

# République Togolaise

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile



## RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

### RANT 09

#### FACILITATION

1<sup>ère</sup> édition / Révision 00 / Juillet 2015

APPROUVÉ PAR

*L'Arrêté N° 024/ MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif à la facilitation (RANT 09)*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 09**  
**Facilitation**

Page: **2 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**ADMINISTRATION DU DOCUMENT**



## LISTE DES PAGES EFFECTIVES

Titre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Révision	Date de Révision
PG RANT 09	1	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG ADM	2	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LPE	3 - 4	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
ER	5	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
LA	6	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
TDM	7 - 9	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
P.L.I.B	10	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 1	11 - 17	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 2	18- 24	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 3	25 - 36	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 4	37 – 44	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 5	45– 48	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 6	49 – 56	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 7	57– 58	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
CHAPITRE 8	59 - 66	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
PG APPENDICES	67	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 1	68	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 2	69	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 09 Facilitation

Page: 4 de 88  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

Titre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Révision	Date de Révision
APPENDICE 3	70	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 4	71	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 5	72	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 6	73 - 75	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 7	76	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 8	77	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 9	78 - 79	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 10	80	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 11	81 - 83	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 12	84 - 87	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015
APPENDICE 13	88	01	Juillet 2015	00	Juillet 2015



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 09**  
**Facilitation**

Page: **5 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS**

N° révision	Date Application	Date Insertion	Emargement	Remarques





## TABLE DES MATIÈRES

		Page
<b>CHAPITRE 1</b>	<b>Définitions et Principes généraux</b>	<b>11</b>
A	Définitions	11
B	Principes généraux	16
<b>CHAPITRE 2</b>	<b>Entrée et sortie des aéronefs</b>	<b>18</b>
A	Généralités	18
B	Documents — Exigences et utilisation	19
C	Correction des documents	20
D	Désinsectisation des aéronefs	21
E	Désinfection des aéronefs	22
F	Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers.	22
	I. Généralités	22
	II. Autorisations préalables	23
	III. Préavis d'entrée	24
	IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs	24
<b>CHAPITRE 3</b>	<b>Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages</b>	<b>25</b>
A	Généralités	25
B	Documents exigés des voyageurs	25
C	Sécurité des documents de voyage	26
D	Documents de voyage	26
E	Visas de sortie	27
F	Visas d'entrée/de retour	27
G	Cartes d'embarquement/débarquement	28
H	Certificats internationaux de vaccination ou autre prophylaxie	28
I	Inspection des documents de voyage	28
J	Procédures de sortie	29
K	Procédures d'entrée et responsabilités	29
L	Procédures et règles de transit	33
M	Restitution des bagages séparés de leur propriétaire	33
N	Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs	34
O	Inspecteurs de l'aviation civile	35



P	Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure	36
<b>CHAPITRE 4.</b>	<b>Entrée et sortie des marchandises et autres articles</b>	<b>37</b>
A	Généralités	37
B	Renseignements exigés par les pouvoirs publics	38
C	Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation	39
D	Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation	40
E	Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre de services internationaux ...	42
F	Conteneurs et palettes	43
G	Formalités et documents relatifs à la poste	44
H	Matières radioactives	44
<b>CHAPITRE 5.</b>	<b>Personnes non admissibles et personnes expulsées</b>	<b>45</b>
A	Généralités	45
B	Personnes non admissibles	45
C	Personnes expulsées	47
D	Obtention d'un document de voyage de remplacement	48
<b>CHAPITRE 6.</b>	<b>Aéroports internationaux — Installations et services intéressant le trafic</b>	<b>49</b>
A	Généralités	49
B	Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports	50
	I. Dispositions communes	50
	II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs	51
	III. Passagers, équipages et bagages au départ	51
	IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée	51
	V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage	52
	VI. Installations et services divers dans les aérogares de passagers	52
	VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste	53
C	Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire	53
D	Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services	54
E	Passagers indisciplinés	55
F	Commodités pour les passagers	55
<b>CHAPITRE 7.</b>	<b>Atterrissages effectués hors des aéroports internationaux</b>	<b>57</b>
A	Généralités	57





B	Arrêt de courte durée	57
C	Interruption du vol	57
<b>CHAPITRE 8</b>	<b>Dispositions diverses de facilitation</b>	<b>59</b>
A	Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie	59
B	Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents	59
C	Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies	60
D	Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité	61
E	Mise en application du <i>Règlement sanitaire international</i> et des dispositions correspondantes	61
F	Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible	62
G	Établissement de programmes nationaux de facilitation	62
H	Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance	63
	I. Généralités	63
	II. Accès aux aéroports.	64
	III. Accès aux services de transport aérien	64
I	Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles	65
<b>APPENDICES</b>		67
<b>APPENDICE 1</b>	Déclaration générale	68
<b>APPENDICE 2</b>	Manifeste de passagers.	69
<b>APPENDICE 3</b>	Manifeste de marchandises	70
<b>APPENDICE 4</b>	Certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent	71
<b>APPENDICE 5</b>	Carte d'embarquement/débarquement	72
<b>APPENDICE 6</b>	Recommandation du Conseil de coopération douanière	73
<b>APPENDICE 7</b>	Certificat de membre d'équipage (CMC)	76
<b>APPENDICE 8</b>	Certificat d'inspecteur de l'aviation civile	77
<b>APPENDICE 9</b>	Présentations proposées pour les documents relatifs au retour des personnes non admissibles	78
<b>APPENDICE 10</b>	Formule-cadre des Nations Unies relative aux documents commerciaux	80
<b>APPENDICE 11</b>	Modèle de programme de facilitation (FAL) d'aéroport	81
<b>APPENDICE 12</b>	Modèle de programme FAL national	84
<b>APPENDICE 13</b>	Formulaire de localisation de passager pour la santé publique	88



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 09**  
**Facilitation**

Page: 10 de 88  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**



## CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

### A. Définitions

Aux fins du présent règlement, les termes suivants ont la signification indiquée ci-après :

**Admission** : Permission d'entrer dans un État donné à une personne par les pouvoirs publics de cet État conformément à ses lois nationales.

**Admission temporaire**: Régime douanier qui permet de recevoir dans un territoire douanier en suspension totale ou partielle des droits et taxes à l'importation, certaines marchandises importées dans un but défini et destinées à être réexportées, dans un délai déterminé, sans avoir subi de modification, exception faite de leur dépréciation normale par suite de l'usage qui en est fait.

**Aéroport international**: Tout aéroport que l'État contractant dans le territoire duquel il est situé a désigné comme aéroport d'entrée et de sortie destiné au trafic aérien international et où s'accomplissent les formalités de douane, de contrôle des personnes, de santé publique, de contrôle vétérinaire et phytosanitaire et autres formalités analogues.

**Agent agréé**: Personne représentant un exploitant d'aéronefs et autorisée par ce dernier ou en son nom à remplir les formalités relatives à l'entrée ou à la sortie des aéronefs, membres d'équipage, passagers, marchandises, poste, bagages ou provisions de bord dudit exploitant. Cette définition inclut, là où la loi nationale le permet, une tierce partie autorisée à manutentionner le fret se trouvant à bord de l'aéronef.

**Autorités compétentes**: Différents ministères, institutions ou autres organismes nationaux qui s'occupent ou sont chargés des divers aspects de l'aviation civile internationale.

**Bagages**: Biens appartenant à des passagers ou à des membres d'équipage et transportés à bord d'un aéronef en vertu d'un accord avec l'exploitant.

**Bagages mal acheminés**: Bagages séparés involontairement ou par inadvertance des passagers ou des membres d'équipage.

**Bagages non accompagnés**: Bagages transportés comme fret, que ce soit à bord du même aéronef ou d'un autre aéronef que celui qui transporte les personnes auxquelles ils appartiennent.

**Bagages non identifiés**: Bagages qui se trouvent dans un aéroport avec ou sans étiquette d'enregistrement et qui ne sont pas retirés par un passager ni attribuables à un passager.

**Bagages non réclamés**: Bagages qui arrivent à l'aéroport et ne sont ni retirés ni réclamés par un passager.

**Chargement**: Action de placer à bord d'un aéronef, en vue de leur transport par la voie aérienne, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 09 Facilitation

Page: 12 de 88  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**Commencement du voyage:** Point où une personne a commencé son voyage, sans tenir compte d'aucun aéroport où elle se serait arrêtée en transit direct, que ce soit à bord d'un vol direct ou d'un vol de correspondance, si elle n'a pas quitté la zone de transit direct de l'aéroport en question.

**Commodités pour les passagers:** Installations et aménagements destinés aux passagers qui ne sont pas essentiels à leur traitement.

**Contrôle des stupéfiants:** Mesures prises pour lutter contre le mouvement illicite de stupéfiants et de substances psychotropes par voie aérienne.

**Contrôle d'immigration:** Mesures adoptées par les États pour contrôler l'entrée dans leur territoire, le transit par leur territoire et le départ de leur territoire de personnes voyageant par air.

**Débarquement:** Action de quitter un aéronef après un atterrissage, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui doivent poursuivre leur voyage jusqu'à une escale suivante du même service aérien transitaire.

**Déchargement:** Action d'enlever d'un aéronef, après un atterrissage, des marchandises, de la poste, des bagages ou des provisions.

**Déclarant:** Toute personne qui fait une déclaration de marchandises ou au nom de laquelle cette déclaration est faite.

**Dédouanement:** Accomplissement des formalités douanières nécessaires pour mettre des marchandises à la consommation, pour les exporter ou encore pour les placer sous un autre régime douanier.

**Désinfection:** Procédure qui consiste à prendre des mesures sanitaires pour maîtriser ou éliminer des agents infectieux présents sur le corps d'une personne ou d'un animal, à l'intérieur ou à la surface de parties contaminées d'aéronefs, de bagages, de cargaisons, de marchandises ou de conteneurs, selon qu'il convient, par exposition directe à des agents chimiques ou physiques.

**Désinsectisation:** Procédure qui consiste à prendre des mesures sanitaires pour maîtriser ou éliminer des insectes présents dans des aéronefs, des bagages, des cargaisons, des conteneurs, des marchandises et des envois postaux.

**Dispositions relatives au transit direct:** Dispositions spéciales, approuvées par les pouvoirs publics compétents, par lesquelles le trafic qui effectue un arrêt de courte durée lors de son passage dans le territoire de l'État contractant de l'OACI peut rester sous le contrôle direct desdits pouvoirs publics.

**Document de voyage:** Passeport ou autre document d'identité officiel délivré par un État ou une organisation, qui peut être utilisé par le titulaire légitime pour un voyage international.

**Documents des exploitants d'aéronefs:** Lettres de transport aérien/bordereaux d'expédition, billets de passage et cartes d'embarquement, documents des plans de règlement bancaire ou de règlement



d'agences, billets d'excédent de bagages, bons pour services divers (MCO), rapports de dommages et d'irrégularités, étiquettes de bagages et de marchandises, horaires et indicateurs, devis de poids et de centrage destinés à être utilisés par les exploitants d'aéronefs.

**Droits et taxes à l'importation:** Droits de douane et tous autres droits, taxes ou impositions diverses qui sont perçus à l'importation ou à l'occasion de l'importation de marchandises, à l'exception des impositions dont le montant est limité au coût approximatif des services rendus ou qui sont perçues par la douane pour le compte d'une autre autorité nationale.

**DVLM électronique:** Document de voyage (passeport, visa ou carte) lisible à la machine, où est incrusté un circuit intégré sans contact permettant de l'utiliser pour l'identification biométrique du détenteur, conformément aux normes énoncées dans les parties pertinentes du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*.

**Embarquement :** Action de monter à bord d'un aéronef en vue d'entreprendre un vol, sauf pour les membres d'équipage et les passagers qui ont embarqué à une escale précédente du même service aérien transitaire.

**Entreprise de transport aérien:** Aux termes de l'article 96 de la Convention de Chicago, toute entreprise de transport aérien offrant ou exploitant un service aérien international régulier.

**Équipement au sol:** Articles de caractère spécial destinés à l'entretien, à la réparation et au service des aéronefs au sol, y compris le matériel d'essai et de vérification, le matériel d'embarquement et de débarquement des passagers et le matériel de manutention des marchandises.

**Équipement de bord:** Articles destinés à être utilisés à bord d'un aéronef pendant le vol, y compris le matériel de soins médicaux et de secours et les provisions de commissariat, à l'exclusion des pièces de rechange ou des provisions.

**État d'immatriculation:** État sur le registre duquel l'aéronef est inscrit.

**Évaluation du risque:** Évaluation par l'État qui expulse une personne du point de savoir si elle doit être refoulée avec ou sans agent d'escorte par des services aériens commerciaux. Cette évaluation devrait tenir compte de tous les facteurs pertinents, y compris l'aptitude médicale, mentale et physique au transport sur un vol commercial, la volonté ou le refus de voyager, le comportement et tout antécédent de violence.

**Exploitant d'aéronefs:** Personne, organisme ou entreprise qui se livre ou propose de se livrer à l'exploitation d'un ou de plusieurs aéronefs.

**Gestion des risques:** Application systématique de procédures et pratiques de gestion qui donnent aux organismes d'inspection frontalière les renseignements nécessaires pour s'occuper des mouvements ou expéditions qui représentent un risque.

**Inspecteur de l'aviation civile:** Personne nommée par le ministre chargé de l'aviation civile pour se charger de



l'inspection des aspects liés à la sécurité, à la sûreté ou aux domaines connexes des opérations de transport aérien, conformément aux instructions de l'autorité de l'aviation civile.

**Intégrité des frontières:** Mise en application, par un État, de ses lois et/ou règlements concernant le franchissement de ses frontières par des biens et/ou personnes.

**Mainlevée:** Acte par lequel les autorités douanières permettent aux intéressés de disposer des marchandises qui font l'objet d'un dédouanement.

**Marchandises:** Tous biens, autres que la poste, les provisions de bord et les bagages accompagnés ou mal acheminés, transportés à bord d'un aéronef.

**Matériel de sûreté:** Dispositifs de nature spécialisée destinés à être utilisés, séparément ou comme éléments d'un système, pour prévenir ou déceler les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile et ses installations et services.

**Membre d'équipage:** Personne chargée par un exploitant de fonctions à bord d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Membre d'équipage de conduite:** Membre d'équipage titulaire d'une licence, chargé d'exercer des fonctions essentielles à la conduite d'un aéronef pendant une période de service de vol.

**Organismes compétents de l'Etat :** tout organisme ou service de l'Etat amené à intervenir dans le domaine de l'aviation civile.

**Ordre de refoulement:** Ordre écrit, donné par un État à l'exploitant sur le vol duquel une personne non admissible a voyagé en direction de cet État, de lui faire quitter son territoire.

**Ordre d'expulsion:** Ordre écrit, émis par les autorités compétentes d'un État et donné à une personne expulsée, de quitter cet État.

**Personne expulsée:** Personne qui, ayant été admise légalement dans un État par ses autorités ou étant entrée dans un État illégalement, reçoit ultérieurement l'ordre formel des autorités compétentes de quitter cet État.

**Personne handicapée:** Toute personne dont la mobilité est réduite, par suite d'une incapacité physique (sensorielle ou motrice), d'une déficience intellectuelle, de l'âge, de la maladie ou de toute autre cause génératrice d'un handicap dans l'usage du transport aérien et dont la situation requiert une attention particulière et une adaptation à ses besoins du service offert à l'ensemble des passagers.

**Personne non admissible:** Personne dont l'admission dans un État est ou sera refusée par les autorités de cet État.

**Personne non munie des documents requis:** Personne qui voyage, ou tente de voyager : a) avec un



document de voyage expiré ou un visa non valide ; b) avec un document de voyage ou un visa contrefaits, faux ou falsifiés ; c) avec le document de voyage ou le visa de quelqu'un d'autre ; d) sans document de voyage ; ou e) sans visa alors que ces pièces sont exigées.

**Pilote Commandant de bord:** Pilote responsable de la conduite et de la sécurité de l'aéronef pendant le temps de vol.

**Poste:** Correspondance et autres articles confiés par des services postaux et destinés à être remis à des services postaux conformément aux règles de l'Union Postale Universelle (UPU).

**Pouvoirs publics:** Organismes ou fonctionnaires d'un État contractant de l'OACI ayant mandat de faire appliquer et observer les lois et règlements dudit État qui se rapportent à l'un quelconque des aspects des présentes normes et pratiques recommandées.

**Provisions de commissariat:** Articles jetables ou à usage multiple, qui sont utilisés par l'exploitant d'aéronefs pour la fourniture de services pendant le vol, notamment pour la restauration ou le confort des passagers.

**Provisions (Fournitures) :** a) Provisions (fournitures) à consommer ; b) Provisions (fournitures) à emporter.

**Provisions (Fournitures) à consommer:** Marchandises destinées à être consommées par les passagers et les membres d'équipage à bord des aéronefs, qu'elles soient vendues ou non ; et marchandises nécessaires au fonctionnement et à l'entretien des aéronefs, y compris les carburants et les lubrifiants.

**Provisions (Fournitures) à emporter:** Marchandises destinées à être vendues aux passagers et aux membres d'équipage à bord des aéronefs en vue d'être débarquées.

**Rechanges:** Articles de réparation ou de remplacement, y compris les moteurs et les hélices, destinés à être incorporés à un aéronef.

**Refoulement d'une personne:** Action, par les pouvoirs publics d'un État, conformément à ses lois, de donner ordre à une personne de quitter cet État.

**Répertoire OACI de clés publiques (RCP OACI) :** Base de données centrale servant, d'une part, de répertoire de certificats de signataire de documents (CSD) (contenant les clés publiques de signataire de documents), de liste de contrôle de l'ANSC (LCANSC), de certificats de liaison de l'Autorité nationale de signature de certificat (CLANSC) et de listes de révocation de certificats émis par les Participants, et d'autre part, de système de diffusion mondiale, maintenue par l'OACI au nom des Participants dans le but de faciliter la validation des données figurant dans les DVLM électroniques.

**Risque pour la santé publique:** Probabilité d'un événement qui peut nuire à la santé des populations humaines, plus particulièrement d'un événement pouvant se propager au niveau international ou présenter un danger grave et direct.

**Service aérien transitaire:** Service aérien donné, identifié par l'exploitant au moyen de la même désignation sur



tout le parcours, du point d'origine jusqu'au point de destination via tous points d'arrêt intermédiaires.

**Système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV):** Système électronique de communication consistant à collecter des éléments de données requis, à les transmettre aux services de contrôle frontalier avant le départ ou l'arrivée des vols et à les mettre à disposition à la première inspection au point d'entrée.

**Urgence de santé publique de portée internationale:** Événement extraordinaire dont il est déterminé, comme prévu dans le *Règlement sanitaire international* (2005) de l'Organisation mondiale de la santé : 1) qu'il constitue un risque pour la santé publique dans d'autres États en raison du risque de propagation internationale de maladies ; et 2) qu'il peut requérir une action internationale coordonnée.

**Visiteur:** Toute personne qui débarque et pénètre dans le territoire d'un État contractant de l'OACI autre que celui où elle réside habituellement et y séjourne légalement selon les conditions fixées par cet État contractant pour un motif légitime autre que l'immigration, tel que : tourisme, agrément, sport, santé, famille, pèlerinage religieux ou affaires, sans entreprendre aucune occupation lucrative pendant son séjour dans le territoire visité.

**Vol d'aviation générale:** Vol autre qu'un vol de transport commercial ou de travail aérien.

**Vols de secours:** Vols exploités à des fins humanitaires et transportant du personnel de secours et des fournitures de secours (nourriture, vêtements, abris, articles médicaux et autres) pendant ou après une urgence ou une catastrophe ou qui sont utilisés pour évacuer des personnes d'un endroit où leur vie ou leur santé sont menacées par une urgence ou une catastrophe vers un lieu sûr dans le même État ou dans un autre État disposé à recevoir ces personnes.

**Zone de transit direct:** Zone spéciale établie sur un aéroport international ou à proximité, approuvée par les pouvoirs publics compétents et placée sous leur surveillance ou contrôle direct, où les passagers peuvent rester pendant le transit ou la correspondance sans avoir à soumettre de demande d'entrée dans l'État concerné.

