

Phone : +(221) 76.026.88.15
+(221) 33.957.49.37
Fax : +(221) 33.820.06.00
AFTN : GOOYNYX
E-mail : aim-gooo@asecna.org
Web : <https://ais.asecna.aero>



AIP SUP
NR 61/A/26GO
APRIL 11th, 2026

BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAIN

B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass-SENEGAL

BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE – NIGER – SENEGAL – TOGO

RENSEIGNEMENTS SUR LES RÈGLEMENTS ET EXIGENCES NATIONAUX
NATIONAL REGULATIONS AND REQUIREMENTS

TOGO

Mise en vigueur/Effective Date	11 Avril 2026/ April 11 th , 2026
Validité/Validity	PERM

GEN 1.2 ENTRÉE, TRANSIT ET SORTIE DES AÉRONEFS
ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF AIRCRAFT

CONCERNANT L'ADMISSION - LE TRANSIT - LE DÉPART
CONCERNING ENTRY - TRANSIT - DEPARTURE
(DOUANE - POLICE - SANTÉ)
(CUSTOMS - IMMIGRATION - HEALTH)

AERONEFS EN TRANSIT

-Aucune formalité **AÉRONEFS EN TRANSIT**

AIRCRAFT TRANSIT

- No formality

GEN 1.3 ENTRÉE, TRANSIT ET SORTIE DES PASSAGERS ET
MEMBRES D'ÉQUIPAGE
ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF PASSENGERS
AND CREW

(DOUANE - POLICE - SANTÉ)
(CUSTOMS - IMMIGRATION - HEALTH)

Passagers à l'entrée et à la sortie et en transit non direct : Passengers on entry, on departure and in
non-direct ~~non-direct~~ transit :

**GEN 1.4 ENTRÉE, TRANSIT ET SORTIE DES
MARCHANDISES
ENTRY, TRANSIT AND DEPARTURE OF
CARGO**

ARMES :

Admission temporaire-Autorisation d'entrée accordées par le Service du Tourisme qui délivre le permis de chasse.

ARMS :

-Temporary admission -~~Autorisation~~ Authorization for entry granted by the Service of Tourism that delivers the hunting permit.

**GEN 1.6 SOMMAIRE DES RÈGLEMENTS
NATIONAUX
SUMMARY OF NATIONAL REGULATIONS**

TEXTS	OBJET
Arrêté N° 003/MTRH/DAC du 28.03.2000	Réglementant l'utilisation des aéronefs ultra-légers ultralégers motorisés
Décision N°98/24/ANAC/DG du 31 octobre 2024	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux règles de l'air (RANT 02)
Décision N°123/25/ANAC/DG du 13 novembre 2025	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif à l'assistance météorologique à la navigation aérienne (RANT 03)
Décision N°100/24/ANAC/DG du 31 octobre 2024	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux cartes aéronautiques (RANT 04)
DECISION N° 99/125/ANAC/DG DECISION N° 100 /125/ANAC/DG	portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif à l'immatriculation des aéronefs (RANT 07)
Décision N°124/25/ANAC/DG du 13 novembre 2025	portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif à la navigabilité des aéronefs (RANT 08)
Décision N°125/25/ANAC/DG du 13 novembre 2025	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux télécommunications aéronautiques (RANT 10)
Décision N°126/25/ANAC/DG du 13 novembre 2025	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux services de la circulation aéronautiques (RANT 11)
Décision N°103/24/ANAC/DG du 31 octobre 2024	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux services de la circulation aéronautiques (RANT 11 Part 2)
Décision N°127/25/ANAC/DG du 13 novembre 2025	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux recherches et sauvetages (RANT 12)
Décision N° 101/125/ANAC/DG	Portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif aux services d'informations aéronautique (RANT 15)
Décision N° 102 /125/ANAC/DG	portant adoption de la partie 3 du règlement aéronautique national togolais relatif à la protection de l'environnement - Émission de CO2 des avions (RANT 16 Part 3)
Decision No.114/25/ANAC/DG of 14 octobre 2025	portant amendement du règlement aéronautique national togolais relatif à la protection de l'environnement (RANT 16)
Decision No.08/24/ANAC/DG of 13 Février 2024	Adoptant l'amendement n°5 du règlement aéronautique national togolais relatif aux aéroports (RANT 14 Part 1 et 2)

TEXTS	SUBJECT
Decision No.98/24/ANAC/DG of 31 october 2024	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulations relating to the rules of the air (RANT02)
Decision No. 103/24/ANAC/DG of 31 october 2024	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulations relating to Search and Rescue (RANT 12)
Decision No.100/24/ANAC/DG of 31 october 2024	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulations relating to aeronautical charts (RANT 04)
Decision No. 99/125/ANAC/DG	Adopting revision of the Togolese national aeronautical regulations relating to aircraft registration (RANT 07)
Decision No. 100 /125/ANAC/DG	Adopting revision of the Togolese national aeronautical regulations relating to aircraft airworthiness (RANT 08)
Decision No. 101/125/ANAC/DG	Adoption of Part 3 of the Togolese national aeronautical regulation relating to environmental protection – Aircraft CO ₂ emissions (RANT 16 Part 3)
Decision No. 102 /125/ANAC/DG	Adopting revision of the Togolese national aeronautical regulations relating to environmental protection (RANT 16)
Decision No. 124/25/ANAC/DG of 13 November 2025	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulation relating to Aeronautical Telecommunications (RANT 10)
Decision No. 125/25/ANAC/DG of 13 November 2025	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulation relating to Air Traffic Services (RANT 11)
Decision No. 126/25/ANAC/DG of 13 November 2025	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulation relating to Air Traffic Services (RANT 11 Part 2)
Decision No. 127/25/ANAC/DG of 13 November 2025 –	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulation relating to Aeronautical Information Services (RANT 15)
Decision No.123/25/ANAC/DG of 13 november 2025	Adopting revision of the Togolese national aeronautical regulation relating to meteorological assistance to air navigation (RANT 03)
Decision No.114/25/ANAC/DG of 14 octobre 2025	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulation relating to Aerodromes (RANT 14 Part 1 and Part 2)
Decision No.08/24/ANAC/DG of 13 february 2024	Adopting revision of the Togolese National Aeronautical Regulation relating to Aerodromes (RANT 14 Part 3)

**GEN 1.7 DIFFÉRENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDÉES ET
PROCÉDURES OACI
DIFFERENCES FROM ICAO STANDARDS, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES**

