports, chef de la navigation aérienne et le chef du service de la sûreté, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'application du présent arrêté qui sera enregistré, communiqué partout où besoin sera, et inséré au journal officiel du Territoire du Togo.

Lomé, le 13 mai 1939.

L. MONTAGNÉ.