**Zone franche:** Partie du territoire d'un État contractant de l'OACI dans laquelle les marchandises qui y sont introduites sont généralement considérées comme n'étant pas sur le territoire douanier au regard des droits et taxes à l'importation.

## **B. Principes généraux**

1.1 Les dispositions contenues dans le présent règlement sont applicables à tous les types d'exploitation aérienne. Toute fois des exemptions peuvent être accordées à titre exceptionnel à certaines catégories d'exploitation conformément à la réglementation nationale en vigueur.

1.2 Les mesures nécessaires doivent être prises par les organismes compétents de l'État pour faire en sorte que :





- a) le temps nécessaire à l'accomplissement des contrôles des personnes et des aéronefs aux frontières et à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises soit maintenu au minimum ;
  - b) l'application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément ;
  - c) l'échange de renseignements pertinents entre les États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure possible ;
  - d) des niveaux optimaux de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.
- 1.3 Les organismes compétents de l'État doivent utiliser la gestion des risques dans l'application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.
- 1.4 Les organismes compétents de l'État doivent mettre au point une technologie de l'information efficace afin d'accroître l'efficacité et l'efficience de leurs formalités aux aéroports.
- 1.5 Les dispositions du présent règlement n'empêchent pas l'application de la législation nationale en ce qui concerne les mesures de sûreté de l'aviation ou autres contrôles nécessaires.
- 1.6 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, les organismes compétents de l'État doivent tenir compte de l'application des mesures de sûreté et de contrôle des stupéfiants.



## CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS

### A. Généralités

2.1 Le Togo adopte des mesures appropriées pour le congé des aéronefs arrivant d'un autre État contractant de l'OACI ou partant pour un autre État contractant de l'OACI et les applique de telle façon à éviter les retards inutiles.

2.2 Dans l'élaboration des procédures visant à l'efficacité du congé des aéronefs à l'entrée ou à la sortie, l'autorité de l'aviation civile tient compte si nécessaire de l'application de mesures de sûreté de l'aviation et de contrôle des stupéfiants.

2.3 Les Autorités compétentes peuvent conclure avec les compagnies aériennes qui exploitent des vols internationaux à destination du Togo, et avec les exploitants des aéroports internationaux, des protocoles d'accord établissant les lignes directrices d'une coopération mutuelle visant à contrer la menace que constitue le trafic international de stupéfiants et de substances psychotropes. Ces protocoles d'accord devraient être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation Mondiale des Douanes.

2.4 L'Autorité d'aviation civile autorise toute escale d'aéronef à un aéroport international pour des raisons de santé publique, à moins qu'une telle mesure ne soit prise conformément au Règlement Sanitaire International (2005) de l'Organisation Mondiale de la Santé.

2.4.1 Lorsque, dans des circonstances exceptionnelles, une suspension des services de transport aérien est envisagée pour des motifs de santé publique, les autorités compétentes consultent au préalable l'Organisation mondiale de la santé ainsi que les autorités sanitaires de l'État où s'est déclarée la maladie, avant de prendre toute décision concernant la suspension des services en question.

2.5 Lorsque les autorités togolaises envisagent d'appliquer des mesures sanitaires en sus de celles qui sont recommandées par l'Organisation Mondiale de la Santé afin de faire face à un risque particulier de santé publique ou à une urgence de santé publique de portée internationale, celles-ci se basent sur le Règlement Sanitaire International (2005), y compris mais sans s'y limiter sur l'article 43 qui prévoit entre autres que lorsqu'elles décident d'appliquer des mesures supplémentaires, les autorités compétentes fondent leur décision sur : a) des principes scientifiques ; b) les éléments scientifiques disponibles indiquant un risque pour la santé humaine ou, si ces éléments sont insuffisants, les informations disponibles, émanant notamment de l'OMS et d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents ; c) tout conseil ou avis spécifique disponible émis par l'OMS.

*Note 1.— La norme 2.5 ne s'applique qu'aux situations où est en vigueur une recommandation temporaire (par exemple, dans le cas d'une urgence de santé publique déclarée de portée internationale) ou une recommandation permanente rendue en vertu du Règlement Sanitaire International (2005). Les exigences*



énoncées à l'article 43 peuvent également s'appliquer à d'autres situations où sont prises des mesures supplémentaires qui touchent le trafic international (y compris aérien), comme dans le cas des mesures additionnelles prévues par les articles 23 2), 27 1), et 28 du Règlement.

*Note 2.— L'article 43 du Règlement sanitaire international (2005) prévoit également que l'État contractant de l'OACI qui applique des mesures sanitaires supplémentaires qui entravent de manière importante le trafic aérien international fournit à l'Organisation Mondiale de la Santé les raisons de santé publique et les informations scientifiques qui les justifient.*

2.5.1 Lorsque le Togo est touché par une mesure prise en vertu du § 2.4 ou par une suspension des services aériens décrite au § 2.4.1, il demandera, s'il y a lieu, à l'État qui prend ces mesures de le consulter. L'objet d'une telle consultation est de clarifier les informations scientifiques et les raisons de santé publique justifiant une telle mesure et de trouver une solution mutuellement acceptable.

## **B. Documents — Exigences et utilisation**

2.6 Le Togo n'exige aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre pour l'entrée et la sortie des aéronefs.

2.7 Le Togo n'exige aucun visa et il ne perçoit aucun droit de visa ou autre redevance à l'occasion de l'emploi de l'un quelconque des documents exigés pour l'entrée ou la sortie des aéronefs.

2.8 Les documents d'entrée et de sortie des aéronefs sont acceptés lorsqu'ils sont rédigés en français ou en anglais. Les autorités peuvent exiger la traduction orale ou écrite de tout document rédigé en une langue autre que le français et l'anglais.

2.9 Sous réserve des capacités technologiques du Togo, les documents pour l'entrée et la sortie des aéronefs sont acceptés lorsqu'ils sont présentés :

- a) sous forme électronique, transmis à un système d'information des pouvoirs publics ;
- b) sur support papier, produits ou transmis de façon électronique ; ou
- c) sur support papier, remplis à la main selon les modèles figurant dans le présent règlement.

2.10 Lorsqu'un document particulier est transmis par l'exploitant d'aéronefs ou en son nom et reçu par les autorités compétentes sous forme électronique, le support papier du même document n'est pas exigé.

2.11 Lorsqu'une déclaration générale est exigée de l'exploitant ; seuls les éléments indiqués à l'Appendice 1 sont pris en compte. Les renseignements sont acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

2.12 Lorsqu'une attestation est utilisée comme déclaration générale, les autorités compétentes adoptent



des mesures permettant de répondre à cette exigence soit par une mention manuscrite soit par l'apposition d'un tampon sur une page du manifeste de marchandises. Cette attestation sera signée par l'agent autorisé ou le pilote Commandant de bord.

2.13 Il n'est pas exigé, normalement, la présentation d'un manifeste de passagers. Dans les cas où un manifeste de passagers est exigé, les renseignements exigés se limiteront aux éléments indiqués à l'Appendice 2. Les renseignements sont acceptés sous forme électronique ou sur support papier.

2.14 Au cas où le manifeste de marchandises rédigé sur support papier est exigé, les documents suivants sont acceptés :

- a) le formulaire indiqué à l'Appendice 3, rempli selon les instructions ; ou
- b) le formulaire indiqué à l'Appendice 3, partiellement rempli, avec une copie de chaque lettre de transport aérien représentant les marchandises à bord de l'aéronef.

2.15 La déclaration écrite des provisions de bord qui restent à bord de l'aéronef n'est pas exigée.

2.16 En ce qui concerne les provisions de bord embarquées à bord de l'aéronef ou débarquées de l'aéronef, les renseignements exigés dans la liste des provisions de bord se limitent :

- a) aux renseignements indiqués dans l'en-tête du modèle de manifeste de marchandises ;
- b) au nombre d'unités de chaque marchandise ;
- c) à la nature de chaque marchandise.

2.17 La présentation d'une liste de bagages accompagnés ou de bagages mal acheminés embarqués à bord de l'aéronef ou débarqués de l'aéronef n'est pas exigée.

2.18 Pour la poste, la déclaration écrite autre que le ou les bordereaux prescrits dans les règlements les plus récents de l'Union postale universelle, n'est pas exigée.

2.19 Il n'est pas exigé de l'exploitant d'aéronefs qu'il soumette aux autorités compétentes plus de trois copies de l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus à l'entrée ou à la sortie de l'aéronef.

2.20 Lorsque l'aéronef n'embarque/ne débarque pas de passagers ou ne charge/décharge pas de marchandises, de provisions de bord ou de poste, le ou les documents pertinents ne sont pas exigés, à condition qu'une mention appropriée soit portée dans la déclaration générale.

## **C. Correction des documents**

2.21 En cas d'erreurs relevées dans l'un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, les autorités compétentes donnent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou ils les rectifient eux-mêmes.



2.22 L'exploitant d'aéronefs ou son agent agréé n'est pas pénalisé s'il est en mesure de prouver aux autorités compétentes que toute erreur relevée dans de tels documents a été commise par inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière. Lorsqu'une pénalité est jugée nécessaire pour décourager la répétition de telles erreurs, elle ne sera pas plus importante qu'il n'est nécessaire à cette fin.

#### **D. Désinsectisation des aéronefs**

2.23 L'Autorité compétente limite, si possible, toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d'aéronefs au moyen d'aérosols lorsque les passagers sont à bord, aux vols sans changement d'aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, qu'elle estime constituer une menace pour la santé publique, l'agriculture ou l'environnement.

2.24. Lorsque l'Autorité compétente exige la désinsectisation des aéronefs, elle examinera périodiquement ses besoins et les modifiera, comme il convient, sur la base de toutes les preuves disponibles relatives à la transmission d'insectes dans les limites du territoire par la voie aérienne.

2.25 Lorsque la désinsectisation est exigée, l'Autorité compétente autorise ou accepte uniquement les méthodes chimiques ou non chimiques et/ou les insecticides qui sont recommandés par l'Organisation mondiale de la santé et qui sont jugés efficaces par les États contractants de l'OACI.

2.26 L'Autorité compétente veille à ce que les moyens employés pour la désinsectisation ne compromettent pas la santé des passagers et des membres d'équipage et les incommode le moins possible.

2.27 L'Autorité compétente fournit, sur demande, des renseignements appropriés, en langage clair, aux exploitants d'aéronefs pour les membres d'équipage et les passagers, expliquant la réglementation nationale pertinente, les raisons des exigences et la sécurité de la désinsectisation convenablement réalisée des aéronefs.

2.28 Lorsqu'une désinsectisation a été exécutée conformément aux procédures recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, l'Autorité compétente accepte une certification pertinente sur la déclaration générale, ou comme le prévoit l'Appendice 1 en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l'Appendice 4.

2.29 Lorsqu'une désinsectisation a été convenablement exécutée conformément aux dispositions du § 2.25, et qu'un certificat tel qu'indiqué au § 2.28 est présenté ou mis à la disposition des autorités compétentes du Togo, celles-ci acceptent normalement ce certificat et autorisent les passagers et les membres d'équipage à débarquer immédiatement à l'arrivée.

2.30 L'Autorité compétente veille à ce que tout insecticide ou autre produit employé aux fins de désinsectisation ne soit pas nuisible à la structure de l'aéronef ou à son équipement de vol. Les composés ou solutions chimiques inflammables qui sont susceptibles d'endommager la structure des aéronefs, par exemple par corrosion, ne doivent pas être utilisés.



## **E. Désinfection des aéronefs**

2.31 L'Autorité compétente détermine les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés. Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée, les dispositions suivantes s'appliquent:

- a) la désinfection ne porte que sur le conteneur ou sur le compartiment de l'aéronef dans lequel les animaux ou produits animaux ont été transportés ;
- b) la désinfection s'effectue suivant des procédures acceptées par le constructeur de l'aéronef et conformes aux avis de l'OMS ;
- c) les zones contaminées sont désinfectées à l'aide de composés possédant les propriétés germicides appropriées pour lutter contre l'agent infectieux visé ;
- d) la désinfection est faite rapidement par des nettoyeurs munis de l'équipement de protection personnelle approprié ;
- e) il n'est pas utilisé de composés ou de solutions chimiques inflammables, ou leurs résidus, qui risqueraient d'endommager la structure de l'aéronef ou ses systèmes, par exemple par corrosion, ni de produits chimiques qui risqueraient de porter atteinte à la santé des passagers ou de l'équipage.

*Note. — Lorsque la désinfection de l'aéronef est exigée pour des raisons d'hygiène vétérinaire, seuls les désinfectants et les méthodes recommandés par l'Office international des épizooties seront utilisés.*

2.32 L'Autorité compétente veille à ce que, en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l'aéronef par des fluides corporels, y compris des excréments, les zones contaminées et les équipements et outils employés soient désinfectés.

## **F. Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers**

### **I. Généralités**

2.33 Les exigences concernant les préavis et les demandes d'autorisation préalable de vols d'aviation générale et d'autres vols non réguliers sont publiées dans les publications d'information aéronautique (AIP)

2.34 L'Autorité de l'aviation civile est chargée de recevoir et coordonner les réponses des services concernés par les préavis ou demandes d'autorisation

2.35 L'adresse postale, l'adresse RSFTA, le numéro de télex ou l'adresse télégraphique, le numéro de télécopie, l'adresse du courrier électronique, la page web et le numéro de téléphone de l'Autorité de l'aviation civile, sont indiquées dans l'AIP.



2.36 Il incombe à l'Autorité de l'aviation civile d'aviser les organismes intéressés d'inspection frontalière, par exemple les douanes, l'immigration ou les services de quarantaine, des activités prévues d'arrivée, de départ ou de transit.

## II. Autorisations préalables

2.37 L'Autorité de l'aviation civile n'exige pas qu'une autorisation ou une notification préalable soit demandée par la voie diplomatique, à moins que le vol ne soit de nature diplomatique.

2.38 Les exploitants d'aéronefs doivent introduire une demande d'autorisation préalable à l'Autorité de l'aviation civile, qui :

- a) adopte des procédures permettant de répondre promptement à ces demandes ;
- b) accorde, si possible, cette autorisation pour une durée déterminée ou pour une série de vols ;
- c) n'impose aucun droit ni aucune taxe ou redevance pour la délivrance de cette autorisation.

2.39 Dans le cas des aéronefs de transport de passagers, de fret ou de poste contre rémunération ou en vertu d'un contrat de location, les demandes d'autorisation préalables comportent les renseignements suivants :

- a) nom de l'exploitant ;
- b) type et marques d'immatriculation de l'aéronef ;
- c) date et heure d'arrivée à l'aéroport considéré ; date et heure de départ de cet aéroport ;
- d) numéro de vol ou indicatif d'appel ;
- e) nom du Commandant de bord, sa nationalité,
- f) nombre des membres d'équipage ;
- g) lieu ou lieux d'embarquement ou de débarquement (suivant le cas) à l'étranger de passagers et de fret ;
- h) objet du vol, nombre de passagers et nationalité, nature et quantité du fret ;
- i) nom, adresse et profession de l'affréteur, le cas échéant ;
- j) contact au Togo
- k) documents techniques réglementaires de l'aéronef.

2.39.1 Le Togo publie dans son AIP le délai minimum exigé avant les vols dont il est question au § 2.39 pour le traitement des demandes d'autorisation préalable.

2.40 Dans le cas des aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales, les renseignements exigés dans la demande d'autorisation sont ceux qui figurent dans le plan de vol.



*Note.*— Les spécifications applicables aux plans de vol figurent dans le RANT 02 — Règles de l'air.

2.41 Toute demande d'autorisation préalable doit être déposée auprès de l'Autorité de l'aviation civile trois (3) jours ouvrables à l'avance.

### **III. Préavis d'entrée**

2.42 Dans le cas d'aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales l'Autorité de l'aviation civile n'exige pas pour le préavis de ces vols un délai nécessaire pour la mise en œuvre des procédures de contrôle de la circulation aérienne et d'inspection frontalière.

*Note.* — Cette disposition n'a pas pour objet d'empêcher l'application de mesures appropriées pour le contrôle des stupéfiants.

2.43 Les renseignements figurant dans le plan de vol ne sont acceptés comme préavis d'arrivée, par l'Autorité de l'aviation civile, que lorsqu'ils sont reçus deux heures au moins avant l'arrivée et que l'atterrissage s'effectue sur un aéroport international préalablement désigné.

### **IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs**

2.44 Aux aéroports internationaux où il y a des vols d'aviation générale internationale, le Togo organise des services d'inspection frontalière et de dédouanement d'un niveau approprié pour ces vols. En coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, le Togo se fixe comme objectif une durée totale maximale de soixante (60) minutes tout compris pour l'accomplissement de toutes les formalités de départ et d'arrivée requises, y compris les mesures de sûreté de l'aviation, pour un aéronef qui n'exige qu'une inspection normale, durée calculée à partir du moment où le membre d'équipage présente l'aéronef au premier point de contrôle à l'aéroport.

*Note.* — Les « formalités de départ et d'arrivée requises » à accomplir pendant ces soixante (60) minutes devraient comprendre les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires, et les mesures de contrôle frontalier.

#### **2.45 Réserve**

2.46 Tout aéronef qui effectue à destination d'un aéroport international du Togo, ou avec escale à un tel aéroport, un vol autre qu'un vol d'un service international régulier, et qui est admis à titre temporaire en franchise de droits de douane conformément à l'article 24 de la Convention, est autorisé à séjourner au Togo pendant une durée déterminée suivant le cas par l'Autorité de l'aviation civile, sans qu'une garantie des droits de douane dont est passible l'aéronef soit exigée .





## CHAPITRE 3.

### ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES

#### A. Généralités

3.1 Afin de faciliter et d'accélérer le congé des personnes arrivant ou partant par la voie aérienne les autorités compétentes établissent et mettent en œuvre des règlements de contrôle frontalier appropriés à l'environnement du transport aérien de manière à éviter les retards inutiles.

3.2 Les autorités compétentes adoptent des procédures visant à assurer l'application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d'équipage, en tenant compte, selon le cas, de l'application des mesures de sûreté de l'aviation, de protection de l'intégrité des frontières, de contrôle des stupéfiants et de contrôle d'immigration.

3.3 En cas d'utilisation, , des circuits intégrés (puces électroniques) ou d'autres technologies facultatives de lecture automatique pour la représentation des données personnelles, y compris les données biométriques, dans les documents de voyage, les autorités compétentes prévoient des dispositions pour que les données encodées puissent être révélées au titulaire du document sur demande.

3.4 La période de validité des documents de voyage lisibles à la machine n'est pas prolongée

*Note.— Les spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303 [série]) n'autorisent pas la modification de la date d'expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique.*

#### B. Documents exigés des voyageurs

3.5 Les autorités compétentes n'exigent des visiteurs, à l'entrée comme à la sortie, aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre.

3.6 Les autorités compétentes n'exigent pas des visiteurs qui voyagent par la voie aérienne, qui sont détenteurs légitimes de passeports valides reconnus par le Togo et de visas valides, qu'ils présentent d'autre pièce d'identité.

*Note.— En vertu des accords conclus et des conventions ratifiées par les autorités togolaises, l'administration togolaise se réserve le droit d'accepter d'autres pièces officielles d'identité aux fins des voyages, comme les cartes d'identité nationales, les pièces d'identité des gens de mer, les permis de résidence pour étrangers et d'autres pièces d'identité ou titres de voyage provisoires.*



## C. Sécurité des documents de voyage

3.7 Les autorités compétentes actualisent régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions de leurs documents de voyage, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

3.8 Les autorités compétentes, pour se prémunir contre le vol des stocks et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés, effectuent des contrôles sur la création et la délivrance desdits documents.

3.9 Les autorités compétentes du Togo incorporent des données biométriques dans leurs passeports, visas et autres documents de voyage officiels lisibles à la machine, en recourant à une ou à plusieurs technologies de stockage de données facultatives en supplément à la zone de lecture automatique, comme il est indiqué dans le Doc 9303.