Annexe 01 Licences du personnel quatorzième édition, 2022, amendement 178, applicable le 03/11/2022		Annex 01 Personnel Licensing, fourteenth Edition, 2022, amendment 178 applicable on 03/11/22	Observations/remarks
Catégorie (A, B ou C) Category (A, B or C)	Référence OACI/ICAO reference	Référence nationale/National reference	
CHAPITRE 1 : DÉFINITIONS ET RÈGLES GÉNÉRALES RELATIVES À LA DÉLIVRANCE DES LICENCES/ CHAPTER 1 DEFINITIONS AND GENERAL RULES CONCERNING LICENCES			
Non applicable Not applicable	1.2.1	Arrêté N°016/MIT/CAB de la 31/07/2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux licences du personnel (RANT 01), article 2.	<p>Par rapport à la note 2 du § 1.2 La réglementation togolaise n'a pas prévu la délivrance de licences de pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeable, de pilote en équipage multiple, de navigateur, d'opérateur radio de station aéronautique. Toutefois, ladite réglementation prévoit la délivrance de licence aux membres d'équipage de cabine</p> <p><i>Regarding the note 2 of § 1.2 The Togolese regulations did not plan the issuance of license for powered - lift pilot, for airship pilot, for multi - crew pilot, for flight navigator, and for aeronautical radio station radio operator. However, the mentioned regulations plan the issuance of cabin crew member's license</i></p>
A			<p>Par rapport à la note 2 du § 1.2 La réglementation togolaise prévoit la délivrance de licence aux membres d'équipage de cabine.</p> <p><i>Regarding the note 2 of § 1.2 The Togolese regulations plan the issuance of cabin crew member's license</i></p>
A	1.2.2.2	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 - PART PEL 1, § PEL1.A.018 - RANT 01 - PART PEL 2 § PEL2.A.018 - RANT 01 - PART PEL 4 § PEL4.A.018 - RANT 01 - PART PEL 5 § PEL5.A.018 - RANT 01 - PART PEL 10 § PEL10.A.030 	<p>La demande de confirmation de la validité de la licence est systématique pour toutes les licences faisant l'objet de demande de validation.</p> <p><i>The authentication of the license is systematic for all</i></p>

		- RANT 01 - PART 66 § 66. A.081	<i>licenses being subject to a validation request.</i>
A	1.2.4.4	RANT 01 - PART PEL 3 § PEL 3.A.035 (b)	<p>En plus des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne, le Togo exige une attestation médicale en cours de validité pour exercer les privilèges de technicien de maintenance d'aéronefs, d'agent technique d'exploitation.</p> <p><i>Besides cabin crew members and air traffic controllers, Togo requires a current medical certificate to exercise aircraft maintenance or Flight operations officer privileges</i></p>
A	1.2.5.2.6	RANT 01 - PART PEL 3 § PEL 3.A.105 (g)	<p>S'il s'agit d'un pilote privé ou des autres personnels de l'aéronautique civile, l'examen médical peut être différé, d'une période n'excédant pas douze (12) mois lorsque l'examen médical est fait par un examinateur désigné par l'État contractant dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical doit être envoyé à la SMA.</p> <p><i>When it is about a private pilot or another civil aeronautics personnel, the medical examination can be postponed, for a period not exceeding twelve (12) months when the medical examination is made by a designated examiner by the contracting State in which the candidate is temporarily located. A report on the medical examination must be sent to the SMA.</i></p>
CHAPITRE 2. LICENCES ET QUALIFICATIONS DES PILOTES ET DES TÉLÉPILOTES / CHAPTER 2. LICENCES AND RATINGS FOR PILOTS AND REMOTE PILOTS			
A	2.3.3.1.1	RANT 01 - PART PEL 1 § PEL 1. C.120	<p>La réglementation du Togo exige que le candidat ait accompli 45 heures de vol</p> <p><i>Togo regulations require that the candidate has performed 45 hours of flight.</i></p>

A	2.3.4.1.1	RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2. C.120	<p>La réglementation du Togo exige que le candidat ait accompli 45heures de vol.</p> <p><i>Togo regulations require that the candidate has performed 45 hours of flight</i></p>
A	2.4.4.1.1	RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.D.155 (a) (1) & (b) (1)	<p>Le Togo exige une expérience de 185 heures pour les candidats au CPL(H) en formation modulaire et de 135 heures pour ceux au CPL (H) en formation intégré</p> <p><i>Togo requires an experience of 185 hours for the candidates for the CPL (H) in modular training and of 135 hours for those for the CPL (H) in integrated training</i></p>
A	2.4.4.1.1.1	RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.D.155 (c)	<p>Le Togo exige au moins 50 heures en tant que pilote commandant de bord dans le cadre d'une formation modulaire</p> <p><i>Togo requires at least 50 hours as a captain in case of a modular training</i></p>
A	2.6.4.1.1.1	RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.G.280 (a)	<p>Le Togo exige que les 1000 heures comprennent :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Trois cent cinquante (350) heures accomplies en opérations multi - pilote sur des hélicoptères certifiés multi - pilote - Deux cent cinquante (250) heures, soit en tant que pilote commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote commandant de bord et cent cinquante (150) heures comme copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord - soixante - dix (70) heures de vol aux instruments, dont un maximum de trente (30) heures peuvent être du temps aux instruments au sol - cent (100) heures de vol de nuit en tant que pilote commandant de bord ou copilote <p><i>Togo requires that these 1000 hours include:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Three hundred fifty (350) hours performed in multi-pilot operations on helicopters certified multi-pilots

			<ul style="list-style-type: none"> - <i>Either two hundred fifty (250) hours, as pilot captain, or at least 100 hours as pilot captain and hundred fifty (150) hours as co-pilot performing the functions of pilot captain under the supervision of the captain</i> - <i>Seventy (70) hours of instruments flight, among which a maximum of thirty (30) hours can be time for instruments on ground</i> - <i>One hundred (100) hours of night flight as pilot captain or co-pilot</i>
A	2.7.4.1	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 - PART PEL 1 § PEL 1.E.205 & l'Appendice 1 au PEL 1.E.205 § 9; 10 ; 13 - RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.E.205 & l'Appendice 1 au PEL 2.E.205 § 9; 10; 12 	<p>Le Togo exige un minimum d'au moins 50 heures pour une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée</p> <p><i>Togo requires at least 50 hours for instruments flight instruction in double command on the category of requested aircraft.</i></p>
A	2.8.1.3	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 - PART PEL 1 § PEL 1.H.335 (a) - RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.H.335 (a) 	<p>Le Togo exige que le candidat ait accompli :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les avions : au moins deux-cents (200) heures de vol, dont au moins cent-cinquante (150) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL(A) ou CPL(A), ou cent-cinquante (150) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL(A) - Pour les hélicoptères : au moins deux cent cinquante (250) heures de vol d'hélicoptère, dont au moins cent - (100) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL(H) ou CPL(H), ou deux cents (200) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL(H) <p><i>Togo requires that the candidate carried out:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>for aircraft: at least two-hundred (200) hours of flight, among which at least hundred fifty (150) hours as captain if he is a holder of a license ATPL (A) or CPL (A), or hundred fifty (150) hours</i>

			<p>as captain if he is a holder of a license PPL (A).</p> <p>- For helicopters: at least two hundred fifty (250) hours of helicopter flight among which at least one hundred (100) hours as captain if he is a holder of a license ATPL (H) or CPL (H), or two hundred (200) hours as captain if he is a holder of a license PPL (H).</p>
A	2.9.1.3.1	PEL 10.B.120 (a)	<p>Les candidats à une licence de pilote de planeurs doivent accomplir au moins quinze (15) heures d'instruction au vol sur des planeurs ou planeurs motorisés, comportant au moins :</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) dix (10) heures d'instruction au vol en double commande ; (2) deux (2) heures de vol en solo supervisé ; (3) quarante - cinq (45) lancements et atterrissages ; (4) un (1) vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM). <p>The candidates for gliders pilot license have to carry out at least fifteen (15) hours of flight instruction on gliders or motorized gliders, containing at least:</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Ten (10) hours of flight instruction in double command; (2) Two (2) hours of solo flight under supervision; (3) Forty five (45) launching landings; (4) One (1) solo flight in countryside of at least 50 km (27 NM), or 1 flight in countryside in double commands of at least 100 km (55 NM).

A	2.10.1.3.1	PEL 10.C.155 (a)	<p>(a) Les candidats à une licence de ballon libre doivent avoir effectué sur des ballons de la même classe au moins seize (16) heures d'instruction au vol, comportant au moins :</p> <p>(1) douze (12) heures d'instruction au vol en double commande ;</p> <p>(2) dix (10) gonflages et vingt (20) décollages et atterrissages et</p> <p>(3) un (1) vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de trente (30) minutes</p> <p><i>(a) The candidates for free balloon license must have made on balloons of the same class at least sixteen (16) hours of flight instruction, containing at least:</i></p> <p><i>(1) Twelve (12) hours of flight instruction in double command;</i></p> <p><i>(2) Ten (10) inflating and twenty (20) take - off and landing and</i></p> <p><i>(3) One (1) solo flight under supervision, of a minimal flight time of thirty (30) minutes.</i></p>
A	3.3.1.5	<p>- RANT 01 - PART PEL 4 §PEL 4.D.145 (a) and</p> <p>- RANT 01 - PART PEL 3 §PEL 3.A.035 (d)</p>	<p>Le Togo exige un certificat médical de classe 1 pour les mécaniciens navigants</p> <p><i>Togo requires a medical certificate of class 1 for the flight engineers.</i></p>

Reference-Annexe 1 OACI	Référence Règlement RANT 01	Observations
1.2.1	Arrêté N°016/MIT/CAB de la 31/07/2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif aux licences du personnel (RANT 01), article 2.	Par rapport à la note 2 du § 1.2 La réglementation togolaise n'a pas prévu la délivrance de licences de pilotes d'aéronefs à sustentation motorisée, de dirigeable, de pilote en équipage multiple, de navigateur, d'opérateur radio de station aéronautique. Toutefois, ladite réglementation prévoit la délivrance de licence aux membres d'équipage de cabine.
1.2.2.2	- RANT 01 PART PEL 1, § PEL1.A.018 - RANT 01 PART PEL 2 § PEL2.A.018 - RANT 01 PART PEL 4 § PEL4.A.018 - RANT 01 PART PEL 5 § PEL5.A.018 - RANT 01 PART PEL 10 § PEL10.A.030 - RANT 01 PART 66 § 66. A.081	La demande de confirmation de la validité de la licence est systématique pour toutes les licences faisant l'objet de demande de validation.
1.2.4.4	-RANT 01 PART PEL 3 § PEL 3.A.035 (b)	En plus des membres d'équipage de conduite et des contrôleurs de la circulation aérienne, le Togo exige une attestation médicale en cours de validité pour exercer les privilèges de technicien de maintenance d'aéronefs, d'agent technique d'exploitation.
1.2.5.2.6	-RANT 01 PART PEL 3 § PEL 3.A.105 (g)	S'il s'agit d'un pilote privé ou des autres personnels de l'aéronautique civile, l'examen médical peut être différé, d'une période n'excédant pas douze (12) mois lorsque l'examen médical est fait par un examinateur désigné par l'Etat contractant dans lequel le candidat se trouve temporairement. Un rapport sur l'examen médical doit être envoyé à la SMA.
2.3.3.1.1	-RANT 01 PART PEL 1 § PEL 1. C.120	La réglementation du Togo exige que le candidat ait accompli 45 heures de vol
2.3.4.1.1	-RANT 01 PART PEL 2 § PEL 2. C.120	La réglementation du Togo exige que le candidat ait accompli 45heures de vol.
2.4.4.1.1	-RANT 01 PART PEL 2 § PEL 2.D.155 (a)-(1) & (b) (1)	Le Togo exige une expérience de 185 heures pour les candidats au CPL(H) en formation modulaire et de 135 heures pour ceux au CPL (H) en formation intégré
2.4.4.1.1.1	-RANT 01 PART PEL 2 § PEL 2.D.155 (c)	Le Togo exige au moins 50 heures en tant que pilote commandant de bord dans le cadre d'une formation modulaire
2.6.4.1.1.1	-RANT 01 PART PEL 2 § PEL 2.G.280 (a)	Le Togo exige que les 1000 heures comprennent: - Trois-cent cinquante (350) heures accomplies en opérations multi-pilote sur des hélicoptères certifiés multi-pilote - Deux-cent cinquante (250) heures, soit en tant que pilote commandant de bord, soit au moins 100 heures comme pilote commandant de bord et cent cinquante (150) heures comme copilote remplissant les fonctions de pilote commandant de bord sous la supervision du pilote commandant de bord - soixante dix (70) heures de vol aux instruments, dont un maximum de trente (30) heures peuvent être du temps aux instruments au sol - cent (100) heures de vol de nuit en tant que pilote commandant de bord ou copilote

2.7.4.1	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 PART PEL 1 § PEL 1.E.205 & l'Appendice 1 au PEL 1.E.205 § 9; 10 ; 13 - RANT 01 PART PEL 2 § PEL 2.E.205 & l'Appendice 1 au PEL 2.E.205 § 9; 10; 12 	Le Togo exige un minimum d'au moins 50 heures pour une instruction en double commande au vol aux instruments sur la catégorie d'aéronef sollicitée
2.8.1.3	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 PART PEL 1 § PEL 1.H.335 (a) - RANT 01 PART PEL 2 § PEL 2.H.335 (a) 	<p>Le Togo exige que le candidat ait accompli :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Pour les avions : au moins deux cents (200) heures de vol, dont au moins cent cinquante (150) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL(A) ou CPL(A), ou cent cinquante (150) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL(A) - Pour les hélicoptères : au moins deux cent cinquante (250) heures de vol d'hélicoptère, dont au moins cent (100) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence ATPL(H) ou CPL(H), ou deux cents (200) heures en tant que pilote commandant de bord s'il est titulaire d'une licence PPL(H)
2.9.1.3.1	PEL 10.B.120 (a)	<p>Les candidats à une licence de pilote de planeurs doivent accomplir au moins quinze (15) heures d'instruction au vol sur des planeurs ou planeurs motorisés, comportant au moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) dix (10) heures d'instruction au vol en double commande ; (2) deux (2) heures de vol en solo supervisé ; (3) quarante cinq (45) lancements et atterrissages ; (4) 1 vol en campagne en solo d'au moins 50 km (27 NM), ou 1 vol en campagne en double commande d'au moins 100 km (55 NM).
2.10.1.3.1	PEL 10.C.155 (a)	<p>(a) Les candidats à une licence de ballon libre doivent avoir effectué sur des ballons de la même classe au moins seize (16) heures d'instruction au vol, comportant au moins :</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) douze (12) heures d'instruction au vol en double commande ; (2) dix (10) gonflages et vingt (20) décollages et atterrissages et (3) un (1) vol en solo supervisé, d'un temps de vol minimal de trente (30) minutes
3.3.1.5	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 PART PEL 4 § PEL 4.D.145 (a) et - RANT 01 PART PEL 3 § PEL 3.A.035 (d) 	Le Togo exige un certificat médical de classe 1 pour les mécaniciens navigants