3.9.1 Pour faciliter l'application des mesures de vérification automatiques aux postes de contrôle frontaliers, le Togo adhère au Répertoire de Clés Publiques (RCP) de l'OACI

## D. Documents de voyage

3.10 Conformément aux dispositions de l'Annexe 9 à la Convention de Chicago et aux spécifications du Doc 9303, Partie 1 (OACI), le Togo a introduit le passeport biométrique, depuis 2010.

*Note.— La présente disposition n'a pas pour objet d'empêcher la délivrance, en cas d'urgence, de passeports ou de documents de voyage temporaires à validité limitée non lisibles à la machine.*

3.10.1 les passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, expirent au plus tard le 24 novembre 2015.

3.11 Autant que possible, lorsqu'elles émettent des pièces d'identité ou des visas acceptés pour le voyage, les autorités compétentes les délivrent sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303 (série) — Documents de voyage lisibles à la machine.

3.12 Les passeports non lisibles à la machine, délivrés en cas d'urgence par les autorités compétentes, comportent les données d'identification personnelles et les données sur la délivrance de ces documents, ainsi que la présentation de la page de renseignements, conformes aux spécifications relatives à la « zone d'inspection visuelle » qui figurent dans le Doc 9303, Partie 1 — *Passeport lisible à la machine*. La « zone de lecture automatique » comportera une indication telle que « le présent passeport n'est pas lisible à la machine » ou toutes autres données, de manière à prévenir l'insertion frauduleuse de caractères lisibles à la machine.

3.13 Les services de réception des demandes de passeport et de délivrance des passeports sont accessibles au public au Togo



3.14 Les autorités compétentes établissent des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des passeports et mettent à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

3.14.1 Autant que possible, le montant à percevoir par les pouvoirs publics pour la délivrance ou le renouvellement du passeport, n'excède pas le coût de l'opération.

3.15 Les autorités compétentes délivrent des passeports séparés à chaque personne, quel que soit son âge.

3.16 Les passeports délivrés pour le tourisme ou les voyages d'affaires, ont une durée de validité de cinq (05) ans et sont valables pour un nombre illimité de voyages et pour tous les États et territoires

*Note .— Comme les documents ont une durabilité limitée et que l'apparence du titulaire change avec le temps, la période de validité de ces documents ne dépasse pas cinq (05) ans.*

## **E. Visas de sortie**

3.17 Les autorités compétentes n'exigent pas de visa de sortie des togolais désireux d'effectuer un voyage à l'étranger, ni des visiteurs à la fin de leur séjour.

3.18 Le Togo n'exige pas de visa de sortie des résidents étrangers qui souhaitent voyager à l'étranger.

## **F. Visas d'entrée/de retour**

3.19 En vertu d'accords multilatéraux ou bilatéraux, le Togo s'efforce d'abandonner ou supprimer dans la mesure du possible, l'obligation de visa d'entrée pour les nationaux d'un nombre maximal d'États, lorsque ceux-ci entrent comme visiteurs.

3.20 Les autorités compétentes n'exigent aucun visa lors de retour des ressortissants togolais dans le territoire du Togo.

3.21 Le Togo n'exige aucun visa lors du retour, dans leur territoire, des étrangers qui détiennent un permis de résidence permanente en règle.

3.22 Les autorités compétentes établissent des formalités de demande simples et transparentes pour la délivrance de visas d'entrée aux visiteurs éventuels et veillent à ce qu'il soit donné suite aux demandes de visas aussitôt que possible après leur réception.

### **3.23 Réservé.**

3.24 Les autorités compétentes qui émettent des visas d'entrée à des visiteurs éventuels veillent normalement à ce que ces visas aient une durée de validité minimale de un (1) mois à compter de la date de délivrance, indépendamment du nombre d'entrées, étant entendu que la durée de chaque séjour pourra être



limitée.

3.25 Les visas non lisibles à la machine, délivrés par le Togo, comportent des données personnelles et des données sur la délivrance, conformes aux spécifications relatives à la zone d'inspection visuelle du visa lisible à la machine, qui figurent dans le *Doc 9303, Partie 2 — Visas lisibles à la machine*.

## **G. Cartes d'embarquement/débarquement**

3.26 Les autorités compétentes n'exigent pas des visiteurs voyageant par la voie aérienne, ou des exploitants d'aéronefs en leur nom, des renseignements d'identification autres que ceux fournis dans la pièce d'identité.

3.27 Les visiteurs arrivant ou partant par la voie aérienne, remplissent un formulaire de renseignements personnels conformes à ceux demandés sur le modèle indiqué à l'Appendice 5 — Carte d'embarquement/débarquement

3.28 Les autorités compétentes acceptent que les cartes d'embarquement/débarquement soient remplies par les visiteurs et n'exigent pas qu'elles soient remplies ou vérifiées par l'exploitant d'aéronefs.

3.29 Les autorités compétentes fournissent gratuitement les cartes d'embarquement/débarquement aux exploitants d'aéronefs ou à leurs agents de voyages pour que ceux-ci les distribuent avant l'embarquement aux passagers qui partent ou pendant le vol aux passagers qui arrivent.

## **H. Certificats internationaux de vaccination ou autre prophylaxie**

3.30 Les autorités compétentes acceptent comme preuve de vaccination ou de prophylaxie exigée en vertu du *Règlement sanitaire international (2005)*, le certificat international de vaccination ou autre prophylaxie prescrit par l'Organisation Mondiale de la Santé dans ledit Règlement.

## **I. Inspection des documents de voyage**

3.31 Les autorités compétentes aident les exploitants d'aéronefs à évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d'empêcher la fraude et les abus.

3.32 Dans le cadre d'accords d'assistance mutuelle entre États, les autorités compétentes peuvent accepter le détachement de personnel de liaison aux aéroports afin d'aider les exploitants d'aéronefs à établir la validité et l'authenticité des documents de voyage des personnes à l'embarquement.

3.33 Les exploitants d'aéronefs au départ du Togo, doivent prendre les précautions nécessaires pour s'assurer que les passagers sont en possession des documents prescrits par les États de transit et de destination aux fins du contrôle, décrits au présent chapitre.



## **J. Procédures de sortie**

3.34 Les autorités compétentes n'exigent pas des visiteurs la présentation d'un acquit d'impôt sur le revenu.

3.35 Les autorités compétentes dégagent les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité en cas de non-paiement de l'impôt sur le revenu par des passagers.

3.36 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et l'exploitant d'aérodrome, se fixent comme objectif une durée totale maximale de soixante (60) minutes tout compris pour l'accomplissement des formalités de départ requises pour tous les passagers qui n'exigent qu'un traitement normal, durée calculée à partir du moment où le passager se présente au premier point de traitement à l'aéroport (comptoir d'enregistrement de la compagnie aérienne, point de contrôle de sûreté ou autre point de contrôle requis, selon les dispositions prises à chaque aéroport).

*Note.— Les « formalités de départ requises » à accomplir pendant la période recommandée de soixante ( 60) minutes comprendraient l'enregistrement auprès de la compagnie aérienne, les mesures de sûreté de l'aviation et, s'il y a lieu, la perception de redevances et autres prélèvements aéroportuaires et les mesures de contrôle frontalier à la sortie, par exemple les contrôles de passeports, de quarantaine ou de douane.*

3.37 Les services de l'immigration chargés de l'inspection des documents de voyage des passagers au départ utilisent, en coopération avec la direction des aéroports, les technologies applicables et adoptent un système d'inspection à circuits multiples ou d'autres moyens de répartition des passagers, afin d'accélérer ces inspections.

3.38 Sauf pour des raisons de sécurité, les autorités compétentes n'exigent pas normalement la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ du Togo.

## **K. Procédures d'entrée et responsabilités**

3.39 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, se fixent comme objectif d'assurer le congé de tous les passagers qui n'exigent qu'une inspection normale dans les quarante-cinq (45) minutes qui suivent le débarquement, quelles que soient la capacité de l'aéronef et l'heure prévue d'arrivée.

3.40 Afin d'accélérer les inspections, les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports, utilisent la technologie applicable et adoptent un système d'inspection d'immigration à circuits



multiples, ou d'autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers justifie de telles mesures.

3.41 Sauf dans des circonstances particulières, les autorités compétentes n'exigent pas que les documents de voyage ou autres pièces d'identité soient enlevés aux passagers et aux membres d'équipage avant leur arrivée aux points de contrôle des passeports.

3.42 Les autorités compétentes prennent rapidement en charge les passagers et les membres d'équipage aux fins de vérification de leur admissibilité en territoire togolais.

*Note.— Un passager ou un membre d'équipage est « pris en charge pour vérification » lorsqu'il se présente pour la première fois au point de contrôle à l'arrivée après le débarquement, pour solliciter l'entrée dans le pays en cause, ce qui correspond au moment où l'agent de contrôle détermine s'il doit être admis ou non. Cela n'englobe pas le contrôle visuel des documents de voyage, qui peut être effectué immédiatement après le débarquement.*

3.43 L'exploitant d'aéronefs est responsable de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage au débarquement à partir du moment où ils quittent l'aéronef jusqu'à ce qu'ils soient pris en charge pour vérification comme le prévoit le § 3.42.

3.44 Après cette prise en charge les autorités compétentes assument la responsabilité de la garde et des soins des passagers et des membres d'équipage jusqu'à ce qu'ils soient admis ou jugés non admissibles.

3.45 La responsabilité d'un exploitant d'aéronefs d'assurer la garde et les soins des passagers et des membres d'équipage cesse dès que ces personnes sont admises au Togo.

3.46 Les autorités compétentes saisissent les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les autorités compétentes saisissent aussi le document de voyage d'une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage. Ces documents sont retirés de la circulation immédiatement et renvoyés aux autorités compétentes de l'État émetteur ou à la mission diplomatique résidente de cet État.

3.47 Pour des raisons liées à la sécurité de l'État togolais ou de tout autre État contractant de l'OACI; les autorités compétentes peuvent introduire un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Ce système sera conforme aux normes internationales reconnues pour la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs.

*Note 1.— Les RPCV permettent à l'exploitant de l'aéronef de saisir les données personnelles sur les passagers ou les membres d'équipage ainsi que les détails de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Des informations détaillées sur les passagers et/ou membres d'équipage sont ainsi reçues préalablement au départ ou à l'arrivée du vol.*



*Note 2.— Le message EDIFACT/ONU PAXLST est un message électronique standard établi expressément, dans le cadre du programme EDIFACT/ONU, pour la transmission du manifeste (électronique) de passagers. EDIFACT/ONU signifie « Règles des Nations Unies pour l'échange de données informatisées pour l'administration, le commerce et le transport ». Ces règles comprennent une série de normes, directives et lignes directrices convenues internationalement aux fins de l'échange électronique de données structurées, relatives notamment au commerce de biens et de services, entre des systèmes indépendants d'informations informatisées. L'OMD, l'IATA et l'OACI sont convenues conjointement d'une série maximale de données RPCV qui devraient être incorporées dans le message PAXLST à utiliser pour la transmission de ces données par les exploitants d'aéronefs aux services de contrôle frontalier du pays de destination ou de départ. Il se peut que la norme EDIFACT/ONU soit remplacée ou complétée par des techniques modernes de messages, telles que le XML ou des applications web.*

*Note 3.— Sous sa structure de format actuelle, le message EDIFACT/ONU PAXLST ne se prête pas à une utilisation par l'aviation générale.*

3.47.1 Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les autorités compétentes n'exigent que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications contenues dans le Doc 9303 (série) — *Documents de voyage lisibles à la machine*. Tous les renseignements exigés sont conformes aux spécifications figurant dans les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.

3.47.2 En visant à mettre en œuvre un programme national de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), lorsque les autorités compétentes ne sont pas en mesure de se conformer totalement aux dispositions du § 3.47.1 concernant les éléments de données exigés, elles s'assurent que seuls les éléments de données qui ont été définis aux fins d'incorporation dans les messages EDIFACT/ONU PAXLST sont inclus dans les renseignements exigés dans le programme national, ou elles suivent le processus de demande de maintenance de données de l'OMD pour tout écart à la norme.

3.47.3 Lorsqu'un nouveau programme de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) est mis en œuvre, si les autorités compétentes ne sont pas en mesure d'accepter des données sur les passagers transmises selon les spécifications EDIFACT/ONU PAXLST en utilisant la méthode de transmission standard de l'industrie décrite au § 3.47.1, elles consultent les utilisateurs sur les incidences opérationnelles et financières qu'entraînerait la modification du format du message EDIFACT/ONU PAXLST et de son contenu pour l'adapter au format de remplacement requis.

3.47.4 Les autorités compétentes s'efforcent de réduire au minimum le nombre de fois où les données RPCV sont transmises pour un vol donné.

3.47.5 Lorsque l'échange de données RPCV est exigée, les autorités compétentes concernées s'efforcent, dans la mesure du possible, de limiter les fardeaux opérationnels et administratifs qu'une telle exigence impose





sur les exploitants d'aéronefs tout en améliorant la facilitation des passagers.

3.47.6 Autant que possible, les autorités compétentes s'abstiennent d'imposer des amendes et des pénalités aux exploitants d'aéronefs pour toute erreur due à une défaillance des systèmes pouvant se traduire par la non transmission de données ou la transmission de données altérées aux pouvoirs publics conformément aux systèmes RPCV.

3.47.7 Lorsque les données sur les passagers sont transmises électroniquement au moyen d'un système d'enseignements préalables concernant les voyageurs, les autorités compétentes n'exigent pas en plus un manifeste de passagers sur support papier.

3.48 Lorsque les autorités compétentes exigent l'accès aux dossiers passagers (PNR) elles adaptent leurs demandes de données et le traitement de ces données aux lignes directrices élaborées par l'OACI.

3.49 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes prennent toutes dispositions utiles pour que les documents d'identité des visiteurs n'aient à être vérifiés qu'une seule fois au moment de l'entrée et au moment de la sortie.

3.50 Les autorités compétentes n'exigent pas des passagers et des membres d'équipage une déclaration écrite de bagages lorsqu'aucune marchandise soumise à droit de douane ou à restriction n'est transportée.

3.51 Les autorités compétentes adoptent le système du double circuit ou un autre processus sélectif pour l'inspection douanière et de quarantaine, basé sur la gestion des risques, selon les conditions et les volumes de trafic à l'aéroport concerné.

*Note — Voir l'Appendice 6, Recommandation du Conseil de coopération douanière (devenu l'Organisation mondiale des douanes) pour une procédure simplifiée de contrôle douanier fondée sur le système du double circuit.*

3.52 Dans les cas où le passeport d'un visiteur est arrivé à expiration avant la fin de la période de validité d'un visa, si le visa a été émis par le Togo, ce visa continue à être accepté jusqu'à sa date d'expiration lorsqu'il est présenté avec le nouveau passeport du visiteur.

3.53 Lorsque des visas ont été délivrés pour un nombre limité d'entrées, les autorités compétentes indiquent de façon appropriée, claire et non discriminatoire, tous les cas dans lesquels le visa a déjà servi, afin que son titulaire, tout exploitant d'aéronefs ou les administrations publiques d'un État puissent déterminer sa validité rapidement et sans avoir recours à des moyens spéciaux.

3.54 Sauf dans certains cas d'espèce particuliers, les agents des autorités compétentes intéressées restitueront immédiatement après examen les passeports ou autres documents de voyage officiels des passagers et des membres d'équipage.

3.55 Sauf pour des raisons liées à la sécurité de l'État, un passager et ses bagages arrivant à bord d'un vol





international qui comporte deux escales ou plus à des aéroports internationaux situés sur le territoire togolais, ne doivent pas passer les formalités de contrôle frontalier à plus d'un aéroport situé sur le territoire togolais.

## **L. Procédures et règles de transit**

3.56 Les autorités compétentes, par la création de zones de transit direct ou au moyen d'autres dispositions, autorisent les membres d'équipage, les passagers et leurs bagages arrivant d'un autre État et poursuivant leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour à séjourner temporairement à l'aéroport d'arrivée au Togo sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée au Togo.

3.57 Les autorités compétentes limitent au minimum le nombre des États dont les ressortissants doivent présenter des visas de transit direct lorsqu'ils arrivent à bord d'un vol international et poursuivent leur voyage vers un troisième État par le même vol ou par un autre vol à partir du même aéroport le même jour.

## **M. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire**


3.58 Les autorités compétentes permettent aux exploitants d'aéronefs de faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et dégagent les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité, en ce qui concerne les sanctions, amendes, droits et taxes à l'importation, du fait que les bagages ont été mal acheminés.

3.59 Les autorités compétentes autorisent le transfert direct entre les vols internationaux au même aéroport des bagages mal acheminés, sans qu'ils soient inspectés, sauf pour des raisons de sûreté de l'aviation ou pour les autres contrôles nécessaires. Dans les cas où le transfert direct ne peut être réalisé, les autorités compétentes s'assurent que les dispositions sont prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.

3.60 Les autorités compétentes autorisent les exploitants d'aéronefs à présenter des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés en vue du dédouanement, à une destination appropriée, pour le compte de leurs propriétaires, et à livrer ces bagages à leurs propriétaires.

3.61 Les autorités compétentes prennent des dispositions en vue d'accélérer le dédouanement des bagages non identifiés, non réclamés ou mal acheminés, et la remise de ceux-ci à l'exploitant d'aéronefs pour qu'il les restitue à leurs propriétaires. Aux conditions fixées par les autorités compétentes, les exploitants d'aéronefs peuvent être autorisés à ouvrir ces bagages s'il y a lieu afin de déterminer à qui ils appartiennent.

3.62 L'exploitant d'aéronefs est dégagé de l'obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les autorités compétentes, et de toute responsabilité en ce qui concerne les droits et taxes à l'importation dont sont passibles ces bagages, dès que ceux-ci sont pris en charge par les douanes et qu'ils

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>34 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
---	--	--

passent sous le seul contrôle de celles-ci.

## **N. Identification et entrée des membres d'équipage et autre personnel de l'exploitant d'aéronefs**

3.63 Les autorités compétentes prennent, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d'équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.64 Les autorités compétentes facilitent et accélèrent le processus selon lequel les exploitants d'aéronefs ayant leur siège sur le territoire togolais peuvent demander des certificats de membre d'équipage (CMC) pour leurs membres d'équipage.

*Note. — Le CMC a été établi comme carte à utiliser aux fins de l'identification des membres d'équipage de conduite, les licences de membre d'équipage devant servir principalement à attester des qualifications professionnelles des membres des équipages de conduite.*

3.65 Lorsque les autorités compétentes délivrent des certificats aux membres d'équipage, ces certificats sont émis uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 3.

3.65.1 Les autorités compétentes peuvent mettre en place des procédures qui permettent à tout membre d'équipage à qui un certificat de membre d'équipage a été délivré d'examiner et de vérifier la validité des informations qu'il contient, et de faire corriger toute erreur éventuelle, et cela sans frais pour le membre d'équipage.

3.66 Lorsque les exploitants d'aéronefs délivrent des cartes d'identité de membres d'équipage, les autorités compétentes peuvent exiger que ces documents soient produits selon le modèle indiqué à l'Appendice 7, c'est-à-dire avec la même présentation que la zone visuelle du certificat de membre d'équipage lisible à la machine et permettant la confirmation de l'identité et la vérification de sécurité du document, assistées par machine.

3.66.1 Les autorités compétentes s'assurent que les CMC ou autres documents officiels d'identité de membre d'équipage délivrés, suspendus ou retirés sont enregistrés dans une base de données électronique, protégée contre toute ingérence et tout accès non autorisé. Toute information stockée dans la base de données électronique et dans le certificat de membre d'équipage se limite aux seules indications essentielles pour permettre la vérification de l'identité du membre d'équipage.

3.67 Les CMC ne sont délivrés qu'après la vérification des antécédents par l'autorité compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l'émission de CMC fait l'objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la



certification de l'emploi d'un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

3.68 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes acceptent les CMC émis conformément aux dispositions du § 3.65 aux fins d'admission sans visa des membres d'équipage s'ils arrivent en service à bord d'un vol international et s'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État togolais.

3.68.1 Le Togo peut dispenser de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui arrivent en service à bord d'un vol international et demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par le Togo.