Reference- Annex 1 ICAO	Reference-REGULATION RANT 01	Remarks
1.2.1	Decision N°016 N°016/MIT/CAB form-31/07/2015 relative to the adoption of the Togolese national aeronautical regulation about the license of the personnel (RANT-01), article 2	With regard to the note 2 of § 1.2 The Togolese regulations did not plan the issuance of license for powered – lift pilot, for airship pilot, for multi-crew pilot, for flight navigator, and for aeronautical radio station radio operator. However, the mentioned regulations plan the issuance of cabin crew member’s license.
1.2.2.2	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 – PART PEL 1, § PEL1. A.018 - RANT 01 – PART PEL 2 § PEL2. A.018 - RANT 01 – PART PEL 4 § PEL4. A.018 - RANT 01 – PART PEL 5 § PEL5. A.018 - RANT 01 – PART PEL 10 § PEL10. A.030 - RANT 01 – PART 66 § 66. A.081 	The authentication of the license is systematic for all licenses being subject to a validation request.
1.2.4.4	-RANT 01 – PART PEL 3 § PEL 3.A.035 (b)	Besides cabin crew members and air traffic controllers, Togo requires a current medical certificate to exercise aircraft maintenance or Flight operations officer privileges.
1.2.5.2.6	-RANT 01 – PART PEL 3 § PEL 3.A.105 (g)	When it is about a private pilot or another civil aeronautics personnel, the medical examination can be postponed, for a period not exceeding twelve (12) months when the medical examination is made by a designated examiner by the contracting State in which the candidate is temporarily located. A report on the medical examination must be sent to the SMA.
2.3.3.1.1	-RANT 01 – PART PEL 1 § PEL 1. C.120	Togo regulations require that the candidate has performed 45 hours of flight.
2.3.4.1.1	-RANT 01 – PART PEL 2 § PEL 2. C.120	Togo regulations require that the candidate has performed 45 hours of flight
2.4.4.1.1	-RANT 01 – PART PEL 2 § PEL 2.D.155 (a)-(1) &(b) (1)	Togo requires an experience of 185 hours for the candidates for the CPL (H) in modular training and of 135 hours for those for the CPL (H) in integrated training
2.4.4.1.1.1	-RANT 01 – PART PEL 2 § PEL 2.D.155 (c)	Togo requires at least 50 hours as a captain in case of a modular training
2.6.4.1.1.1	-RANT 01 – PART PEL 2 § PEL 2.G.280 (a)	<p>Togo requires that these 1000 hours include:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Three hundred fifty (350) hours performed in multi-pilot operations on helicopters certified multi-pilots - Either two hundred fifty (250) hours, as pilot captain, or at least 100 hours as pilot captain and hundred fifty (150) hours as co-pilot performing the functions of pilot captain under the supervision of the captain - Seventy (70) hours of instruments flight, among which a maximum of thirty (30) hours can be time for instruments on ground

		<ul style="list-style-type: none"> - One hundred (100) hours of night flight as pilot captain or co-pilot
2.7.4.1	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 - PART PEL 1 § PEL 1.E.205 & Appendice 1 to the PEL 1.E.205 § 9 ; 10 ; 13 - RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.E.205 & <p>Appendice 1 to the PEL 2.E.205 § 9 ; 10 ; 12</p>	Togo requires at least 50 hours for instruments flight instruction in double command on the category of requested aircraft.
2.8.1.3	<ul style="list-style-type: none"> -RANT 01 - PART PEL 1 § PEL 1.H.335 (a) -RANT 01 - PART PEL 2 § PEL 2.H.335 (a) 	<p>Togo requires that the candidate carried out :</p> <ul style="list-style-type: none"> - For aircraft : at least two hundred (200) hours of flight, among which at least hundred fifty (150) hours as captain if he is a holder of a license ATPL (A) or CPL (A), or hundred fifty (150) hours as captain if he is a holder of a license PPL (A). - For helicopters: at least two hundred fifty (250) hours of helicopter flight among which at least one hundred (100) hours as captain if he is a holder of a license ATPL (H) or CPL (H), or two hundred (200) hours as captain if he is a holder of a license PPL (H).

2.9.1.3.1	PEL 10.B.120 (a)	<p>The candidates for gliders pilot license have to carry out at least fifteen (15) hours of flight instruction on gliders or motorized gliders, containing at least :</p> <ol style="list-style-type: none"> (1) Ten (10) hours of flight instruction in double command ; (2) Two (2) hours of solo flight under supervision ; (3) Forty five (45) launching landings ; (4) 1 solo flight in countryside of at least 50 km (27 NM), or 1 flight in countryside in double commands of at least 100 km (55 NM).
-----------	-----------------------------	---

2.10.1.3.1	PEL 10.C.155 (a)	<p>A) The candidates for free balloon license must have made on balloons of the same class at least sixteen (16) hours of flight instruction, containing at least:</p> <ul style="list-style-type: none"> (1) Twelve (12) hours of flight instruction in double command; (2) Ten (10) inflating and twenty (20) take-off and landing and (3) One (1) solo flight under supervision, of a minimal flight time of thirty (30) minutes.
3.3.1.5	<ul style="list-style-type: none"> - RANT 01 - PART PEL 4 §PEL 4.D.145 (a) and - RANT 01 - PART PEL 3 §PEL 3.A.035 (d) 	<p>Togo requires a medical certificate of class 1 for the flight engineers.</p>

**DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDEES ET
PROCEDURES OACI DE L'ANNEXE 4**

**DIFFERENCE FROM ICAO STANDARD, RECOMMANDED PRACTICES AND
PROCEDURES OF ANNEX 4**

Normes OACI	Règlements Togolais
ANNEXE 04 CARTES AERONAUTIQUES	
<p>CHAPITRE 5 carte de terrain et d'obstacles d'aérodromes 5.2 Disponibilité 5.2.1 À compter du 12 novembre 2015, la carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome OACI (électronique) sera rendue disponible, de la manière prescrite au § 1.3.2, pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale</p>	<p>CHAPITRE 5 carte de terrain et d'obstacles d'aérodromes 5.2 Disponibilité 5.2.1 À compter du 12 novembre 2015, la carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome OACI (électronique) sera rendue disponible, de la manière prescrite au § 1.3.2, pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale</p>