3.68.2 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent dispenser de l'exigence d'un visa les membres d'équipage qui présentent à l'arrivée des CMC lorsqu'ils arrivent en qualité de passagers sur un vol d'un autre exploitant d'aéronefs ou par un autre mode de transport et qu'ils demandent l'entrée temporaire pour la période autorisée par l'État togolais afin de rejoindre le prochain vol auquel ils auront été affectés.

3.69 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes établissent des dispositions pour permettre l'entrée temporaire sans délai dans le territoire togolais du personnel technique des exploitants d'aéronefs étrangers dont les lignes aboutissent au territoire togolais ou le traversent, lorsque ce personnel est nécessaire d'urgence pour remettre en état un aéronef dont le vol a dû être interrompu pour des raisons techniques. Lorsque les autorités compétentes exigent une garantie en ce qui concerne la subsistance et/ou le rapatriement de ce personnel, cette garantie est négociée sans que l'entrée des intéressés soit retardée.


## **O. Inspecteurs de l'aviation civile**

3.70 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État contractant de l'OACI qui effectuent des inspections soient traités de la même manière, lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée, que les membres d'équipage.

3.71 L'Autorité de l'aviation civile délivre aux inspecteurs de l'aviation civile un document d'identité, compte tenu des éléments énoncés à l'Appendice 8.

3.72 Sauf cas de force majeure, les inspecteurs de l'aviation civile doivent être en possession du document d'identité spécifié au § 3.71, d'un exemplaire de leur itinéraire délivré par l'Autorité de l'aviation civile et d'un passeport en cours de validité.

3.73 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent accorder aux inspecteurs de l'aviation civile d'un autre État contractant de l'OACI les privilèges d'entrée temporaire décrits au § 3.68 pour

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>36 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
---	--	--

les membres d'équipage, pour autant qu'ils présentent les documents énumérés au § 3.72 (par exemple une pièce d'identité, l'itinéraire et un passeport valide) et qu'ils partent après une période de repos normale.

## **P. Assistance d'urgence/visas d'entrée en cas de force majeure**

3.74 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes mettent en place des mesures nécessaires pour admettre temporairement sur le territoire togolais un passager ou un membre d'équipage qui, en raison du déroutement ou du retard d'un vol pour des raisons de force majeure, n'est pas en possession du visa d'entrée exigé avant son arrivée.

3.75 Les autorités compétentes mettent en place des mesures par lesquelles les passagers en transit qui sont retardés de façon inattendue, du fait d'une annulation ou d'un retard de vol, puissent être autorisés à se loger en dehors de l'aéroport.

3.76 Dans des situations d'urgence résultant de cas de force majeure, les autorités compétentes, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports accordent une assistance prioritaire aux passagers ayant des besoins médicaux, aux mineurs non accompagnés et aux personnes handicapées qui ont déjà commencé leur voyage.

3.77 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent autoriser le départ du Togo, ou le transit par le Togo, des passagers détenteurs de réservations valides de voyage aérien, même si les visas de ces passagers sont expirés en raison de retards de vol résultant de cas de force majeure.

3.78 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent faciliter l'entrée du personnel dont le déploiement est requis à bref délai pour assister les passagers dont les vols ont été perturbés pour des raisons de force majeure.

3.79 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent autoriser le transit par le territoire togolais des passagers qui sont détenteurs de réservations valides de voyage aérien mais qui ne disposent pas des visas d'entrée requis, lorsqu'ils subissent des retards ou des déroutements de vols pour des raisons de force majeure.



## **CHAPITRE 4.**

### **ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES**

#### **A. Généralités**

4.1 Afin de faciliter et d'accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les autorités compétentes adoptent des réglementations et des procédures appropriées au fret aérien et les appliquent de manière à éviter les retards inutiles.

4.2 En ce qui concerne le fret acheminé à la fois par transport aérien et par transport de surface dans le cadre d'une seule et même lettre de transport aérien, les autorités compétentes appliquent autant que possible les mêmes règlements et procédures, dans les conditions où ils s'appliquent au fret acheminé exclusivement par la voie aérienne.

4.3 Lorsqu'elles introduisent ou amendent des réglementations et des procédures relatives à la mainlevée et au dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les autorités compétentes doivent consulter les exploitants d'aéronefs et autres parties intéressées, afin d'accomplir les actions indiquées au § 4.1.

4.4 Les autorités compétentes établissent des procédures pour la transmission d'une déclaration de marchandises importées et exportées avant l'arrivée et le départ des marchandises pour permettre rapidement l'octroi de la mainlevée et le dédouanement des marchandises.

4.5 Lorsque la nature d'une expédition est susceptible d'attirer l'attention de différentes administrations de l'Etat tels que les douanes, les contrôles vétérinaires ou sanitaires, les autorités compétentes s'efforcent de déléguer l'autorité requise pour sa mainlevée ou son dédouanement aux douanes ou à l'un des autres services ou, si cela n'est pas possible, de prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que la mainlevée et le dédouanement soient coordonnés et, dans la mesure du possible, effectués simultanément et avec un minimum de retard.

4.6 Les autorités compétentes n'exigent pas normalement la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et utilisent la gestion des risques pour déterminer les marchandises qui doivent être vérifiées et la portée de cette vérification.

4.7 Dans la mesure du possible, pour plus d'efficacité, des techniques modernes de filtrage ou de vérification sont utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.

4.8 Les autorités compétentes établissent, autant que possible, aux aéroports internationaux ou à proximité, des zones franches et/ou des entrepôts douaniers, qu'ils les développent et exploitent eux-mêmes ou permettent de



le faire, et qu'ils publient un règlement détaillé sur les types d'opérations qui y sont autorisés et sur ceux qui ne le sont pas.

4.9 Dans tous les cas où un aéroport international n'est pas doté d'une zone franche et/ou d'un entrepôt douanier mais où une telle zone et/ou un tel entrepôt existe dans le voisinage, les autorités compétentes doivent prendre des dispositions pour que le transport aérien puisse en bénéficier au même titre que les autres modes de transport.

## **B. Renseignements exigés par les autorités compétentes**

4.10 Les autorités compétentes prennent les mesures nécessaires pour assurer la soumission électronique des renseignements concernant le fret, avant l'arrivée ou le départ des marchandises.

4.11 Les autorités compétentes limitent les données exigées aux détails jugés nécessaires par les administrations de l'Etat pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.

4.12 Les autorités compétentes organisent la collecte de données statistiques dans des délais et dans des conditions de nature à éviter de retarder la mainlevée de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.

4.13 Sous réserve des moyens technologiques des autorités compétentes, les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises, y compris le manifeste de marchandises et/ou les lettres de transport aérien, sont acceptés lorsqu'ils sont présentés sous forme électronique de façon à permettre la transmission à un système d'information des administrations de l'État.

4.14 La production et la présentation du manifeste de marchandises et de la ou des lettres de transport aérien incombent à l'exploitant d'aéronefs ou à son agent agréé. La production et la présentation des autres documents exigés pour le dédouanement des marchandises incombent au déclarant.

4.15 Lorsqu'une administration exige des documents supplémentaires pour les formalités d'importation, d'exportation ou de transit, tels que factures commerciales, formulaires de déclaration, licences d'importation, etc., cette administration doit s'abstenir d'obliger l'exploitant d'aéronefs à veiller à ce que ces exigences soient satisfaites, de le tenir responsable des erreurs ou des omissions que comporteraient ces documents et de lui infliger des amendes ou des sanctions pour lesdites erreurs ou omissions, à moins que l'exploitant d'aéronefs ne soit lui-même le déclarant, qu'il n'agisse pour le compte de celui-ci ou qu'il n'ait des responsabilités juridiques particulières.

4.16 Lorsque les documents nécessaires à l'importation ou à l'exportation de marchandises sont présentés sur support papier, la présentation se base sur la formule-cadre des Nations Unies en ce qui concerne la déclaration de marchandises et sur la présentation figurant à l'Appendice 3 s'il s'agit d'un manifeste de



marchandises.

4.17 Pour promouvoir la facilitation du commerce et l'application de mesures de sûreté, les autorités compétentes encouragent toutes les parties concernées, publiques ou privées, à mettre en œuvre des systèmes compatibles et à utiliser les normes et protocoles appropriés acceptés à l'échelle internationale, afin d'assurer la normalisation et l'harmonisation de l'échange de données électroniques.

4.18 Les systèmes d'information électronique pour la mainlevée et le dédouanement des marchandises, couvrent leur transfert entre le transport aérien et les autres modes de transport.

4.19 Les autorités compétentes qui exigent des documents comme des licences ou certificats pour l'importation ou l'exportation de certaines marchandises doivent publier leurs exigences et établir des procédures commodes pour demander l'émission ou le renouvellement de ces documents.

4.20 Les autorités compétentes encouragent à :

- a) supprimer, dans la mesure du possible, la nécessité de produire manuellement des documents justificatifs, et
- b) établir des procédures permettant de les produire par des moyens électroniques.

4.21 Les autorités compétentes n'exigent pas de formalités consulaires ni de frais ou droits consulaires en ce qui concerne les documents exigés pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

### **C. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation**

4.22 Pour le dédouanement à l'exportation, les autorités compétentes limitent leurs exigences à une déclaration d'exportation simplifiée.

4.23 Les autorités compétentes mettent en place des mesures pour que la mainlevée des marchandises à l'exportation soit réalisée jusqu'au moment du départ d'un aéronef.

4.24 Les autorités compétentes mettent en place des mesures pour que les marchandises à l'exportation puissent être présentées pour dédouanement à tout bureau de douane désigné à cet effet. Le transfert de ce bureau à l'aéroport d'où les marchandises doivent être exportées est réalisé selon les procédures établies dans les lois et règlements du Togo. Ces procédures seront aussi simples que possible.

4.25 Les autorités compétentes n'exigent pas systématiquement une preuve de l'arrivée des marchandises en pays étranger aux fins des formalités d'importation, d'exportation ou de transit.

4.26 Lorsque les autorités compétentes exigent que des marchandises soient vérifiées, mais que celles-ci ont déjà été chargées à bord d'un aéronef au départ, l'exploitant d'aéronefs, ou son agent agréé le cas échéant, est normalement autorisé à fournir aux douanes une garantie pour le retour des marchandises au lieu de retarder le départ de l'aéronef.





## **D. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'importation**

4.27 Lors de la planification des vérifications des marchandises, la priorité est accordée à la vérification des animaux vivants et des marchandises périssables et des autres marchandises dont le caractère urgent est accepté par les autorités compétentes.

4.28 Les expéditions déclarées comme effets personnels et transportées comme bagages non accompagnés sont dédouanées en vertu de dispositions simplifiées.

4.29 Les autorités compétentes prennent des dispositions pour permettre la mainlevée ou le dédouanement des marchandises en vertu de procédures douanières simplifiées, sous réserve des critères suivants :

- a) les marchandises ont une valeur estimative inférieure à un montant maximal au-dessous duquel aucun droit ou taxe à l'importation ne sera perçu ; ou
- b) les marchandises font l'objet de droits ou taxes à l'importation qui sont inférieurs au montant établi par le Togo comme étant la valeur minimale soumise à imposition ; ou
- c) les marchandises ont une valeur estimative inférieure aux limites de valeur spécifiées au-dessous desquelles les marchandises peuvent recevoir la mainlevée ou être dédouanées immédiatement sur la base d'une simple déclaration et du paiement de tout droit ou taxe à l'importation applicable, ou du dépôt auprès des douanes d'une garantie à cet effet ; ou
- d) les marchandises sont importées par une personne autorisée et sont d'un type précis.

4.30 Pour les importateurs autorisés qui répondent à des critères précis, dont des antécédents satisfaisants en matière de conformité aux exigences officielles et un système satisfaisant de gestion de leurs archives commerciales, les autorités compétentes établissent autant que possible des procédures spéciales basées sur la fourniture de renseignements à l'avance et prévoyant la mainlevée immédiate des marchandises à l'arrivée.

4.31 Les marchandises qui ne bénéficient pas des procédures simplifiées ou spéciales mentionnées dans les dispositions des § 4.27 à 4.30 font autant que possible l'objet d'une mainlevée ou d'un dédouanement rapides à l'arrivée, sous réserve du respect des exigences douanières et autres. Les autorités compétentes doivent établir comme objectif la mainlevée, dans les trois heures qui suivent leur arrivée et la soumission des documents appropriés, de toutes les marchandises qui ne nécessitent aucune vérification. Les autorités compétentes, les exploitants d'aéronefs et les importateurs ou leurs agents agréés, doivent coordonner leurs fonctions respectives pour assurer la réalisation de cet objectif.

4.32 Les autorités compétentes traitent autant que possible les demandes de mainlevée d'expéditions partielles lorsque tous les renseignements ont été soumis et qu'il a été satisfait aux autres exigences pour ces





expéditions partielles.

4.33 Les autorités compétentes autorisent le transfert des marchandises qui ont été déchargées d'un aéronef à un aéroport international, à tout bureau douanier désigné en vue du dédouanement. Les procédures douanières concernant ce transfert sont aussi simples que possible.

4.34 Lorsque, du fait d'une erreur, d'une urgence ou d'une impossibilité d'accès à l'arrivée, des marchandises ne sont pas déchargées à leur destination prévue, les autorités compétentes n'imposent pas de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant d'aéronefs, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés ;
- b) une raison valable, acceptable par les autorités douanières, est donnée pour expliquer le non-déchargement des marchandises ;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé.

4.35 Lorsque, suite à une erreur ou à des problèmes de manutention, des marchandises ne figurant pas sur le manifeste sont déchargées à un aéroport international, les autorités compétentes n'imposent pas de pénalités, d'amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

- a) l'exploitant, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés ;
- b) une raison valable, acceptable par les douanes, est donnée pour expliquer la non-déclaration des marchandises ;
- c) le manifeste de marchandises est dûment amendé ;
- d) les marchandises font l'objet des dispositions douanières appropriées.

Le cas échéant, l'autorité compétente concernée, sous réserve du respect de ses exigences, facilitera la réexpédition des marchandises à la bonne destination.

4.36 Si des marchandises sont expédiées vers une destination située dans le territoire Togolais, mais que la mainlevée ne leur a pas été accordée pour utilisation au Togo et qu'il est exigé par la suite qu'elles soient renvoyées au point d'origine ou réexpédiées vers une autre destination, les autorités compétentes autorisent la réexpédition sans exiger de licences d'importation, d'exportation ou de transit, si cela n'entraîne aucune infraction des lois et règlements en vigueur.

4.37 Les autorités compétentes exonèrent l'exploitant d'aéronefs, ou le cas échéant son agent agréé, de droits et taxes à l'importation lorsque les marchandises sont placées sous la garde des autorités compétentes ou, avec l'accord de ceux-ci, mises en la possession d'une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.



## **E. Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre de services internationaux**

4.38 Les provisions et provisions de commissariat importées dans le territoire du Togo en vue de leur utilisation à bord d'aéronefs effectuant des services internationaux sont exonérées de droits et taxes à l'importation, sous réserve du respect des règlements douaniers du Togo.

4.39 Les autorités compétentes n'exigent pas de documentation justificative (comme les certificats d'origine et les factures consulaires ou spécialisées) pour l'importation des provisions et provisions de commissariat.

4.40 Les autorités compétentes autorisent autant que possible la vente ou l'usage de provisions à consommer et de provisions de commissariat à bord des aéronefs, sans imposer de droits et taxes à l'importation, dans les cas où l'aéronef, effectuant des vols internationaux :

- a) fait escale à deux ou plusieurs aéroports internationaux à l'intérieur du territoire du Togo, sans atterrissage intermédiaire sur le territoire d'un autre État ;
- b) n'embarque pas de passagers effectuant un vol intérieur.

4.41 Sous réserve du respect des règlements et exigences et dans la mesure du possible, les autorités compétentes du Togo exonèrent de droits et taxes à l'importation l'équipement au sol et le matériel de sûreté et leurs composants, les éléments pédagogiques et les aides de formation, importés dans le territoire togolais par un exploitant d'aéronefs d'un autre État contractant de l'OACI, ou au nom de cet exploitant, pour son propre usage ou celui de son agent agréé, dans les limites d'un aéroport international ou à une installation hors aéroport approuvée.

4.42 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, a rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, les autorités compétentes accordent rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement d'aéronef et des pièces de rechange qui sont exonérés de droits à l'importation, de taxes ou d'autres frais conformément à l'article 24 de la Convention de Chicago.

4.43 Lorsque l'exploitant d'aéronefs concerné, ou son agent agréé, a rempli les formalités simplifiées relatives aux documents, les autorités compétentes accordent rapidement la mainlevée ou le dédouanement de l'équipement au sol et du matériel de sûreté et de leurs composants, des éléments pédagogiques et des aides de formation, importés ou exportés par un exploitant d'aéronefs d'un autre État contractant de l'OACI.

4.44 Les autorités compétentes autorisent le prêt entre exploitants d'aéronefs d'autres États contractants de l'OACI, ou leurs agents agréés, d'équipement d'aéronef, de pièces de rechange, ainsi que d'équipement au



sol et de matériel de sûreté et de leurs pièces de rechange, importés en exonération conditionnelle de droits et taxes à l'importation.

4.45 Les autorités compétentes exonèrent autant que possible de droits et de taxes à l'importation les documents des exploitants d'aéronefs définis au Chapitre 1 du présent règlement qui doivent être utilisés pour les services aériens internationaux.

## **F. Conteneurs et palettes**

4.46 Sous réserve du respect des règlements et exigences spécifiques, les autorités compétentes accordent aux exploitants d'aéronefs d'autres États contractants de l'OACI l'admission temporaire de conteneurs et de palettes — qu'ils appartiennent ou non à l'exploitant de l'aéronef à bord duquel ils arrivent — à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.

4.47 Autant que possible, les autorités compétentes n'exigent de document d'admission temporaire pour les conteneurs et les palettes que s'ils le considèrent indispensable aux fins du contrôle douanier.

4.48 Si une preuve de réexportation des conteneurs et des palettes est requise, les autorités compétentes acceptent autant que possible comme preuve les documents d'utilisation appropriés de l'exploitant d'aéronefs ou de son agent agréé.

4.49 Les autorités compétentes mettent en place des mesures pour permettre aux exploitants d'aéronefs de décharger sous la surveillance des administrations concernées le fret en transit arrivant en conteneurs et sur palettes, pour qu'ils puissent trier et réassortir les marchandises qui doivent être réexpédiées, sans devoir être dédouanées pour mise à la consommation.

4.50 Les conteneurs et les palettes importés dans le territoire Togolais en vertu des dispositions du § 4.46 sont autorisés à sortir des limites de l'aéroport international pour la mainlevée ou le dédouanement des charges importées, ou pour le chargement à l'exportation, dans le cadre de dispositions simplifiées en matière de documentation et de contrôle.

4.51 Lorsque les circonstances l'exigent, les autorités compétentes autorisent l'entreposage de conteneurs et de palettes admis temporairement à l'extérieur des aéroports.

4.52 Les autorités compétentes autorisent le prêt, entre exploitants d'aéronefs, de conteneurs et de palettes admis en vertu des dispositions du § 4.46 sans exiger le paiement de droits et de taxes à l'importation, à condition qu'ils soient utilisés à bord d'un service international en partance ou qu'ils soient réexportés d'une autre façon.



4.53 Les autorités compétentes autorisent la réexportation par tout bureau de douane désigné des conteneurs et des palettes admis temporairement.

4.54 Les autorités compétentes autorisent l'admission temporaire des pièces de rechange nécessaires à la réparation des conteneurs et des palettes importés dans le cadre des dispositions du § 4.46.

## **G. Formalités et documents relatifs à la poste**

4.55 Les autorités compétentes effectuent les opérations de manutention, de réacheminement et de dédouanement de la poste aérienne et se conforment aux formalités relatives aux documents, prescrites dans les règlements en vigueur de l'Union Postale Universelle.

## **H. Matières radioactives**

4.56 Les autorités compétentes facilitent le dédouanement rapide des matières radioactives importées par voie aérienne, notamment les matières utilisées dans des applications médicales, sous réserve de l'application des lois et règlements applicables régissant l'importation de ces matières.