Annexe 04 cartes aéronautiques, onzième édition, juillet 2009, amendement 62, applicable le 28/11/24	Annex 04, aeronautical charts, eleventh Edition, July 2009, amendment 64 applicable on 28/11/24	Observations/remarks
Catégorie (A, B ou C) Category (A, B or C)	Référence OACI/ICAO reference	Référence nationale/National reference
CHAPITRE 5 : CARTE DE TERRAIN ET D'OBSTACLES D'AÉRODROME — OACI (ÉLECTRONIQUE) / CHAPTER 5 AERODROME TERRAIN AND OBSTACLE CHART — ICAO (ELECTRONIC)		
A	<p>5.2.1 A compter du 12 novembre 2015, la carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome – OACI (électronique) sera rendue disponible, de la manière prescrite au § 1.3.2, pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale.</p> <p><i>5.2.1 From 12 November 2015, Aerodrome Terrain and Obstacle Charts — ICAO (Electronic) shall be made available in the manner prescribed in 1.3.2 for aerodromes regularly used by international civil aviation.</i></p>	<p>5.2.1. A compter du 12 novembre 2028, la carte de terrain et d'obstacles d'aérodrome –OACI (Électronique) devra être rendue disponible, de la manière prescrite au § 1.3.2, pour tous les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale.</p> <p><i>5.2.1. From 12 November 2028, Aerodrome Terrain and Obstacle Charts — ICAO (Electronic) shall be made available in the manner prescribed in 1.3.2 for aerodromes regularly used by international civil aviation.</i></p>

**DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDEES ET
PROCEDURES OACI DE L'ANNEXE 6
DIFFERENCE FROM ICAO STANDARD, RECOMMANDED PRACTICES AND
PROCEDURES OF ANNEX 6**

Annexe 06 partie 1 : Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international—Avions, douzième édition, juillet 2022, amendement 49, applicable le 28/11/24		Annex 6 part 1: Operation of Aircraft part I — International Commercial Air Transport — Aeroplanes, twelfth edition, July 2022, amendment 49 applicable on 28/11/24	Observations/remarks
Catégorie (A, B ou C)	Référence OACI/ICAO reference	Référence nationale/National reference	
CHAPITRE 5 : LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES AVIONS/ CHAPTER 5 AEROPLANE PERFORMANCE OPERATING LIMITATIONS			
A	<p>5.4.1 Lorsqu'il approuvera des vols d'avions monomoteurs à turbine de nuit et/ou en conditions météorologiques de vol aux instruments (IMC). L'Etat de l'exploitant s'assurera que le certificat de navigabilité de l'avion est approprié.</p> <p><i>5.4.1 In approving operations by single-engine turbine-powered aeroplanes at night and/or in IMC, the State of the operator shall ensure that the airworthiness certification of the aeroplane is appropriate.</i></p>	<p>OPS-1.H.025 (c) Les avions monoturbines ne sont autorisés à faire du transport aérien public que dans les limites du territoire national togolais en tenant compte de l'environnement de l'exploitation.</p> <p><i>OPS-1.H.025 (c) Single-engine aircraft are authorized to conduct public air transport operations exclusively within the boundaries of togolese national territory, subject to the prevailing operational environment.</i></p>	

Annexe 06 partie 3 : [Exploitation technique des aéronefs, Partie 3 — Vols internationaux d'hélicoptères, Onzième édition, juillet 2022, amendement 25, applicable		Annex 6 part 3: [Operation of Aircraft part 3— International Operations — Helicopters, Eleventh Edition, July 2022, amendment 25 applicable on 28/11/24	Observations/remarks
Catégorie (A, B ou C) Category (A, B or C)	Référence OACI/ICAO reference	Référence nationale/National reference	
CHAPITRE 3. LIMITES D'EMPLOI RELATIVES AUX PERFORMANCES DES HÉLICOPTÈRES/ CHAPTER 3. HELICOPTER PERFORMANCE OPERATING LIMITATIONS			
A	<p>3.4.2 Lorsqu'il approuvera des vols d'hélicoptères en classe de performance 3 en IMC, l'Etat de l'exploitant s'assurera que les hélicoptères ont été certifiés pour l'exploitation en régime IFR.</p> <p><i>3.4.2 In approving operations by helicopters operating in performance Class 3 in IMC, the State of the Operator shall ensure that the helicopter is certificated for flight under IFR. .</i></p>	<p>OPS-3.1.005 (e)(4): Les hélicoptères en classe de performance 3 ne sont autorisés à faire du transport aérien public que dans les limites du territoire national togolais en tenant compte de l'environnement de l'exploitation.</p> <p><i>OPS-3.1.005 (e)(4): Helicopters classified under performance class 3 are authorized to conduct public air transport operations exclusively within the boundaries of togolese national territory, subject to the prevailing operating environment.</i></p>	

**DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES, PRATIQUES RECOMMANDEES ET PROCEDURES OACI DE L' ANNEXE 14
DIFFERENCE FROM ICAO STANDARD, RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES OF ANNEX 14**

Normes OACI ANNEXE 14 VOL 1- CONCEPTION ET EXPOITATION TECHNIQUE DES AERODROMES	Règlement Togolais
CHAPITRE 1	CHAPITRE 1
1.4 Certification des aérodromes 1.4.1 Les États certifieront les aérodromes utilisés pour les vols internationaux en tenant compte des spécifications de la présente Annexe et des autres spécifications pertinentes de l'OACI, et au moyen d'un cadre réglementaire approprié. —	1.4 Certification des aérodromes 1.4.1 Tout aerodrome utilise pour les vols internationaux doit être certifié conformément à la réglementation en vigueur et des autres spécifications pertinentes de l'OACI. Toutefois, lorsque le trafic annuel sur des vols commerciaux au cours de l'une des trois dernières années civiles est inférieur à trente mille (30000) passagers sur un aerodrome international, ce dernier est dispensé du certificate d'aérodrome dans le cadre de son exploitation

**DIFFERENCES ENTRE L'ANNEXE 14 DE L'O.A.C.I. ET LES USAGES NATIONAUX
CONCERNANT LA BANDE DE PISTE DE L'AEROPORT DE LOME
DIFFERENCES BETWEEN THE ANNEX 14 OF ICAO AND NATIONAL PRATICES
WITH REGARDS OF LOME AIRPORT**

USAGE NATIONAL/NATIONAL PRACTICE					
CHAP 3: CARACTERISTIQUE PHYSIQUES/PHYSICAL CHARACTERISTICS					
Norme 3.4.3: Largeur des bandes de piste Runway strip width	<p>Les dimensions de la bande de piste de l'A.I.G.E ne sont pas conformes ;notamment la largeur de la bande au seuil 04.Ces dimensions sont indiquées dans l'AIP à la section 15AD2.12 comme suit : The runway strip dimensions at A.I.G.E are not in accordance; in particular the width of the strip in the threshold 04. These dimensions are indicated in the AIP to the section 15AD2.12 as follows:</p> <table border="0"> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>(1) Dans le sens de l'atterrissage piste 04: -fin du swy 22, la largeur augmente de 78m à 95m -De la fin de SWY 22 jusqu'au début du seil 04, la largeur augment de 95m à 115m -Du seuil 04 jusqu'à 56m du seuil 04, la largeur augmente de 115m à 150m -De 56m du seuil 04 jusqu'à la fin de la bande la largeur est de 150m</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>(1) In landing direction RWY 04: - From the beginning of the RWY strip to the end of the SWY 22, the width increases of 78m in 95m - From the end of SWY 22 to the beginning of the threshold 04, the width increases of 95m in 115m - From the threshold 04 until 56m of the threshold 04, the width increases of 115m à 150m - From 56m by the threshold 04 to the end of the RWY strip, the width is of 150m</p> </td> </tr> <tr> <td style="vertical-align: top;"> <p>(2) Dans le sens de l'atterrissage piste 22 -Du début de la bande jusqu'à 2944m du seuil 22, la largeur est de 150m -De 2944m du seuil 22 à la fin de piste 22, la largeur diminue de 150m à 115m -De la fin de piste 22 à la fin du SWY 22, la Largeur diminue de 115m à 95m -De la fin du SWY 22 à la fin de bande, la largeur diminue de 95m à 78m</p> </td> <td style="vertical-align: top;"> <p>(2) In landing direction RWY 22: - From the beginning of the RWY strip until 2944m of the threshold 22, the width is of 150m - From 2944m of the threshold 22, to the end of RWY 22, the width decreases of 150m in 115m - From the end of RWY 22, to the end of the SWY 22, the width decreases of 115m in 95m - From the end of the SWY 22 to the end of RWY strip, the width decreases of 95m in 78m</p> </td> </tr> </table>	<p>(1) Dans le sens de l'atterrissage piste 04: -fin du swy 22, la largeur augmente de 78m à 95m -De la fin de SWY 22 jusqu'au début du seil 04, la largeur augment de 95m à 115m -Du seuil 04 jusqu'à 56m du seuil 04, la largeur augmente de 115m à 150m -De 56m du seuil 04 jusqu'à la fin de la bande la largeur est de 150m</p>	<p>(1) In landing direction RWY 04: - From the beginning of the RWY strip to the end of the SWY 22, the width increases of 78m in 95m - From the end of SWY 22 to the beginning of the threshold 04, the width increases of 95m in 115m - From the threshold 04 until 56m of the threshold 04, the width increases of 115m à 150m - From 56m by the threshold 04 to the end of the RWY strip, the width is of 150m</p>	<p>(2) Dans le sens de l'atterrissage piste 22 -Du début de la bande jusqu'à 2944m du seuil 22, la largeur est de 150m -De 2944m du seuil 22 à la fin de piste 22, la largeur diminue de 150m à 115m -De la fin de piste 22 à la fin du SWY 22, la Largeur diminue de 115m à 95m -De la fin du SWY 22 à la fin de bande, la largeur diminue de 95m à 78m</p>	<p>(2) In landing direction RWY 22: - From the beginning of the RWY strip until 2944m of the threshold 22, the width is of 150m - From 2944m of the threshold 22, to the end of RWY 22, the width decreases of 150m in 115m - From the end of RWY 22, to the end of the SWY 22, the width decreases of 115m in 95m - From the end of the SWY 22 to the end of RWY strip, the width decreases of 95m in 78m</p>
<p>(1) Dans le sens de l'atterrissage piste 04: -fin du swy 22, la largeur augmente de 78m à 95m -De la fin de SWY 22 jusqu'au début du seil 04, la largeur augment de 95m à 115m -Du seuil 04 jusqu'à 56m du seuil 04, la largeur augmente de 115m à 150m -De 56m du seuil 04 jusqu'à la fin de la bande la largeur est de 150m</p>	<p>(1) In landing direction RWY 04: - From the beginning of the RWY strip to the end of the SWY 22, the width increases of 78m in 95m - From the end of SWY 22 to the beginning of the threshold 04, the width increases of 95m in 115m - From the threshold 04 until 56m of the threshold 04, the width increases of 115m à 150m - From 56m by the threshold 04 to the end of the RWY strip, the width is of 150m</p>				
<p>(2) Dans le sens de l'atterrissage piste 22 -Du début de la bande jusqu'à 2944m du seuil 22, la largeur est de 150m -De 2944m du seuil 22 à la fin de piste 22, la largeur diminue de 150m à 115m -De la fin de piste 22 à la fin du SWY 22, la Largeur diminue de 115m à 95m -De la fin du SWY 22 à la fin de bande, la largeur diminue de 95m à 78m</p>	<p>(2) In landing direction RWY 22: - From the beginning of the RWY strip until 2944m of the threshold 22, the width is of 150m - From 2944m of the threshold 22, to the end of RWY 22, the width decreases of 150m in 115m - From the end of RWY 22, to the end of the SWY 22, the width decreases of 115m in 95m - From the end of the SWY 22 to the end of RWY strip, the width decreases of 95m in 78m</p>				

		<p>the end of the strip at threshold 22: the width is 140M</p> <p>(2) In the direction of landing 22</p> <ul style="list-style-type: none"> - Right side of runway centerline 22: 3240 x 140 - Left side of runway centerline 22: <ul style="list-style-type: none"> • From the start of the strip to 3078 m from threshold 22: the width is 140 m • From 3078 m from the start of the strip at threshold 22 to the end of the strip at threshold 04, the width gradually decreases from 140 m to 78.3 m 	
--	--	---	--

CHAPITRE 6. AIDES VISUELLES POUR SIGNALER LES OBSTACLES/ CHAPTER 6. VISUAL AIDS FOR DENOTING OBSTACLES

B	<p>Marquage par couleurs</p> <p>6.2.2.2 Recommendation. — Il est recommandé que les objets mobiles qui sont balisés à l'aide de couleurs, soient balisés en une seule couleur nettement visible, de préférence rouge ou vert tirant sur le jaune, pour les véhicules de secours, et jaune pour les véhicules de service.</p>	<p>Marquage par couleurs</p> <p>6.2.2.2 Les objets mobiles qui sont balisés à l'aide de couleurs, doivent être balisés en une seule couleur nettement visible, de préférence le jaune, pour les véhicules de secours, et pour les véhicules de service une autre couleur de préférence le blanc ou autre couleur approuvée par l'autorité de l'aviation civile sur chaque aéroport.</p>	
	<p>Marking by colour</p> <p>6.2.2.2 Recommendation.— <i>When mobile objects are marked by colour, a single conspicuous colour, preferably red or yellowish green for emergency vehicles and yellow for service vehicles, should be used.</i></p>	<p>Marking by colour</p> <p>6.2.2.2 <i>Mobile objects that are marked by colour shall be marked in a single conspicuous colour, preferably yellow for emergency vehicles, and for service vehicles another colour, preferably white or another colour approved by the civil aviation authority at each aerodrome.</i></p>	