*Note. — La notification préalable, sur support imprimé ou sous forme électronique, du transport de ces matières devrait en faciliter l'entrée à l'État de destination.*

4.57 Les autorités compétentes évitent d'imposer des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie, supplémentaires aux dispositions du Doc 9284 relatif aux instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.

4.58 L'adoption par le Togo des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d'entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Doc 9284 — *Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, est rapidement notifiée à l'OACI, en vue de la publication dans les Instructions Techniques, en application du § 2.5 du Chapitre 2 du RANT 18 *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*.



## CHAPITRE 5.

### PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES

#### A. Généralités

5.1 Afin de perturber le moins possible l'exploitation ordonnée de l'aviation civile internationale, le Togo coopère avec les autres États contractants de l'OACI pour résoudre rapidement toute différence se posant dans la mise en œuvre des dispositions du présent chapitre.

5.2 Les autorités compétentes facilitent le transit des personnes refoulées d'un autre État conformément aux dispositions du présent chapitre, et apportent la coopération nécessaire aux exploitants d'aéronefs et aux agents d'escorte qui procèdent à ce refoulement.

5.2.1 Durant la période pendant laquelle un passager non admissible ou une personne qui doit être expulsée est sous leur garde, les agents de l'État togolais protègent la dignité de la personne en question et ne prennent aucune mesure susceptible d'y porter atteinte.

*Note.— Les personnes en question doivent être traitées conformément aux dispositions internationales pertinentes, y compris le Pacte international des Nations Unies relatif aux droits civils et politiques.*

#### B. Personnes non admissibles

5.3 Lorsqu'une personne est jugée non admissible conformément au § 3.44, les autorités compétentes en avisent sans délai l'exploitant d'aéronefs, en confirmant par écrit le plus tôt possible.

*Note. — La notification par écrit peut être faite sur papier ou sous forme électronique, par exemple par courrier électronique.*

5.4 Les autorités compétentes, autant que possible, consultent l'exploitant d'aéronefs sur le calendrier d'exécution du refoulement de la personne jugée non admissible, afin de donner à l'exploitant d'aéronefs un délai raisonnable pour procéder au refoulement de la personne sur ses propres services ou pour prendre d'autres dispositions à cet effet.

*Note.— La présente disposition ne doit en aucune manière être interprétée comme une autorisation de renvoyer quiconque demande asile dans le territoire du Togo vers un pays dans lequel sa vie ou sa liberté serait menacée en raison de sa race, de sa religion, de sa nationalité, de son appartenance à un groupe social particulier ou de ses opinions politiques.*

5.5 Les autorités compétentes veillent à ce qu'un ordre de refoulement soit donné à l'exploitant d'aéronefs à l'égard d'une personne jugée non admissible. L'ordre de refoulement comprend les renseignements suivants, s'ils sont connus : nom, âge, sexe et citoyenneté de la personne en question.



5.6 Les autorités compétentes qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible ayant perdu ou détruit ses documents de voyage émettent une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 1, afin d'informer les autorités de l'État (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre, l'ordre de refoulement et tout autre renseignement pertinent sont remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui a la responsabilité de les remettre aux autorités compétentes de l'État de destination.

5.7 Les autorités compétentes qui ordonnent le refoulement d'une personne non admissible dont les documents de voyage ont été saisis conformément au § 3.46 émettent une lettre explicative sous la forme indiquée à l'Appendice 9, section 2, afin d'informer les autorités de l'État (des États) du point de transit et/ou du début du voyage. Cette lettre ainsi qu'une photocopie des documents de voyage saisis et l'ordre de refoulement sont remis à l'exploitant d'aéronefs ou, dans le cas des personnes escortées, à l'agent d'escorte, qui a la responsabilité de les remettre aux autorités compétentes de l'État de destination.

5.8 Les autorités compétentes qui ont des raisons de croire qu'une personne non admissible pourrait offrir une résistance à son refoulement en informent l'exploitant d'aéronefs concerné dès que possible avant le départ prévu, afin qu'il puisse prendre des précautions pour assurer la sûreté du vol.

5.9 L'exploitant d'aéronefs est tenu responsable du coût de la garde et des soins d'une personne non munie des documents requis à partir du moment où elle est jugée non admissible et confiée à l'exploitant d'aéronefs en vue de son refoulement.

5.9.1 Les autorités compétentes sont tenues responsables du coût de la garde et des soins de toutes les autres catégories de personnes non admissibles, y compris les personnes non admises en raison de problèmes de documentation dépassant les compétences de l'exploitant d'aéronefs, ou pour des raisons autres que l'absence de documents requis, à partir du moment où ces personnes sont jugées non admissibles et confiées à l'exploitant d'aéronefs en vue de leur refoulement.

5.10 Lorsqu'une personne jugée non admissible est confiée de nouveau à l'exploitant d'aéronefs en vue de son transport hors du territoire togolais, l'exploitant d'aéronefs n'est pas empêché de recouvrer de cette personne les frais de transport découlant de son refoulement.

5.11 L'exploitant d'aéronefs refoule la personne non admissible :

- a) au point où elle a commencé son voyage ; ou
- b) tout autre endroit où elle peut être admise.

5.11.1 Les autorités compétentes autant que possible consultent, s'il y a lieu, l'exploitant d'aéronefs sur le point le plus pratique où la personne non admissible doit être refoulée.

5.12 Les autorités compétentes acceptent pour vérification une personne refoulée d'un État où elle a été jugée non admissible, si cette personne a commencé son voyage à partir du territoire togolais. Cette personne ne doit pas être renvoyée dans le pays où elle a été précédemment jugée non admissible.



5.13 Les autorités compétentes acceptent la lettre explicative et les autres documents émis conformément aux § 5.6 ou 5.7 comme documentation suffisante pour procéder à la vérification de la personne mentionnée dans la lettre.

5.14 Les autorités compétentes n'imposent pas d'amende aux exploitants d'aéronefs si des personnes à l'arrivée et en transit sont jugées non munies des documents requis, lorsque les exploitants d'aéronefs peuvent démontrer qu'ils ont pris des précautions suffisantes pour vérifier que ces personnes se sont conformées aux exigences en matière de documents aux fins de l'entrée dans l'État de destination.

5.15 Lorsque les exploitants d'aéronefs ont coopéré avec l'administration publique à la satisfaction de celle-ci, par exemple en vertu de mémorandums d'entente conclus entre les parties concernées, à des mesures destinées à empêcher le transport de personnes non admissibles, les autorités compétentes réduisent autant que possible les amendes et pénalités qui pourraient autrement être applicables lorsque de telles personnes sont transportées à destination du Togo.

5.16 Les autorités compétentes n'empêchent pas le départ de l'aéronef d'un exploitant d'aéronefs en attendant de déterminer l'admissibilité de l'un ou l'autre de ses passagers à l'arrivée.

*Note. — Une exception à cette disposition pourrait être faite dans le cas de vols peu fréquents ou si les autorités compétentes avaient des raisons de croire qu'il pourrait y avoir un nombre exceptionnellement élevé de personnes non admissibles sur un vol particulier.*

## **C. Personnes expulsées**

5.17 Les autorités togolaises qui expulsent une personne du territoire togolais lui donnent un ordre d'expulsion. Les autorités concernées indiquent à la personne expulsée le nom de l'État de destination.

5.18 Les autorités qui expulsent des personnes du territoire togolais assument toutes les obligations, responsabilités et coûts connexes.

5.19 Lorsqu'ils prennent des dispositions avec un exploitant d'aéronefs en vue d'une expulsion, les autorités togolaises mettent à sa disposition les renseignements ci-dessous dès que possible, mais au plus tard 24 heures avant l'heure prévue de départ du vol :

- a) une copie de l'ordre d'expulsion, si la législation du Togo le prévoit ;
- b) l'évaluation du risque par les autorités togolaises et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l'exploitant d'aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol ;
- c) les noms et nationalités de tous agents d'escorte.





*Note.— Afin d'assurer la coordination des normes de facilitation et de sûreté, il convient d'accorder une attention particulière aux dispositions applicables de l'Annexe 17 OACI, Chapitre 4.*

5.20 Lorsqu'elles prennent des dispositions en vue d'une expulsion vers un État de destination, les autorités compétentes utilisent dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.21 Les autorités qui présentent une personne à expulser veillent à ce que tous les documents de voyage officiels exigés par tout État de transit et/ou de destination soient fournis à l'exploitant d'aéronefs.

5.22 Les autorités togolaises admettent sur le territoire du Togo les nationaux qui ont été expulsés d'un autre État.

5.23 Les autorités compétentes accordent une attention spéciale à l'admission d'une personne, expulsée d'un autre État, qui détient une preuve de résidence valide et autorisée sur le territoire Togolais.

5.24 Si elles décident qu'une personne expulsée doit être escortée et que l'itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, les autorités compétentes veillent à ce que le ou les agents d'escorte restent auprès de la personne déportée jusqu'à sa destination finale, à moins que les autorités et l'exploitant d'aéronefs intervenant au point de transit ne conviennent à l'avance de dispositions de rechange appropriées.

#### **D. Obtention d'un document de voyage de remplacement**

5.25 Lorsqu'un document de voyage de remplacement doit être obtenu pour faciliter le refoulement et l'acceptation d'une personne non admissible à sa destination, l'Autorité administrative qui ordonne le refoulement doit fournir toute l'assistance possible pour obtenir ce document.

*Note.— L'exigence du § 5.13 pourra être consultée utilement pour faciliter l'application de cette exigence.*

5.26 Les autorités compétentes auxquelles il est demandé de fournir des documents de voyage pour faciliter le retour d'un ressortissant togolais répondent dans un délai raisonnable, c'est-à-dire au plus tard trente (30) jours après avoir reçu la demande, soit en délivrant un document de voyage, soit en démontrant à la satisfaction de l'État requérant que l'intéressé n'est pas un ressortissant togolais.

5.27 Les autorités compétentes n'exigent pas comme condition préalable à la délivrance d'un document de voyage que l'intéressé en ait signé la demande.

5.28 Lorsque l'autorité administrative a déterminé qu'une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est un ressortissant togolais, mais qu'elle ne peut pas délivrer un passeport dans les trente (30) jours suivant la demande, elle délivre un document de voyage d'urgence qui certifie la nationalité de l'intéressé et qui est valide pour la réadmission sur le territoire du Togo.

5.29 L'autorité administrative ne doit pas refuser de délivrer un document de voyage à un ressortissant togolais ni contrecarrer autrement son retour en le rendant apatride.





## CHAPITRE 6.

# AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC

### A. Généralités

6.1 En cas de privatisation d'un aéroport, les *autorités compétentes* veillent à ce que les dispositions du présent règlement continuent d'être appliquées.

6.1.1 Les autorités compétentes, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veillent à ce que la conception, le développement et la maintenance des installations des aéroports internationaux permettent d'assurer un acheminement efficace et effectif.

6.1.2 L'Autorité de l'aviation civile veille à ce que les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs assurent le traitement rapide des passagers, des membres d'équipage, des bagages, des marchandises et de la poste.

6.1.3 Les autorités compétentes veillent à ce que des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) soient assurés aux aéroports internationaux, selon les besoins.

6.1.4 Les autorités compétentes, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veillent à ce que les installations et services fournis aux aéroports internationaux soient, dans la mesure du possible, susceptibles d'être transformés et élargis pour répondre à la croissance du trafic, à un renforcement des prescriptions en matière de sûreté découlant d'une intensification des menaces ou à d'autres changements à l'appui de mesures appropriées visant à préserver l'intégrité des frontières.

*Note.— En ce qui concerne les prescriptions en matière de sûreté de l'aviation, prière de se reporter à la disposition pertinente de l'Annexe 17 de l'OACI, Chapitre 2\* ou au programme national de sûreté de l'aviation civile.*

6.2 Dès les premières étapes de la planification de nouvelles installations ou d'importantes modifications d'installations existantes, y compris les aéroports de fret, à des aéroports internationaux, les autorités compétentes exigent que l'organisme ou les organismes qui sont chargés de la planification consultent s'il y a lieu les autorités administratives, les exploitants d'aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l'aéroport.

6.3 Les exploitants d'aéronefs informent autant que possible les exploitants d'aéroports et les services de l'État, en toute confidentialité commerciale, de leurs plans en matière de service, d'horaire et de parc aérien à l'aéroport, afin qu'une planification rationnelle des installations et services en fonction du trafic prévu soit possible.



6.4 Aux aéroports internationaux où une redevance de services passagers, une taxe d'aéroport ou tout autre droit semblable est perçu, les autorités compétentes veillent à ce que la perception directe auprès des passagers soit évitée dans la mesure du possible.

6.5 Les autorités compétentes, sous réserve des règlements applicables et des limitations fixées par l'exploitant de l'aéroport en raison de contraintes de place ou de capacité, permettent autant que possible aux exploitants d'aéronefs de choisir comment et par qui leurs services d'escale sont assurés.

## **B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports**

### **I. Dispositions communes**

6.6 Les autorités compétentes veillent à ce que les exploitants d'aéroports fournissent des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers.

6.7 Les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs et les autorités publiques échangent autant que possible en temps utile tous les renseignements opérationnels pertinent, afin d'assurer une circulation égale et rapide des passagers et une répartition efficace des ressources.

6.8 Les autorités compétentes, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs mettent en œuvre autant que possible, aux points appropriés et après consultation, des installations et des services automatisés pour le traitement des passagers et des bagages.

6.9 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que les signes utilisés aux aéroports soient fondés sur le *Doc 9636 — Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, publié conjointement par l'OACI et l'Organisation maritime internationale.

6.9.1 Les autorités compétentes, en consultation avec les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs, avisent autant que possible les voyageurs, par des signes, des dépliants, des vidéos, des messages audio, des sites web et autres médias, des pénalités pour toutes infractions aux règlements régissant l'entrée et le départ et pour toutes tentatives d'importer ou d'exporter tout article interdit ou restreint.

6.10 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que les exploitants d'aéroports ou les exploitants d'aérogares installent des mécanismes d'acheminement des personnes lorsque les distances de marche et le volume du trafic à l'intérieur et à travers les bâtiments de l'aérogare le justifient.

6.11 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs installent, selon qu'il convient, des systèmes d'information de vol capables de fournir des renseignements exacts, adéquats et à jour sur les départs, les arrivées, les annulations, les retards et les portes de départ et d'arrivée.

6.12 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce qu'un exploitant d'aéroport ou un exploitant d'aéronefs, selon qu'il convient, maintienne un système d'information de vol en suivant la disposition standard recommandée dans le *Doc 9249 — Affichages publics actualisables relatifs aux vols*.



6.13 L'Autorité de l'aviation civile encourage autant que possible les exploitants d'aéroports, ou le fournisseur de services, selon le cas, à fournir des installations de stationnement de voitures à long et à court terme, à l'usage des passagers, des visiteurs, des équipages et du personnel aux aéroports internationaux.

## **II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs**

6.14 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que des installations convenant au stationnement et au service des aéronefs soient mises à disposition, afin d'accélérer les formalités de congé et les opérations sur les aires de trafic et de réduire la durée d'immobilisation des aéronefs au sol.

## **III. Passagers, équipages et bagages au départ**

6.15 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que des services de transport adéquats soient assurés par le fournisseur de services compétent, entre les aérogares d'un aéroport durant les heures d'exploitation.

### **6.16 Réserve**

6.17 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que les exploitants d'aéroports et le personnel de sûreté et/ou de contrôle frontalier de l'État utilisent des techniques modernes de filtrage et de vérification pour les examens des passagers et de leurs bagages, afin de faciliter le départ des aéronefs.

*Note. — Toute fouille personnelle requise devrait s'effectuer en privé, dans le respect de l'intimité du passager. Des cabines privées sont préférables, mais des paravents mobiles peuvent aussi être utilisés. Les fouilles personnelles doivent être menées par un agent du même sexe que le passager.*

6.18 Les installations d'enregistrement des membres d'équipage et les services d'exploitation doivent être autant que possible aisément accessibles et situés à proximité les uns des autres.

6.19 Les exploitants d'aéroports et les autorités publiques fournissent autant que possible des services efficaces aux exploitants de l'aviation générale ou à leurs agents concernant leurs besoins opérationnels et administratifs.

6.20 Les autorités compétentes mettent en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé, s'il est exigé, puisse être donné aux passagers et équipages au départ dans les délais les plus courts possible. Des postes de contrôle supplémentaires peuvent être mis en place pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.

## **IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée**

6.21 Les autorités compétentes mettent en œuvre un nombre suffisant de postes de contrôle pour qu'un congé puisse être donné aux passagers et équipages à l'arrivée dans les délais les plus courts possible. Un ou plusieurs postes de contrôle supplémentaires peuvent être mis en place, pour les cas complexes, afin de ne pas entraver la circulation de la majorité des passagers.



6.22 Les exploitants d'aéroports doivent prévoir un espace suffisant dans la zone de récupération des bagages afin que chaque passager puisse reconnaître facilement et retirer rapidement ses bagages enregistrés.

6.23 Les exploitants d'aéroports doivent veiller à ce que, là où c'est approprié, des systèmes mécanisés de livraison des bagages soient installés aux aéroports internationaux pour faciliter le mouvement des bagages des passagers.

6.24 Les exploitants responsables des aéroports internationaux veillent à ce que les passagers puissent obtenir dans le transport de leurs bagages une aide qui leur permette de transférer ceux-ci des points de délivrance des bagages jusqu'à des points situés aussi près que possible des postes de stationnement des véhicules de surface qui quittent l'aéroport ou qui relient les diverses aérogares.

#### **V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage**

6.25 Les autorités compétentes permettent que les passagers embarquent, débarquent ou restent à bord pendant l'avitaillement en carburant, chaque fois que cela est possible et à condition que les mesures de sécurité et de sûreté nécessaires soient prises.

6.26 Les autorités compétentes veillent autant que possible à ce que les exploitants d'aéroports prévoient suffisamment d'espace pour les comptoirs dans les zones de transit direct, en fonction des volumes de trafic. L'espace nécessaire et les heures d'exploitation doivent être établis en consultation avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs.

#### **VI. Installations et services divers dans les aérogares de passagers**

6.27 Des moyens d'entreposage pour les bagages laissés en consigne aux aéroports internationaux, sous réserve des exigences de sûreté, sont autant que possible mis en œuvre.

6.28 Les autorités compétentes veillent à ce que les exploitants d'aéroports ou d'aéronefs, le cas échéant, mettent à disposition des installations où les bagages non réclamés, non identifiés ou mal acheminés sont gardés en toute sûreté pour le dédouanement en attendant qu'on les réexpédie, qu'on les réclame ou qu'on s'en défasse conformément aux lois et règlements applicables. Le personnel autorisé de l'exploitant d'aéronefs ou du fournisseur de services a accès à ces bagages pendant les heures d'exploitation de l'aéroport.

6.29 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veillent à ce que les installations des aérogares soient conçues et agencées de manière que les visiteurs ne gênent pas le mouvement des passagers au départ et à l'arrivée.

6.29.1 Des dispositions en vue de mettre en place, dans des secteurs publics ou non contrôlés des zones d'arrivée et/ou de départ, des aménagements destinés aux organisateurs de voyages en groupe/voyagistes, afin de réduire le plus possible les encombrements dans les aérogares doivent être mises en place autant que possible.



6.30 Les autorités compétentes, en consultation avec les exploitants d'aéroports, veillent autant que possible à ce que les points de vente, tout en étant commodément situés, ne gênent pas le mouvement des passagers.

#### **VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste**

6.31 Les autorités compétentes veillent autant que possible à ce que les exploitants d'aéroports prennent les dispositions qui conviennent en vue du congé des aéronefs tout-cargo.

6.32 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veillent autant que possible à ce que les aérogares de fret et leurs routes d'accès côté ville soient conçues et utilisées comme il convient de manière à en faciliter l'accès.

6.33 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs, veillent autant que possible à ce que les aérogares de fret soient conçues pour faciliter le traitement et l'entreposage du fret dans de bonnes conditions de sûreté, d'hygiène, d'efficacité et de sécurité, conformément aux lois et règlements applicables.

6.34 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, prévoient autant que possible des installations adéquates pour le traitement et l'entreposage, dans de bonnes conditions de sûreté, d'efficacité et de sécurité, des envois postaux, aux aéroports internationaux où le volume de la poste le justifie et en conformité avec les lois et règlements applicables.