**DIFFERENCES PAR RAPPORT AUX NORMES,
PRATIQUES RECOMMANDEES ET PROCEDURES
OACI DE L'ANNEXE 15
DIFFERENCE FROM ICAO STANDARD,
RECOMMENDED PRACTICES AND PROCEDURES
OF ANNEX 15**

Normes OACI	Règlements Togolais
ANNEXE 15	
SERVICES D'INFORMATION AERONAUTIQUE	
CHAPITRE 5	CHAPITRE 5
<p>5.3.3 Ensembles de données de terrain et d'obstacles</p> <p>5.3.3.3.2 Des données de terrain seront fournies pour la zone 1</p> <p>5.3.3.3.3 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données de terrain seront fournies pour :</p> <p style="margin-left: 20px;">a) la zone 2a</p> <p style="margin-left: 20px;">b) l'aire de trajectoire de décollage ;</p> <p style="margin-left: 20px;">c) une aire définie par les limites latérales des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome.</p> <p>5.3.3.3.8</p> <p>Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données ces données de terrain seront fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies et lorsque les exploitants ont besoin de renseignements détaillés sur le terrain pour pouvoir en évaluer l'incidence sur la détermination de la hauteur de décision au moyen de radioaltimètres.</p> <p>5.3.3.4.3 Les données d'obstacles seront fournies pour les obstacles situés dans la zone 1 qui ont une hauteur égale ou supérieure à 100 m au-dessus du sol.</p>	<p>5.3.3 Ensembles de données de terrain et d'obstacles</p> <p>5.3.3.3.2 À partir du 12 novembre 2025, des données de terrain doivent être fournies pour la zone 1.</p> <p>5.3.3.3.3 À partir du 12 novembre 2025, aux aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données électriques de terrain et d'obstacles doivent être fournies pour :</p> <p style="margin-left: 20px;">a) la zone 2a</p> <p style="margin-left: 20px;">b) l'aire de trajectoire de décollage ;</p> <p style="margin-left: 20px;">c) Les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome.</p> <p>5.3.3.3.8</p> <p>A partir du 12 novembre 2025, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données de terrain doivent être fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies et lorsque les exploitants ont besoin de renseignements détaillés sur le terrain pour pouvoir en évaluer l'incidence sur la détermination de la hauteur de décision au moyen de radioaltimètres</p> <p>5.3.3.4.3 À partir du 12 novembre 2025, des données d'obstacles doivent être fournies pour les obstacles situés dans la zone 1 qui ont une hauteur égale ou supérieure à 100 m au-dessus du sol</p>

<p>5.3.3.4.4 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles seront fournies pour tous les obstacles situés dans la zone 2 qui, après évaluation, ont été jugés comme présentant un danger pour la navigation aérienne</p>	<p>5.3.3.4.4 À partir du 12 novembre 2025, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles doivent être fournies pour tous les obstacles situés dans la zone 2 qui, après évaluation, ont été jugés comme présentant un danger pour la navigation aérienne</p>
<p>5.3.3.4.5 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles seront fournies pour :</p> <p>a) les obstacles situés dans la zone 2a qui pénètrent la surface de collecte de données d'obstacles délimitée par une aire rectangulaire encadrant une piste, y compris la bande de piste et les prolongements dégagés, le cas échéant. La surface de collecte de données d'obstacles de la zone 2a se trouvera à une hauteur de 3 m au-dessus de l'altitude de piste la plus proche mesurée le long de l'axe de la piste, et pour les parties situées au niveau des prolongements dégagés, le cas échéant, à l'altitude de l'extrémité de piste la plus proche ;</p> <p>b) les objets situés dans l'aire de trajectoire de décollage qui font saillie au-dessus d'une surface plane de pente égale à 1,2 % et de même origine que l'aire de trajectoire de décollage ;</p> <p>e) les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome.</p>	<p>5.3.3.4.5 À partir du 12 novembre 2025, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles doivent être fournies pour :</p> <p>a) les obstacles situés dans la zone 2a qui pénètrent la surface de collecte de données d'obstacles délimitée par une aire rectangulaire encadrant une piste, y compris la bande de piste et les prolongements dégagés, le cas échéant. La surface de collecte de données d'obstacles de la zone 2a se trouvera à une hauteur de 3 m au-dessus de l'altitude de piste la plus proche mesurée le long de l'axe de la piste, et pour les parties situées au niveau des prolongements dégagés, le cas échéant, à l'altitude de l'extrémité de piste la plus proche ;</p> <p>b) les objets situés dans l'aire de trajectoire de décollage qui font saillie au-dessus d'une surface plane de pente égale à 1,2 % et de même origine que l'aire de trajectoire de décollage ;</p> <p>e) les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome.</p>
<p>5.3.3.4.10 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles seront fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies.</p>	<p>5.3.3.4.10 À partir du 12 novembre 2025, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles doivent être fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies.</p>

Annexe 15 Services d'information aéronautique, Seizième édition, juillet 2018, amendement 44, applicable le 27/11/25		Annex 15, Aeronautical Information Services, eleventh Edition, July 2029, amendment 64 applicable on 28/11/24	Observations/ remarks
Catégorie (A, B ou C) Category (A, B or C)	Référence OACI/ICAO reference	Référence nationale/National reference	
CHAPITRE 5 : ENSEMBLES DE DONNÉES DE TERRAIN ET D'OBSTACLES / CHAPTER 5 : TERRAIN AND OBSTACLES DATA SET			
	<p>5.3.3. Ensembles de données de terrain et d'obstacles</p> <p>5.3.3.3.2 Des données de terrain seront fournies pour la zone 1</p> <p>5.3.3.3.2 <i>Terrain data shall be provided for Area 1.</i></p> <p>5.3.3.3.3 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données de terrain seront fournies pour:</p> <ol style="list-style-type: none"> la zone 2a l'aire de trajectoire de décollage ; une aire définie par les limites latérales des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome. <p>5.3.3.3.3 <i>For aerodromes regularly used by international civil aviation, terrain data shall be provided for:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Area 2a; the take-off flight path area; and an area bounded by the lateral extent of the aerodrome obstacle limitation surfaces. <p>5.3.3.3.8 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données de terrain seront fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies et lorsque les exploitants ont besoin de renseignements détaillés sur le terrain pour pouvoir en évaluer l'incidence sur la détermination de la hauteur de décision au moyen de radioaltimètres.</p>	<p>5.3.3 Ensembles de données de terrain et d'obstacles</p> <p>5.3.3.3.2 À partir du 12 novembre 2028, des données de terrain doivent être fournies pour la zone 1.</p> <p>5.3.3.3.2 <i>From 12 November 2028, terrain data shall be provided for Area 1.</i></p> <p>5.3.3.3.3. À partir du 12 novembre 2028, aux aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données électriques de terrain et d'obstacles doivent être fournies pour :</p> <ol style="list-style-type: none"> la zone 2a l'aire de trajectoire de décollage ; Les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome. <p>5.3.3.3.3 <i>From 12 november 2028, for aerodromes regularly used by international civil aviation, terrain data shall be provided for:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> Area 2a; the take-off flight path area; and an area bounded by the lateral extent of the aerodrome obstacle limitation surfaces. <p>5.3.3.3.8 A partir du 12 novembre 2028, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données de terrain doivent être fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies et lorsque les exploitants ont besoin de renseignements détaillés sur le terrain pour pouvoir en évaluer l'incidence sur la détermination de la hauteur de décision au moyen de radioaltimètres.</p>	