#### **C. Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire**

6.35 Les autorités compétentes, en collaboration avec les exploitants d'aéroports, veilleront au maintien de l'hygiène publique, notamment par l'application de mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire et vétérinaire aux aéroports internationaux.

6.36 Les autorités compétentes veillent autant que possible à ce que tous les aéroports internationaux importants ou à proximité de ces aéroports, disposent des installations et services nécessaires à la vaccination ou à la revaccination ainsi qu'à l'émission des certificats correspondants.

6.37 Les aéroports internationaux offrent autant que possible des installations adéquates pour l'exécution des mesures d'ordre sanitaire, phytosanitaire ou vétérinaire applicables aux aéronefs, aux membres d'équipage, aux passagers, aux bagages, aux marchandises, à la poste et aux provisions de bord.

6.38 Les autorités compétentes veillent autant que possible à ce que les passagers et les membres d'équipage en transit puissent disposer de locaux exempts de tout risque de contamination et d'insectes vecteurs de maladies, et qu'en cas de nécessité des moyens soient fournis pour transporter les passagers et les membres d'équipage à une autre aérogare ou à un autre aéroport voisins sans risque de contamination. Des modalités et des moyens analogues doivent aussi être prévus pour les animaux.



6.39 Les autorités compétentes veillent à ce que les procédures de manipulation et de distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d'eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports soient conformes au *Règlement Sanitaire International* (2005) et aux lignes directrices applicables de l'Organisation Mondiale de la Santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, ainsi qu'aux règlements aéroportuaires nationaux.

6.40 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports et d'aéronefs, veillent à ce qu'un système sûr, hygiénique et efficace soit mis en place aux aéroports internationaux pour l'enlèvement et l'élimination de tous les déchets, eaux usées et autres matières dangereuses pour la santé des personnes, des animaux ou des végétaux, en conformité avec le *Règlement Sanitaire International* (2005) et les lignes directrices applicables de l'Organisation Mondiale de la Santé et de l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture, ainsi qu'aux règlements aéroportuaires nationaux.

6.41 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéroports, veillent à ce que les aéroports internationaux maintiennent des installations et des services permettant de dispenser des premiers soins sur place et à ce que des dispositions appropriées soient prévues pour l'évacuation rapide des cas plus graves occasionnels vers des services médicaux compétents, selon les arrangements préétablis.

*Note.— Il est conseillé de consulter l'Organisation Mondiale de la Santé pour toutes questions relatives à la santé des passagers.*

## **D. Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services**

6.42 Les autorités compétentes fournissent gratuitement aux exploitants les services suffisants de l'administration publique compétente pendant les heures de service fixées par cette administration publique.

*Note 1.— Aux termes du RANT 15 — Services d'information aéronautique, les autorités compétentes sont tenus de publier, en ce qui concerne leurs aéroports internationaux, la nature et les heures de vacation des services d'entrée et de sortie (douane, immigration, santé).*

*Note 2. — Outre les services mentionnés plus haut, les autorités compétentes, les exploitants d'aéroports et les exploitants d'aéronefs sont invités à envisager des services améliorés aux usagers (passagers, exploitants d'aéronefs, et autres parties qui bénéficieraient de ces services supérieurs), soit gratuitement, soit contre paiement volontaire de droits. Si un droit est imposé, il convient d'en limiter le total au montant nécessaire pour recouvrer le coût du service fourni.*

6.43 Les autorités compétentes peuvent autant que possible prendre des dispositions avec d'autres États afin de poster sur le territoire Togolais des agents des pouvoirs publics compétents pour effectuer un examen préalable des aéronefs, passagers, bagages, membres d'équipage et marchandises, aux fins des formalités de douane, d'immigration, de santé publique et de contrôle vétérinaire et phytosanitaire, avant le départ, si un tel examen facilite le congé à l'arrivée dans ces États.



## **E. Passagers indisciplinés**

6.44 Les autorités compétentes encouragent autant que possible la sensibilisation des passagers à l'inadmissibilité et aux conséquences judiciaires d'un comportement indiscipliné ou perturbateur à l'intérieur des installations aéronautiques et à bord des aéronefs.

6.45 L'Autorité de l'aviation civile veille autant que possible à ce que les exploitants d'aéroports et d'aéronefs et les autorités publiques donnent aux membres intéressés de leur personnel une formation à la détection et au traitement des passagers indisciplinés, incluant la reconnaissance et le désamorçage de situations en escalade, ainsi que la maîtrise des crises.

*Note. — On trouvera dans la Circulaire 288 — Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs, des éléments indicatifs sur les aspects juridiques des passagers indisciplinés et perturbateurs.*

## **F. Commodités pour les passagers**

6.46 Les autorités compétentes veillent dans la mesure du possible, si le trafic le justifie, à ce que les exploitants d'aéroports prévoient des installations appropriées pour les soins des enfants dans les aérogares publiques et les zones de transit direct, à ce que ces installations soient faciles d'accès et à ce que leur emplacement soit clairement indiqué.

6.47 Les autorités compétentes qui imposent des restrictions à l'importation ou à l'exportation des devises d'autres États délivrent autant que possible aux passagers, à leur arrivée, un certificat indiquant le montant des devises en leur possession, et autorisent ces voyageurs, lorsqu'ils restituent ces certificats avant de quitter l'État, à emporter ces devises. Une annotation sur le passeport ou sur tout autre document officiel de voyage peut servir aux mêmes fins.

### **6.48 Réserve**

6.49 Les autorités compétentes veillent autant que possible à ce qu'un exploitant d'aéroports ou un ou plusieurs fournisseurs de services, selon qu'il convient, fournissent aux passagers des informations sur les transports de surface disponibles à l'aéroport.

6.50 Les autorités compétentes mettent en place des mesures pour qu'aux heures correspondant aux besoins des voyageurs un service de change légal des devises étrangères soit assuré aux aéroports internationaux par un organisme d'État ou par un organisme privé qu'ils auront habilité à cet effet. Ce service est offert aux passagers à l'arrivée et au départ.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 09**

### **Facilitation**

Page: **56 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

*Note. — L'emploi, aux aéroports internationaux, de changeurs automatiques qui permettent au passager en partance d'obtenir, à n'importe quel moment du jour ou de la nuit, des devises étrangères, s'est révélé être une aide précieuse et devrait être envisagé par les autorités compétentes comme une solution possible.*





## CHAPITRE 7.

### ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX

#### A. Généralités

7.1 Les autorités compétentes doivent prêter toute l'assistance possible à tout aéronef qui, pour des raisons indépendantes de la volonté du pilote commandant de bord, a atterri ailleurs qu'à l'un de ses aéroports internationaux et, à cette fin, veillent à ce que les formalités et modalités de contrôle soient en pareil cas réduites au minimum.

7.2 Le pilote commandant de bord, ou à défaut le membre d'équipage que son rang désigne pour le remplacer, doit faire en sorte que l'atterrissage soit signalé le plus tôt possible aux autorités compétentes.

#### B. Arrêt de courte durée

7.3 S'il est manifeste que l'aéronef doit poursuivre son vol assez peu de temps après son arrivée, les procédures suivantes sont appliquées :

7.3.1 Les mesures de contrôle sont limitées à celles qui suffisent à assurer que l'aéronef reparte avec le chargement qu'il avait à bord à son arrivée. Au cas où, à cause des contingences de l'exploitation ou pour d'autres raisons, le chargement ou une partie du chargement ne peut repartir sur l'aéronef en cause, les autorités compétentes accélèrent les formalités de congé et facilitent l'acheminement rapide du chargement à sa destination.

7.3.2 Les autorités compétentes désignent, au besoin, un espace suffisant placé sous leur surveillance générale, où les passagers et l'équipage peuvent circuler pendant leur arrêt.

7.3.3 Le pilote Commandant de bord n'est pas tenu de s'adresser à plus d'une autorité pour obtenir l'autorisation de décoller (en dehors de l'autorisation éventuelle du contrôle de la circulation aérienne).

#### C. Interruption du vol

7.4 S'il est manifeste que l'aéronef sera retardé assez longtemps ou qu'il ne peut poursuivre son vol, les dispositions suivantes s'appliquent :

7.4.1 Pendant qu'il attend les instructions des autorités compétentes, ou si ni lui ni son équipage ne sont en mesure d'entrer en rapport avec eux, le pilote Commandant de bord a le droit de prendre les mesures d'urgence qu'il juge nécessaires à la santé et à la sécurité des passagers et de l'équipage et à la protection de l'aéronef et de son chargement contre les pertes ou la destruction.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 09**

### **Facilitation**

Page: **58 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

7.4.2 Si les formalités nécessaires ne peuvent être accomplies rapidement, les passagers et l'équipage sont autorisés à se procurer un abri convenable en attendant qu'elles soient terminées.

7.4.3 Si leur déchargement s'impose pour des raisons de sécurité, les marchandises, les provisions de bord et les bagages non accompagnés sont déposés dans un espace voisin et y restent jusqu'à ce que les formalités nécessaires soient terminées.

7.4.4 En ce qui concerne la poste, les règlements en vigueur de l'Union Postale Universelle s'appliquent.



## **CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DIVERSES DE FACILITATION**

### **A. Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie**

#### **8.1 Réserve**

8.2 Les aéronefs, l'équipement au sol, le matériel de sûreté, les rechanges et les fournitures techniques d'un exploitant d'aéronefs, situés sur le territoire du Togo et destinés à être utilisés pour l'exploitation d'un service aérien international desservant le Togo, sont exemptés de l'application des lois du Togo autorisant la réquisition ou la saisie d'aéronefs, de matériel, de rechanges ou de fournitures pour usage public, sans préjudice du droit de saisie pour infractions aux lois du Togo.

### **B. Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents**

8.3 Sous réserve des conditions que peuvent imposer le RANT 12 — *Recherches et sauvetage* — et le RANT 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* —, les autorités compétentes prennent les dispositions nécessaires pour permettre l'entrée sans délai sur le territoire togolais, à titre temporaire, du personnel qualifié nécessaire aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef perdu ou endommagé.

8.3.1 Dans le cadre des dispositions qu'elles prennent pour permettre l'entrée sans délai du personnel mentionné au § 8.3, les autorités compétentes n'exigent aucun autre document de voyage qu'un passeport, si celui-ci est nécessaire (voir § 3.5).

8.3.2 Dans le cas où les autorités compétentes exigent un visa d'entrée pour le personnel mentionné au § 8.3, lorsque cela est nécessaire et à titre exceptionnel, ces autorités délivrent le visa à l'arrivée de ces personnes ou facilitent leur admission d'une autre manière si elles sont en possession d'un ordre de mission de leurs autorités nationales compétentes (voir § 3.38).

8.3.3 L'Autorité de l'aviation civile fait, dans toute la mesure possible, en sorte que les autorités compétentes soient bien au courant des dispositions des RANT 13 et 9 relatifs à la facilitation des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. À cet égard, les autorités reconnaissent la nécessité pour les enquêteurs concernés de pouvoir se rendre sans délai sur le lieu de l'accident ou de l'incident, et au besoin les aider à cette fin.

8.4 Les autorités compétentes facilitent l'entrée temporaire sur le territoire togolais de tous aéronefs, outillage, rechanges et matériel nécessaires aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération en ce qui concerne un aéronef endommagé d'un État étranger. Ces articles sont admis temporairement en franchise de droits de douane et autres taxes ou redevances et sont exemptés de



l'application de toute réglementation limitant l'importation des marchandises.

*Note. — Il est entendu que les dispositions du présent paragraphe n'empêchent pas l'application des mesures sanitaires, vétérinaires ou phytosanitaires nécessaires.*

8.5 Les autorités compétentes facilitent la sortie du territoire togolais de l'aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que de l'outillage, des rechanges et du matériel entrés sur le territoire aux fins de recherches, de sauvetage, d'enquêtes sur les accidents, de réparation ou de récupération.

8.6 L'aéronef endommagé ou des parties de celui-ci et toutes provisions de bord ou marchandises à son bord, ainsi que tous aéronefs, outillage, rechanges ou matériel entrés dans le territoire Togolais pour être employés temporairement aux recherches, au sauvetage, aux enquêtes sur les accidents, aux réparations ou à la récupération et qui ne sont pas retirés du territoire togolais dans les délais fixés par le Togo sont assujettis aux lois applicables au Togo.

8.7 Si, à l'occasion d'une enquête sur un accident d'aviation, il se révèle nécessaire d'envoyer des éléments d'un aéronef endommagé dans un autre État contractant de l'OACI en vue d'un examen technique ou d'un essai, les autorités compétentes veillent à ce que le mouvement de ces éléments s'effectue sans délai. De même, les autorités compétentes facilitent le retour de ces éléments dans l'État qui a ouvert l'enquête sur l'accident si ce dernier en a besoin pour achever cette enquête.

### **C. Missions de secours en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies**

8.8 Les autorités compétentes facilitent sur le territoire togolais l'entrée, la sortie et le transit des aéronefs qui effectuent des missions de secours accomplies par des organisations internationales reconnues par les Nations Unies ou pour le compte de ces organisations, ou par le Togo ou pour leur compte, et prennent toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité de l'exploitation des vols en question. Ces missions sont entreprises en cas de catastrophe naturelle ou causée par l'homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l'environnement, ou de situation d'urgence semblable exigeant l'assistance des Nations Unies. Ces vols sont entrepris aussi rapidement que possible lorsque l'accord du Togo a été obtenu.

*Note 1.— Conformément à son Glossaire international multilingue agréé de termes relatifs à la gestion des catastrophes, le Département des affaires humanitaires des Nations Unies considère qu'une urgence est un « événement brusque et généralement imprévu qui requiert des mesures immédiates pour minimiser ses conséquences néfastes » et qu'une catastrophe est une « grave interruption de fonctionnement d'une société, causant des pertes humaines, matérielles ou environnementales que la société affectée ne peut surmonter avec ses seules ressources propres ».*

*Note 2.— En ce qui concerne l'application des mesures visant à assurer la sécurité de l'exploitation des*



*aéronefs qui effectuent des missions de secours, l'attention est attirée sur le RANT 11, PART 1 — Services de la circulation aérienne —, sur le Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils (Doc 9554) et sur le Manuel concernant l'interception des aéronefs civils (Doc 9433).*

8.9 Les autorités compétentes doivent faire le nécessaire pour que le personnel et les articles arrivant dans le cadre d'une mission de secours visée au § 8.8 soient admis sans délai.

#### **D. Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité**

8.10 En cas d'urgence, les autorités compétentes facilitent l'entrée, le transit et le départ des aéronefs utilisés pour combattre ou prévenir la pollution des mers ou pour effectuer d'autres opérations nécessaires en vue de garantir la sécurité en mer, la sécurité de la population ou la protection du milieu marin.

8.11 En cas d'urgence, les autorités compétentes facilitent, dans toute la mesure possible, l'entrée, le transit et le départ des personnes, des cargaisons, du matériel et de l'équipement requis pour les opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité, décrites au § 8.10.

#### **E. Mise en application du Règlement sanitaire international et des dispositions correspondantes**

8.12 Les autorités compétentes respectent les dispositions pertinentes du *Règlement sanitaire international (2005)* de l'Organisation mondiale de la santé.

8.13 Les autorités compétentes prennent toutes les mesures possibles pour que les personnes qui procèdent à des vaccinations utilisent le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du *Règlement sanitaire international (2005)*, afin d'assurer une acceptation uniforme.

8.14 Les autorités compétentes prennent des dispositions pour que tous les exploitants d'aéronefs et tous les organismes intéressés puissent fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays de destination ainsi que le Modèle de certificat international de vaccination ou de certificat attestant l'administration d'une prophylaxie, conforme aux dispositions de l'article 36 et de l'Annexe 6 du *Règlement sanitaire international (2005)*.

8.15 Le pilote commandant de bord d'un aéronef veille à notifier promptement tout cas présumé de maladie transmissible aux autorités de contrôle de la circulation aérienne, afin de leur permettre de prévoir plus facilement le personnel et l'équipement médicaux nécessaires à la gestion des risques pour la santé publique à l'arrivée.



*Note 1. — Il y a lieu de suspecter la présence d'une maladie transmissible et d'en faire une évaluation approfondie lorsqu'une personne présente de la fièvre (température égale ou supérieure à 38 °C [100 °F]) accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique ; confusion mentale apparue nouvellement.*

*Note 2. — En présence d'un cas suspect de maladie transmissible à bord d'un aéronef, le pilote commandant de bord peut avoir à suivre les protocoles et procédures de son exploitant, en plus des dispositions juridiques relatives à la santé des pays de départ et/ou de destination. Ces dispositions se trouvent normalement dans les Publications d'information aéronautique (AIP) des États intéressés.*

*Note 3. — les RANT 06 - PART OPS 1 et PART OPS 3 — Exploitation technique des aéronefs — décrivent les fournitures médicales « de bord » qui doivent être transportées à bord d'un aéronef. Les Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (Doc 4444) (PANS-ATM) expliquent en détail les procédures à suivre par le pilote Commandant de bord dans ses communications avec le contrôle de la circulation aérienne.*

8.15.1 Lorsqu'une menace pour la santé publique a été identifiée et que les autorités de santé publique du Togo exigent des renseignements sur les itinéraires des passagers et/ou des équipages ou sur leurs coordonnées dans le but de localiser les personnes qui auraient pu être exposées à une maladie transmissible, les autorités togolaises acceptent la « Carte de localisation de passager pour la santé publique » reproduite à l'Appendice 13, comme seul document à cette fin.

## **F. Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible**

8.16 Les autorités sanitaires établissent un plan national pour l'aviation en préparation d'une flambée de maladie transmissible posant un risque pour la santé publique ou constituant une urgence de santé publique de portée internationale.

*Note 1. — Des conseils pour l'établissement d'un plan national pour l'aviation sont affichés sur le site web de l'OACI à la page de la médecine de l'aviation.*

*Note 2.— Le RANT 11 - PART 1 — Services de la circulation aérienne et le RANT 14 - PART 1— Aérodrômes, — Conception et exploitation technique des aérodrômes — exigent des services de la circulation aérienne et des aérodrômes qu'ils établissent respectivement des plans d'urgence et des plans d'urgence d'aérodrome en prévision d'urgences de santé publique de portée internationale.*

## **G. Établissement de programmes nationaux de facilitation**

8.17 L' Autorité de l'aviation civile établit un programme national de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention et de l'Annexe 9 de l'OACI.



8.18 L'objectif du programme national de facilitation du transport aérien est d'adopter toutes les mesures possibles pour faciliter le mouvement des aéronefs, des équipages, des passagers, des marchandises, de la poste et des provisions de bord en éliminant les obstacles et les retards inutiles.

8.18.1 Le Togo se sert des éléments indicatifs présentés à l'Appendice 12 pour l'institution d'un programme national de facilitation du transport aérien.

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

8.20 L'Autorité de l'aviation civile met en place des mesures afin d'instaurer une étroite coordination, adaptée aux circonstances, entre les programmes de facilitation et de sûreté de l'aviation civile. À cette fin, certains membres des comités de facilitation sont également membres des comités de sûreté.

8.21 Les éléments indicatifs présentés aux Appendices 11 et 12 sont utilisés autant que possible pour l'institution et le fonctionnement de comités nationaux de facilitation du transport aérien et de comités de facilitation d'aéroport.

## **H. Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance**

### **I. Généralités**

8.22 Lorsqu'elles voyagent, les personnes handicapées reçoivent autant que possible une assistance spéciale, de façon à pouvoir bénéficier des services qui sont habituellement offerts au grand public. Cette assistance comprend la fourniture de renseignements et directives sous une forme pouvant être comprise par les voyageurs aux prises avec des difficultés d'ordre cognitif ou sensoriel.

8.23 Les autorités compétentes coopèrent autant que possible pour prendre les mesures nécessaires pour rendre accessibles aux personnes handicapées tous les éléments de la chaîne de déplacement de la personne, du début jusqu'à la fin.

8.24 Les autorités compétentes prennent autant que possible les mesures nécessaires auprès des exploitants d'aéronefs, des aéroports et des services de manutention au sol pour établir des exigences minimales et uniformes d'accessibilité qui visent les services de transport offerts aux personnes handicapées depuis l'arrivée à l'aéroport de départ jusqu'au moment de quitter l'aéroport de destination.

8.25 Les autorités compétentes prennent dans la mesure du possible les mesures nécessaires auprès des exploitants d'aéronefs, des aéroports, des services de manutention au sol et des agences de voyages pour que les personnes handicapées reçoivent de leur part les informations qui leur sont nécessaires, et ils prennent les



mesures nécessaires pour que les compagnies aériennes, les aéroports, les services de manutention au sol et les agences de voyages soient en mesure d'apporter à ces passagers l'assistance nécessaire selon leurs besoins, afin de leur faciliter le voyage.

8.26 Les autorités compétentes prennent dans la mesure du possible toutes les mesures nécessaires pour obtenir l'appui des exploitants d'aéronefs, des aéroports et des services de manutention au sol afin d'établir et de coordonner des programmes de formation visant à garantir la présence de personnel pouvant assister les personnes handicapées.

## **II. Accès aux aéroports**

8.27 Les autorités compétentes mettent en place des mesures nécessaires pour que les installations et services d'aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.

8.28 Les autorités compétentes veillent autant que possible à ce que des mécanismes de levage ou tous autres dispositifs appropriés soient disponibles pour faciliter en cas de besoin les déplacements des personnes handicapées entre l'aéronef et l'aérogare à l'arrivée et au départ, lorsqu'il n'est pas fait usage de passerelles télescopiques.

8.29 Des mesures sont prises dans la mesure du possible pour que les malentendants et les malvoyants puissent obtenir les informations sur les vols.

8.30 Les emplacements réservés à l'embarquement et au débarquement des personnes handicapées à l'aérogare sont situés à proximité immédiate des entrées principales. Pour faciliter le mouvement vers les diverses parties de l'aéroport, les trajets d'accès devraient être libres d'obstacles.

### **8.31 Réserve**

8.32 Des emplacements de stationnement automobile adéquats sont autant que possible réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité et les mesures appropriées sont prises pour faciliter leurs déplacements entre les zones de stationnement et les aérogares.

8.33 Le transfert de bord à bord des passagers et, notamment des personnes handicapées est autorisé, si cela est nécessaire, lorsque les délais de correspondance et autre conditions nécessaires le permettent.

## **III. Accès aux services de transport aérien**

8.34 Les autorités compétentes mettent en place les mesures nécessaires pour s'assurer que les personnes handicapées ont un accès satisfaisant aux services de transport aérien.

8.35 Les autorités compétentes introduisent des dispositions selon lesquelles les aéronefs mis en service nouvellement ou après une rénovation majeure devraient être conformes à des normes minimales et uniformes d'accessibilité en ce qui concerne l'équipement de bord, qui devrait comprendre des accoudoirs amovibles, des fauteuils roulants de bord, des toilettes, ainsi que l'éclairage et les signes appropriés.





8.36 Les fauteuils roulants ainsi que les appareils et équipements spéciaux dont ont besoin des personnes handicapées sont autant que possible transportés gratuitement en cabine si, de l'avis de l'exploitant d'aéronefs, l'espace et la sécurité le permettent, ou sont désignés comme bagages prioritaires. Les animaux de service accompagnant des passagers handicapés devraient aussi être transportés gratuitement dans la cabine, sous réserve de l'application de toute réglementation pertinente du Togo ou de l'exploitant d'aéronefs.

8.36.1 Les autorités compétentes qui imposent des restrictions sur le transport de dispositifs alimentés par accumulateurs, incluant les aides à la mobilité contenant des accumulateurs versables, en avisent promptement l'OACI pour que de telles restrictions puissent être incluses dans le Doc 9284, Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses et pour assurer que les exploitants d'aéronefs rendent publiques de telles informations, et en conformité avec les dispositions du § 2.5 du Chapitre 2 de l'Annexe 18.

8.37 En principe, les personnes handicapées sont autorisées à déterminer elles-mêmes si elles ont besoin d'un accompagnateur, et à voyager sans devoir présenter une autorisation médicale. Par contre, un préavis est obligatoire si le passager a besoin d'être aidé ou soulevé. Les exploitants d'aéronefs ne sont autorisés à exiger des passagers handicapés qu'ils obtiennent une autorisation médicale ou qu'ils soient avec un accompagnateur que lorsqu'il est clair que leur condition médicale risque de compromettre leur sécurité ou leur bien-être ou ceux des autres passagers. En outre, les exploitants d'aéronefs ne sont autorisés à exiger un accompagnateur que lorsqu'il est clair qu'une personne handicapée ne peut subvenir à ses besoins et donc que sa sécurité ou son bien-être ou celle d'un autre passager ne peut être garantie.

#### 8.38 **Réservé**

### **I. Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles**

8.39 Le Togo lorsqu'il est L'État d'occurrence d'un accident d'aviation ou État adjacent prend des dispositions pour faciliter l'entrée sur son territoire, à titre temporaire, des membres de la famille des victimes d'un accident d'aviation.

8.40 Le Togo lorsqu'il est L'État d'occurrence ou État adjacent prend également des dispositions pour faciliter l'entrée sur le territoire, à titre temporaire, de représentants autorisés de l'exploitant de l'aéronef accidenté, ou du partenaire de l'alliance à laquelle appartient l'exploitant, afin de lui permettre de prêter assistance aux survivants et aux membres de leurs familles, aux membres de la famille des victimes décédées des suites de l'accident et aux autorités pertinentes des différents États impliqués.

*Note. — Les accords de partage de code ou autres accords semblables inter compagnies obligent parfois les partenaires d'une alliance à jouer le rôle de « premier intervenant » au nom de l'exploitant touché, lorsque le partenaire peut arriver sur les lieux de l'accident plus rapidement que l'exploitant touché.*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 09**

### **Facilitation**

Page: **66 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

8.41 Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l'entrée sans délai des personnes mentionnées au § 8.39, le Togo en tant qu'État d'occurrence ou État adjacent à l'État d'occurrence n'exige aucun autre document de voyage qu'un passeport, ou un document de voyage d'urgence délivré expressément à ces personnes, pour leur permettre de se rendre au Togo. Dans le cas où le Togo à titre exceptionnel exige un visa d'entrée pour les personnes mentionnées aux § 8.39 et 8.40, il accélère la délivrance de ces visas.

8.42 Les autorités compétentes prennent des dispositions pour délivrer, s'il y a lieu, des documents de voyage d'urgence aux survivants de l'accident qui sont des ressortissants togolais.

8.43 Les autorités compétentes accordent toute l'assistance nécessaire, par exemple en prenant des dispositions pour assurer le transport et le dédouanement, afin d'aider au rapatriement des dépouilles mortelles vers leur pays d'origine, à la demande des familles des victimes ou de l'exploitant de l'aéronef accidenté.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 09**

### **Facilitation**

Page: **67 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

# **APPENDICES**



**APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE**

<b>DÉCLARATION GÉNÉRALE</b> (sortie/entrée)		
Exploitant .....		
Marques de nationalité et d'immatriculation .....		Vol n° ..... Date .....
Départ de ..... (localité)		Arrivée à ..... (localité)
<b>ITINÉRAIRE</b> Inscrire dans la colonne « localité » l'origine, chaque escale et la destination)		
LOCALITÉ	NOM DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE*	NOMBRE DE PASSAGERS SUR CE TRONÇON**
		<i>Lieu de départ :</i> Embarqués .....
		En transit même vol .....
		<i>Lieu d'arrivée :</i> Débarqués .....
		En transit même vol .....
<p><i>Déclaration de santé</i> Nom et numéro de siège ou fonction des personnes à bord atteintes de maladies autres que le mal de l'air ou des accidents, qui peuvent souffrir d'une maladie transmissible (la présence de fièvre [température égale ou supérieure à 38 °C (100 °F)] accompagnée d'un ou de plusieurs des signes et symptômes suivants : malaise évident ; toux persistante ; respiration pénible ; diarrhée continue ; vomissement continu ; éruptions cutanées ; ecchymose ou saignement sans antécédent traumatique, ou confusion mentale apparue nouvellement, accroît la possibilité que la personne souffre de maladie transmissible), ainsi que des cas de maladie débarqués au cours d'un arrêt précédent. ....</p> <p>Renseignements détaillés sur chaque désinsectisation ou autre opération sanitaire (lieu, date, heure, méthode) effectuée au cours du vol. S'il n'y a pas eu de désinsectisation en cours de vol, donner des précisions sur la désinsectisation la plus récente .....</p> <p>Signature, s'il y a lieu, avec date et heure _____ Membre d'équipage intéressé</p>		<p>Réservé à l'administration</p>
<p>Je, soussigné, déclare que toutes les indications et tous les renseignements contenus dans la présente déclaration générale ainsi que dans tous formulaires supplémentaires qui doivent accompagner cette déclaration générale donnent, à ma connaissance, un exposé complet, sincère et véritable de la situation. Je déclare en outre que tous les passagers en transit poursuivront (ont poursuivi) leur voyage par le même vol.</p> <p style="text-align: right;">SIGNATURE _____ Agent agréé ou pilote commandant de bord</p>		

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

Format de l'imprimé 210 × 297 mm (ou 8 1/4 × 11 3/4 pouces).

\* À remplir si l'État l'exige.

\*\* Ne pas remplir lorsque des manifestes de passagers sont présentés, et ne remplir que si l'État l'exige.

← 210 mm (ou 8 1/4 pouces) →



**APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS**

**MANIFESTE DE PASSAGERS**

Exploitant .....  
Marques de nationalité et d'immatriculation\* ..... Vol n° ..... Date .....

Lieu d'embarquement ..... Lieu de débarquement .....  
(localité) (localité)

Nom et initiales des prénoms	Réservé à l'exploitant	Réservé à l'administration
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....
.....	.....	.....

Format de l'imprimé 210 × 297 mm (ou 8 1/4 × 11 3/4 pouces).  
\* Ne remplir que si l'État l'exige.

210 mm (ou 8 1/4 pouces)





Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

**RANT 09**  
**Facilitation**

Page: 71 de 88  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT  
À EFFET RÉMANENT**

GOUVERNEMENT DE.....

**CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR  
TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT**

Les surfaces intérieures, y compris la soute, de l'aéronef ..... ont été traitées avec un produit de  
(numéro d'immatriculation)  
désinsectisation à effet rémanent approuvé le ..... conformément aux recommandations de l'Organisation mondiale de la  
(date)  
santé (OMS, Relevé épidémiologique hebdomadaire n° 7, 1985, p. 47 ; n° 12, 1985, p. 90 ; n° 45, 1985, p. 345-346 et n° 44, 1987,  
p. 335-336) et aux amendements de ces recommandations.

Le traitement doit être renouvelé si, par suite d'un nettoyage ou d'autres opérations, une quantité importante du produit de  
désinsectisation à effet rémanent a été enlevée et, de toute façon, dans un délai de huit semaines à partir de la date ci-dessus.

Date de péremption : .....

Signature : .....

Titre : .....

Date: .....




## APPENDICE 5. CARTE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT

CARTE INTERNATIONALE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT		
(En caractères d'imprimerie*)		
1. Nom :	.....	.....
	<i>Nom principal</i>	<i>Nom(s) secondaire(s)</i>
2. Date de naissance :	.....	.....
	<i>année</i>	<i>mois</i> <i>jour</i>
3. Nationalité :	.....	
4. Document de voyage :	.....	.....
	<i>État d'émission</i>	<i>Type de document</i> <i>Numéro</i>
5. Pour les passagers à l'arrivée :	.....	
	port d'embarquement	
	ou	
	.....	
	Pour les passagers au départ :	
	port de débarquement	
6. (Autres données, demandées à l'option de l'État)	.....	
a)	.....	
b)	.....	
c)	.....	

\* S'applique aux langues utilisant l'alphabet latin.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>73 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	--	--

## **APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE\***

\* *Maintenant l'Organisation Mondiale des Douanes (OMD).*

### **Pour une procédure simplifiée de contrôle douanier des voyageurs arrivant par la voie aérienne, fondée sur le système du double circuit (8 juin 1971)**

« LE CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE,

*Vu* la Recommandation n<sup>o</sup> B-3 formulée à la septième Session de la Division de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale et adoptée par le Conseil de cette organisation en décembre 1968, relative à la création, dans les aéroports internationaux, de systèmes de double circuit pour le dédouanement rapide des bagages à l'arrivée ;

*Vu* la Recommandation n<sup>o</sup> 11 adoptée à la deuxième Session intermédiaire de la Commission européenne de l'aviation civile en juillet 1969 sur le système du double circuit ou système rouge/vert ;

*Désirant* contribuer aux efforts visant à améliorer l'écoulement des voyageurs dans les aéroports internationaux ;


*Considérant* que ce but peut être atteint par l'adoption d'une procédure simplifiée de contrôle douanier des voyageurs et de leurs bagages fondée sur le système du double circuit ;

*Considérant* qu'un tel système peut être mis en place sans nuire à l'efficacité du contrôle et qu'il permet aux autorités douanières de faire face, dans des conditions satisfaisantes, à l'accroissement du nombre des voyageurs sans qu'elles aient à renforcer corrélativement leur personnel ;

*Considérant* que l'harmonisation des caractéristiques de ce système dans les différents pays est une condition essentielle de son bon fonctionnement ;

*Recommande* que les États membres mettent en place, dans leurs principaux aéroports internationaux, en étroite collaboration avec les autorités aéroportuaires et les autres services intéressés, le système du double circuit pour le contrôle à l'entrée des voyageurs et de leurs bagages selon les indications ci-après :

- 1) Le système permettra aux voyageurs de choisir entre deux types de circuits :
  - a) l'un (circuit vert) pour les voyageurs n'ayant pas de marchandises ou n'ayant que des marchandises admissibles en franchise des droits et taxes et ne faisant pas l'objet de prohibitions ou de restrictions à l'importation ;

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>74 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	--	--

- b) l'autre (circuit rouge) pour les voyageurs ne se trouvant pas dans cette situation.
- 2) Chaque circuit sera clairement et distinctement signalé afin de permettre aux voyageurs de choisir, facilement et en connaissance de cause, le circuit qu'ils doivent emprunter. Les principales caractéristiques de cette signalisation seront les suivantes :
- a) pour le circuit mentionné au paragraphe 1 a), symbole de couleur verte, ayant la forme d'un octogone régulier, et l'inscription : « RIEN À DÉCLARER » (« NOTHING TO DECLARE ») ;
- b) pour le circuit mentionné au § 1 b), symbole de couleur rouge, de forme carrée, et l'inscription :  
« MARCHANDISES À DÉCLARER » (« GOODS TO DECLARE »).
- En outre, les circuits devraient être signalés par une inscription comportant le mot « DOUANE » (« CUSTOMS »).
- 3) Les inscriptions visées au § 2 seront rédigées en français et/ou en anglais ainsi que dans toute autre langue jugée utile dans l'aéroport considéré.
- 4) Les voyageurs doivent être suffisamment informés pour être en mesure de choisir entre les deux circuits. Il importe à cet effet que :
- a) les voyageurs soient renseignés sur le fonctionnement du système et sur les espèces et les quantités de marchandises qu'ils peuvent détenir lorsqu'ils empruntent le circuit vert. Ces indications pourront être données soit au moyen d'affiches ou de panneaux disposés dans les locaux aéroportuaires, soit à l'aide de dépliants mis à la disposition du public dans ces mêmes locaux ou bien diffusés par les agences de tourisme, les compagnies aériennes et autres organismes intéressés ;
- b) l'itinéraire menant vers les circuits fasse l'objet d'une signalisation apparente.
- 5) Les circuits seront situés au-delà de l'aire de livraison des bagages afin que les voyageurs soient en possession de tous leurs bagages au moment de choisir le circuit qu'ils désirent emprunter. De plus, ces circuits seront aménagés de telle sorte que l'écoulement des voyageurs entre l'aire de livraison des bagages et la sortie de l'aéroport soit aussi direct que possible.
- 6) La distance entre l'aire de livraison des bagages et l'entrée des circuits devra être suffisante pour permettre aux voyageurs de choisir un circuit et de s'y engager sans créer des encombrements.
- 7) Dans le circuit vert, les voyageurs n'auront à accomplir aucune formalité douanière, mais la douane pourra y procéder à des contrôles par sondages. Dans le circuit rouge, les voyageurs accompliront les formalités requises par la douane ;



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## **RANT 09**

### **Facilitation**

Page: **75 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

*Précise* que le système du double circuit n'est pas nécessairement incompatible avec l'application d'autres contrôles, tel que le contrôle des changes, à moins que les réglementations y afférentes n'exigent le contrôle complet des voyageurs et de leurs bagages ;

*Demande* aux États membres qui accepteraient la présente recommandation de faire part au Secrétaire général

- a) de leur acceptation et de la date de mise en application de la recommandation ;
- b) du nom des aéroports où le système du double circuit est appliqué.

Le Secrétaire général transmettra ces renseignements aux administrations douanières des États membres, ainsi qu'au Secrétaire général de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et au Directeur général de l'Association du transport aérien international (IATA). »


**APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (CMC)**

<p>État émetteur Autorité émettrice compétente</p>	<p><b>CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE</b></p>																								
<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto;"> <p align="center">Photographie du titulaire</p> </div>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><i>Surname/Nom</i></td> <td style="width: 33%;"><i>Given name/Prénom</i></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td><i>Sex/</i></td> <td><i>Nationality/</i></td> <td><i>Date of Birth/</i></td> </tr> <tr> <td><i>Sexe</i></td> <td><i>Nationalité</i></td> <td><i>Date de naissance</i></td> </tr> <tr> <td><i>Employed by/</i></td> <td colspan="2"><i>Occupation/</i></td> </tr> <tr> <td><i>Employeur</i></td> <td colspan="2"><i>Profession</i></td> </tr> <tr> <td> <i>Doc No/N. du Doc</i></td> <td colspan="2"> <i>Date of Expiry/</i></td> </tr> <tr> <td></td> <td colspan="2"> <i>Date d'expiration</i></td> </tr> <tr> <td colspan="3" style="text-align: center; padding-top: 20px;"> <p>(Signature du titulaire)</p> </td> </tr> </table>	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>		<i>Sex/</i>	<i>Nationality/</i>	<i>Date of Birth/</i>	<i>Sexe</i>	<i>Nationalité</i>	<i>Date de naissance</i>	<i>Employed by/</i>	<i>Occupation/</i>		<i>Employeur</i>	<i>Profession</i>		 <i>Doc No/N. du Doc</i>	 <i>Date of Expiry/</i>			 <i>Date d'expiration</i>		<p>(Signature du titulaire)</p>		
<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>																								
<i>Sex/</i>	<i>Nationality/</i>	<i>Date of Birth/</i>																							
<i>Sexe</i>	<i>Nationalité</i>	<i>Date de naissance</i>																							
<i>Employed by/</i>	<i>Occupation/</i>																								
<i>Employeur</i>	<i>Profession</i>																								
 <i>Doc No/N. du Doc</i>	 <i>Date of Expiry/</i>																								
	 <i>Date d'expiration</i>																								
<p>(Signature du titulaire)</p>																									

**Recto du CMC**

<p>État émetteur</p> <p>Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en (État émetteur) sur production du présent certificat, au cours de la période de validité.</p>	<p>(Signature)</p>
<p>Issued at/Émis à (Lieu d'émission)</p>	<p>Issuing Authority Autorité d'émission</p>
<p>Zone lisible à la machine (À laisser en blanc lorsqu'un certificat non lisible à la machine est émis)</p>	

**Verso du CMC**

 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	<b>RANT 09</b>  <b>Facilitation</b>	Page: <b>77 de 88</b> Révision: 00 Date: 01/07/2015
---	---	---