	<p>5.3.3.3.8 For aerodromes regularly used by international civil aviation, terrain data shall be provided for Area 4 for all runways where precision approach Category II or III operations have been established and where detailed terrain information is required by operators to enable them to assess the effect of terrain on decision height determination by use of radio altimeters.</p> <p>5.3.3.4.3 Les données d'obstacles seront fournies pour les obstacles situés dans la zone 1 qui ont une hauteur égale ou supérieure à 100 m au-dessus du sol.</p> <p>5.3.3.4.3 Obstacle data shall be provided for obstacles in Area 1 whose height is 100 m or higher above ground.</p> <p>5.3.3.4.4 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles seront fournies pour tous les obstacles situés dans la zone 2 qui, après évaluation, ont été jugés comme présentant un danger pour la navigation aérienne</p> <p>5.3.3.4.4 For aerodromes regularly used by international civil aviation, obstacle data shall be provided for all obstacles within Area 2 that are assessed as being a hazard to air navigation.</p> <p>5.3.3.4.5 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles seront fournies pour :</p> <p>a) Les obstacles situés dans la zone 2a qui pénètrent la surface de collecte de données d'obstacles délimitée par une aire rectangulaire encadrant une piste, y compris la bande de piste et les prolongements dégagés, le cas échéant. La surface de collecte de données d'obstacles de la zone 2a se trouvera à une hauteur de 3 m au-dessus de l'altitude de piste la plus proche mesurée le long de l'axe de la piste, et pour les parties situées au niveau des prolongements dégagés, le cas échéant, à l'altitude de l'extrémité de piste la plus proche ;</p> <p>b) Les objets situés dans l'aire de</p>	<p>5.3.3.3.8 From 12 november 2028, for aerodromes regularly used by international civil aviation, terrain data shall be provided for Area 4 for all runways where precision approach Category II or III operations have been established and where detailed terrain information is required by operators to enable them to assess the effect of terrain on decision height determination by use of radio altimeters.</p> <p>5.3.3.4.3 À partir du 12 novembre 2028, des données d'obstacles doivent être fournies pour les obstacles situés dans la zone 1 qui ont une hauteur égale ou supérieure à 100 m au-dessus du sol.</p> <p>5.3.3.4.3 From 12 november 2028, obstacle data shall be provided for obstacles in Area 1 whose height is 100 m or higher above ground.</p> <p>5.3.3.4.4 À partir du 12 novembre 2028, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles doivent être fournies pour tous les obstacles situés dans la zone 2 qui, après évaluation, ont été jugés comme présentant un danger pour la navigation aérienne</p> <p>5.3.3.4.4 From 12 november 2028, for aerodromes regularly used by international civil aviation, obstacle data shall be provided for all obstacles within Area 2 that are assessed as being a hazard to air navigation.</p> <p>5.3.3.4.5 À partir du 12 novembre 2028, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles doivent être fournies pour :</p> <p>a) Les obstacles situés dans la zone 2a qui pénètrent la surface de collecte de données d'obstacles délimitée par une aire rectangulaire encadrant une piste, y compris la bande de piste et les prolongements dégagés, le cas échéant. La surface de collecte de données d'obstacles de la zone 2a se trouvera à une hauteur de 3 m au-dessus de l'altitude de piste la plus proche mesurée le long de l'axe de la piste, et pour les parties situées au niveau des prolongements dégagés, le cas échéant, à l'altitude de l'extrémité de piste la plus proche ;</p> <p>b) Les objets situés dans l'aire de</p>	
--	---	--	--

	<p>trajectoire de décollage qui font saillie au-dessus d'une surface plane de pente égale à 1,2 % et de même origine que l'aire de trajectoire de décollage ;</p> <p>c) Les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome</p> <p>5.3.3.4.5 For aerodromes regularly used by international civil aviation, obstacle data shall be provided for:</p> <p>a) Area 2a for those obstacles that penetrate an obstacle data collection surface outlined by a rectangular area around a runway that comprises the runway strip plus any clearway that exists. The Area 2a obstacle collection surface shall have a height of 3 m above the nearest runway elevation measured along the runway centre line, and for those portions related to a clearway, if one exists, at the elevation of the nearest runway end;</p> <p>b) objects in the take-off flight path area which project above a plane surface having a 1.2 per cent slope and having a common origin with the take-off flight path area; and</p> <p>c) penetrations of the aerodrome obstacle limitation surfaces.</p> <p>5.3.3.4.10 Pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles seront fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies.</p> <p>5.3.3.4.10 For aerodromes regularly used by international civil aviation, obstacle data shall be provided for Area 4 for all runways where precision approach Category II or III operations have been established.</p>	<p>trajectoire de décollage qui font saillie au-dessus d'une surface plane de pente égale à 1,2 % et de même origine que l'aire de trajectoire de décollage ;</p> <p>c) Les pénétrations des surfaces de limitation d'obstacles d'aérodrome.</p> <p>5.3.3.4.5 From 12 november 2028, for aerodromes regularly used by international civil aviation, obstacle data shall be provided for:</p> <p>a) Area 2a for those obstacles that penetrate an obstacle data collection surface outlined by a rectangular area around a runway that comprises the runway strip plus any clearway that exists. The Area 2a obstacle collection surface shall have a height of 3 m above the nearest runway elevation measured along the runway centre line, and for those portions related to a clearway, if one exists, at the elevation of the nearest runway end;</p> <p>b) objects in the take-off flight path area which project above a plane surface having a 1.2 per cent slope and having a common origin with the take-off flight path area; and</p> <p>c) penetrations of the aerodrome obstacle limitation surfaces.</p> <p>5.3.3.4.10 À partir du 12 novembre 2028, pour les aérodromes utilisés régulièrement par l'aviation civile internationale, des données d'obstacles doivent être fournies pour la zone 4, pour toutes les pistes pour lesquelles des opérations d'approche de précision de catégorie II ou III ont été établies.</p> <p>5.3.3.4.10 From 12 november 2028, for aerodromes regularly used by international civil aviation, obstacle data shall be provided for Area 4 for all runways where precision approach Category II or III operations have been established.</p>	
--	---	--	--

**MODIFIER AIP ASECNA 15GEN1.2, 15GEN1.3, 15GEN1.4, 15GEN1.6 ET 15GEN1.7
MODIFY AIP ASECNA 15GEN1.2, 15GEN1.3, 15GEN1.4, 15GEN1.6 AND 15GEN1.7**

FIN / END