## APPENDICE 8. CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE

État émetteur Autorité émettrice compétente	<b>CERTIFICAT          D'INSPECTEUR          DE L'AVIATION CIVILE</b>												
<div style="border: 1px solid black; width: 150px; height: 100px; margin: 0 auto;"> <p style="text-align: center;">Photographie du titulaire</p> </div>	<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 33%;"><i>Surname/Nom</i></td> <td style="width: 33%;"><i>Given name/Prénom</i></td> <td style="width: 33%;"></td> </tr> <tr> <td><i>Sex/ Sexe</i></td> <td><i>Nationality/ Nationalité</i></td> <td><i>Date of Birth/ Date de naissance</i></td> </tr> <tr> <td><i>Employed by/ Employeur</i></td> <td colspan="2"><i>Occupation/ Profession</i></td> </tr> <tr> <td><i>Doc No/N. du Doc</i></td> <td colspan="2"><i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i></td> </tr> </table> <p style="text-align: center;">(Signature du titulaire)</p>	<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>		<i>Sex/ Sexe</i>	<i>Nationality/ Nationalité</i>	<i>Date of Birth/ Date de naissance</i>	<i>Employed by/ Employeur</i>	<i>Occupation/ Profession</i>		<i>Doc No/N. du Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i>	
<i>Surname/Nom</i>	<i>Given name/Prénom</i>												
<i>Sex/ Sexe</i>	<i>Nationality/ Nationalité</i>	<i>Date of Birth/ Date de naissance</i>											
<i>Employed by/ Employeur</i>	<i>Occupation/ Profession</i>												
<i>Doc No/N. du Doc</i>	<i>Date of Expiry/ Date d'expiration</i>												

### Recto du certificat

État émetteur				
Le titulaire peut, à tout moment, rentrer en (État émetteur) sur production du présent certificat, au cours de la période de validité.				
(Signature)				
<table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;"><i>Émis à / Issued at</i></td> <td style="width: 50%;"><i>Autorité d'émission / Issuing Authority</i></td> </tr> <tr> <td><i>(Lieu d'émission) / Place of issue</i></td> <td></td> </tr> </table>	<i>Émis à / Issued at</i>	<i>Autorité d'émission / Issuing Authority</i>	<i>(Lieu d'émission) / Place of issue</i>	
<i>Émis à / Issued at</i>	<i>Autorité d'émission / Issuing Authority</i>			
<i>(Lieu d'émission) / Place of issue</i>				
Zone lisible à la machine (À laisser en blanc lorsqu'un certificat non lisible à la machine est émis)				

### Verso du certificat

*Note.— On trouvera des spécifications détaillées sur le certificat lisible à la machine dans le Doc 9303- OACI, 3e Partie — Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2.*



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 09 Facilitation

Page: 78 de 88  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

### APPENDICE 9. PRÉSENTATIONS PROPOSÉES POUR LES DOCUMENTS RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES

#### 1. ATTESTATION RELATIVE À LA PERTE OU À LA DESTRUCTION DE DOCUMENTS [voir § 5.6)

Expéditeur : Service d'immigration ou  
autre service compétent : (Nom)  
Aéroport : (Nom)  
État : (Nom)  
Téléphone :  
Télex :  
Télécopieur :

Destinataire : Service d'immigration ou  
autre service compétent : (Nom)  
Aéroport : (Nom)  
État : (Nom)

La personne à qui le présent document a été délivré est arrivée le (date) à l'aéroport de (nom) par le vol (numéro du vol) en provenance de (ville et État).

Cette personne, qui a été déclarée non admissible, a perdu ou détruit ses documents de voyage et déclare être/est considérée être (rayer la mention inutile et ajouter tout renseignement pertinent à l'appui).

Nom de famille :  
Prénom(s) :  
Date de naissance :  
Lieu de naissance :  
Nationalité :  
Résidence :


Photographie  
(si elle est  
disponible)

Le transporteur qui l'avait transportée a été chargé de l'emmener du territoire de cet État sur le vol (numéro du vol) partant le (date) à (heure) de (nom de l'aéroport).

En application des dispositions de l'Annexe 9 OACI à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le dernier État dans lequel un passager a séjourné précédemment et à partir duquel il a commencé son voyage le plus récent est invité à l'accepter aux fins d'un nouveau contrôle si un autre pays lui a refusé l'entrée.

Date :  
Nom du fonctionnaire :  
Titre :  
Signature :  
Nom du service d'immigration ou autre service compétent :

(N.B. : Le présent document ne constitue PAS une pièce d'identité.)

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>79 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	--	--

**2. LETTRE RELATIVE À DES DOCUMENTS DE VOYAGE FRAUDULEUX, FALSIFIÉS OU FAUX OU À DES DOCUMENTS AUTHENTIQUES PRÉSENTÉS PAR DES IMPOSTEURS [voir § 5.7]**

<p>Expéditeur : Service d'immigration ou autre service compétent : (Nom)</p> <p>Aéroport : (Nom)</p> <p>État : (Nom)</p> <p>Téléphone :</p> <p>Télex :</p> <p>Télécopieur :</p>	<p>Destinataire : Service d'immigration ou autre service compétent : (Nom)</p> <p>Aéroport : (Nom)</p> <p>État : (Nom)</p>
<p>Veuillez trouver ci-joint photocopie d'une pièce d'identité (passeport/carte) frauduleuse/falsifiée/contrefaite/un document authentique présenté par un imposteur.</p> <p>Numéro du document :</p> <p>État au nom duquel le document a été délivré :</p> <p>Le document susmentionné était utilisé par une personne qui a déclaré se nommer :</p>	
<p>Nom de famille :</p> <p>Prénom(s) :</p> <p>Date de naissance :</p> <p>Lieu de naissance :</p> <p>Nationalité :</p> <p>Résidence :</p>	<div style="border: 1px solid black; padding: 20px; width: fit-content; margin: 0 auto;"> <p>Photographie (si elle est disponible)</p> </div>
<p>Ladite personne est arrivée le (date) à l'aéroport de (nom) par le vol (numéro du vol) en provenance de (ville et État).</p> <p>Il lui a été refusé l'entrée à (nom de l'État) et l'entreprise de transport aérien qui l'avait transportée a été chargée de l'emmener du territoire de cet État sur le vol (numéro du vol) partant à (heure et date) de (nom de l'aéroport).</p> <p>Le document susmentionné sera exigé comme preuve dans les poursuites engagées contre son détenteur et il a été confisqué. Ce document étant la propriété de l'État au nom duquel il a été délivré, il sera rendu, à l'issue des poursuites, aux autorités compétentes.</p> <p>En application des dispositions de l'Annexe 9 OACI à la Convention relative à l'aviation civile internationale, le dernier État dans lequel un passager a séjourné précédemment et à partir duquel il a commencé son voyage le plus récent est invité à l'accepter aux fins d'un nouveau contrôle si un autre pays lui a refusé l'entrée.</p>	
<p>Date :</p>	<p>Nom du fonctionnaire :</p> <p>Titre :</p> <p>Signature :</p> <p>Nom du service d'immigration ou autre service compétent :</p>
<p>(N.B. : Le présent document ne constitue PAS une pièce d'identité.)</p>	



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo


**RANT 09**  
**Facilitation**

Page: **80 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

**APPENDICE 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES**  
**RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX**

Expéditeur (Exportateur)	Date, no de référence, etc.
Destinataire	Autre adresse (par exemple acheteur s'il diffère du destinataire)
Adresse de notification ou de livraison	Indications relatives aux pays ....
Indications relatives au transport	Modalités de la vente et conditions de paiement
Marques et n <sup>os</sup> ; nombre et nature des colis ; désignation des marchandises	No statistique                      Quantité nette                      Valeur
	..... Poids brut    Cubage
Espace d'utilisation facultative	
Lieu et date d'établissement ; signature	



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>81 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	--	--

## **APPENDICE 11. MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT**

### **1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL D'AÉROPORT**

Le programme FAL d'aéroport vise à réaliser les objectifs de l'Annexe 9 au niveau opérationnel, pour faciliter l'accomplissement à l'aéroport des formalités de contrôle frontalier des aéronefs, des équipages, des passagers et du fret.

### **2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL D'AÉROPORT**

Le programme FAL d'aéroport englobe toutes les dispositions de l'Annexe 9 concernant les processus de contrôle frontalier à l'aéroport, ainsi que la planification et la gestion de ces processus. On trouvera dans le tableau ci-dessous une liste représentative des tâches à accomplir et de la ou des normes et pratiques recommandées (SARP) applicables à chacune de ces tâches.

### **3. ORGANISATION ET GESTION**

3.1 L'instance qui est recommandée pour s'occuper du programme de facilitation au niveau opérationnel est le Comité de facilitation d'aéroport. Alors que le Comité national de facilitation devrait encourager de tels comités et se tenir au courant de leurs difficultés et de leurs progrès, ceux-ci ne sont pas nécessairement supervisés par l'organisme national. Leurs principales fonctions consistent à régler les problèmes quotidiens et à mettre en œuvre l'Annexe 9.

3.2 Il est recommandé que le directeur de l'aéroport assume la direction du comité et en convoque régulièrement les réunions. Le comité devrait être composé des cadres supérieurs des différents services d'inspection de l'aéroport (douane, immigration, santé, quarantaine, etc.), ainsi que des chefs d'escale des exploitants d'aéronefs assurant des vols internationaux à l'aéroport en question. La participation de toutes les parties est nécessaire au succès du programme FAL d'aéroport.



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo

## RANT 09 Facilitation

Page: **82 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	SARP de l'Annexe 9 (13e édition)
Établir, réviser et amender, selon les besoins, les procédures d'entrée et de congé des vols à l'aéroport en question.	Pratique recommandée 6.1.1 ; normes 6.1.2 à 6.1.4 et 8.17
Examiner régulièrement les performances de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de quarante –cinq (45 ) minutes pour le traitement des passagers à l'arrivée et de soixante (60) minutes pour le traitement des passagers au départ. Utiliser des études de temps et des analyses de files d'attente pour déterminer où des ajustements doivent être apportés.	Pratiques recommandées 3.36 et 3.39
Établir des systèmes modernes pour l'immigration et l'inspection douanière, au moyen de la technologie applicable. Collaborer pour établir des systèmes automatisés de contrôle des passagers.	Normes 3.40, 3.51, 4.7, 6.20 et 6.21

<i>Tâche du programme FAL d'aéroport</i>	SARP de l'Annexe 9 (13e édition)
Modifier, selon les besoins, les circuits de passage et les points de contrôle à l'aéroport pour faire face aux volumes de trafic croissants.	Pratique recommandée 6.1.1
Améliorer la qualité et la quantité des panneaux indiquant les points d'inspection en vue de réduire la confusion chez le client.	Pratiques recommandées 6.9 et 6.12
Examiner l'effectif des postes d'inspection — horaires de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement en fonction de la demande de trafic.	Pratique recommandée 6.3
Contribuer, au nom des exploitants d'aéronefs résidents et des services d'inspection, à la conception des nouveaux aéroports ou des nouvelles installations d'inspection.	Normes 6.1.4 et 6.2
Suivre et améliorer la livraison des bagages dans la zone d'inspection douanière.	Pratiques recommandées 6.8 et 6.22
Coordonner les procédures de facilitation, de lutte contre les stupéfiants, de sûreté de l'aviation et de traitement des marchandises dangereuses en vue de réaliser les objectifs des quatre programmes.	Norme 8.19
<b>Ne pas oublier le fret !</b> Coordonner les activités et les besoins des divers services d'inspection pour assurer le dédouanement et la livraison rapides des expéditions de fret aérien. Fournir des installations adéquates pour le chargement/déchargement et pour un entreposage sécurisé du fret en attente de dédouanement.	Norme 4.27 ; pratiques recommandées 4.30 et 4.31 et 6.31 à 6.34 inclusivement
Établir et maintenir des systèmes électroniques pour les manifestes de marchandises, le dédouanement et la livraison.	Normes 4.5 et 4.17
Service à la clientèle : examiner régulièrement la performance de toutes les parties en ce qui concerne le respect de l'objectif de trois heures pour l'accomplissement des formalités d'inspection et apporter les ajustements nécessaires et réalisables.	Pratiques recommandées 4.30 et 4.31



Agence Nationale de l'Aviation Civile  
du Togo


## **RANT 09**

### **Facilitation**

Page: **83 de 88**  
Révision: 00  
Date: 01/07/2015

Examiner l'effectif des services d'inspection dans la zone de dédouanement des marchandises — horaires de travail, heures supplémentaires, etc. — et l'ajuster éventuellement pour répondre aux besoins du client.

Normes 6.1.3 et 6.42

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>84 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	--	--

## APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL

### 1. OBJECTIF D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

Le programme FAL national a pour objectif de mettre en œuvre le mandat de la Convention de Chicago qui vise à ce que les États contractants prévoient et facilitent les formalités frontalières qui doivent être accomplies en ce qui concerne les aéronefs effectuant des vols internationaux ainsi que leurs passagers, leurs équipages et leurs marchandises.

### 2. PORTÉE DU PROGRAMME FAL NATIONAL

Les articles applicables de la Convention de Chicago et les tâches relatives à la mise en œuvre de chacun d'eux sont présentés dans le tableau ci-dessous. Les activités visant la réalisation de ces tâches ainsi que des tâches connexes dans un État constituent le programme FAL national<sup>1</sup>.

1. Un groupe de petits États ayant des besoins et objectifs similaires peut décider d'établir un programme FAL sous-régional afin de réaliser des économies d'échelle.

### 3. ORGANISATION ET GESTION


3.1 Le programme FAL national relève principalement de la compétence de l'Autorité de l'aviation civile et/ou du Ministère des transports. Toutefois, la réussite de ce programme exige la participation active d'autres ministères ou services, comme les suivants :

Douanes	Immigration
Affaires étrangères	Autorités émettrices de passeports et visas
Agriculture/environnement	Santé publique
Sûreté et lutte contre les stupéfiants	Autorités émettrices de cartes d'identité
Tourisme	Quarantaine

3.2 En outre, la participation des exploitants d'aéroports (publics ou privés) et des exploitants d'aéronefs internationaux résidents ou de leurs organisations représentatives est essentielle.

3.3 Les autres entités qui peuvent jouer un rôle consultatif comprennent les services gouvernementaux ou les organisations non gouvernementales qui s'occupent de la promotion du tourisme et du commerce international.

3.4 Il est recommandé que l'exécution du programme FAL national relève du Comité FAL national, qui se compose des chefs des services gouvernementaux concernés et des chefs de l'exécutif des organisations nationales représentant les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports. Le président devrait être un cadre supérieur de l'Autorité de l'Aviation civile ou d'une autorité appropriée. Afin de maintenir un lien étroit entre le Comité FAL national et le Comité national de sûreté de l'aviation,

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p><b>RANT 09</b></p> <p><b>Facilitation</b></p>	<p>Page: <b>85 de 88</b></p> <p>Révision: 00</p> <p>Date: 01/07/2015</p>
--	--	--

des membres appropriés du Comité national de sûreté de l'aviation peuvent également faire partie du Comité FAL national et vice versa.

3.5 Pour que le comité puisse faire son travail, ses membres peuvent désigner un ou plusieurs cadres de niveau intermédiaire de leurs organismes respectifs pour les représenter à des réunions au niveau fonctionnel (groupes de travail). Ces représentants devraient recevoir des pouvoirs suffisants pour agir au nom de leurs organismes respectifs et pour prendre les décisions nécessaires afin d'appuyer les travaux du comité. Le président devrait désigner un cadre de niveau intermédiaire de son ministère ou organisme pour présider et convoquer les réunions de travail.

3.6 La décision de convoquer des réunions du Comité FAL national ou des représentants désignés des membres ainsi que la fréquence et le lieu de ces réunions sont des questions laissées à la discrétion du président. Les arrangements de travail concernant l'accomplissement des diverses tâches de mise en œuvre dépendent de la nature de la tâche et de la question à l'examen.

#### 4. INSTITUTION D'UN PROGRAMME FAL NATIONAL

Il est recommandé que la responsabilité d'un programme FAL national et la composition des membres du Comité FAL national soient établies par législation, réglementation ou décision exécutive d'une personne compétente, afin d'assurer la participation des différents organismes et groupes de l'industrie concernés et d'en garantir la continuité. Le Directeur général de l'aviation civile (DGAC) ou l'autorité appropriée devrait déclencher le processus en vue d'obtenir ce mandat par l'intermédiaire du système politique national.

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
<p><b>Article 10</b> — <i>Atterrissage sur un aéroport douanier</i> [...] tout aéronef qui pénètre sur le territoire d'un État contractant doit, si les règlements dudit État l'exigent, atterrir sur un aéroport désigné par cet État aux fins d'inspections douanière et autres. En quittant le territoire d'un État contractant, ledit aéronef doit partir d'un aéroport douanier désigné aux mêmes fins. [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>— Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins.</li> <li>— Établir des procédures permettant aux exploitants de services réguliers et non réguliers de demander l'autorisation d'atterrir à des aéroports douaniers ou d'en partir.</li> <li>— Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.</li> </ul>



<p><b>Article 13</b> — <i>Règlements d'entrée et de congé</i> Les lois et règlements d'un État contractant concernant l'entrée ou la sortie de son territoire des passagers, équipages ou marchandises des aéronefs, tels que les règlements relatifs à l'entrée, au congé, à l'immigration, aux passeports, à la douane et à la santé, doivent être observés à l'entrée, à la sortie ou à l'intérieur du territoire de cet État, par lesdits passagers ou équipages, ou en leur nom, et pour les marchandises.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Appuyer les services de contrôle frontalier intéressés dans l'établissement et le maintien de systèmes d'inspection efficaces aux aéroports, et dans leurs efforts de rationalisation de leurs procédures respectives.</li><li>— Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande.</li><li>— Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.</li></ul>
<p><b>Article 14</b> — <i>Prévention de la propagation des maladies</i> Chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Établir, examiner et amender, selon les besoins, les politiques nationales concernant la prévention de la propagation des maladies contagieuses par la voie aérienne, par exemple : désinsectisation des aéronefs, désinfection, programmes de quarantaine liés à l'hygiène publique, et mesures de filtrage à appliquer en cas d'urgence sanitaire.</li></ul>

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
<p><b>Article 22</b> — <i>Simplification des formalités</i> Chaque État contractant convient d'adopter, par la promulgation de règlements spéciaux ou de toute autre manière, toutes mesures en son pouvoir pour faciliter et accélérer la navigation par aéronef entre les territoires des États contractants et éviter de retarder sans nécessité les aéronefs, équipages, passagers et cargaisons, particulièrement dans l'application des lois relatives à l'immigration, à la santé, à la douane et au congé.</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Établir, examiner et amender, selon les besoins, les règlements nationaux appliquant les lois de l'État sur les douanes, l'immigration et la quarantaine en ce qui concerne les mouvements internationaux par la voie aérienne.</li></ul>
<p><b>Article 23</b> — <i>Formalités de douane et d'immigration</i> Chaque État contractant s'engage, dans la mesure où il le juge réalisable, à établir des règlements de douane et d'immigration intéressant la navigation aérienne internationale, conformément aux pratiques qui pourraient être établies ou recommandées en vertu de la présente Convention. [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Établir et amender, selon les besoins, les formalités douanières et d'immigration exécutées aux aéroports, pour les harmoniser avec les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9.</li><li>— Appuyer et préconiser la délivrance nationale de passeports et d'autres documents de voyage conformément aux spécifications du Doc 9303 de l'OACI — <i>Documents de voyage lisibles à la machine</i>.</li></ul>



<p><b>Article 37</b> — <i>Adoption de normes et procédures internationales</i></p> <p>Chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne.</p> <p>[...]</p> <p>j) formalités de douane et d'immigration ;</p> <p>[...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9.</li><li>— Réviser périodiquement les procédures nationales afin d'en assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.</li></ul>
<p><b>Article 38</b> — <i>Dérogation aux normes et aux procédures internationales</i></p> <p>Tout État qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque de ces normes ou procédures internationales, ou mettre ses propres règlements ou pratiques en complet accord avec une norme ou procédure internationale amendée, ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différant sur un point quelconque de celles qui sont établies par une norme internationale, notifie immédiatement à l'Organisation de l'aviation civile internationale les différences entre ses propres pratiques et celles qui sont établies par la norme internationale. [...]</p>	<ul style="list-style-type: none"><li>— Examiner périodiquement la conformité de tous les services pertinents aux dispositions de l'Annexe 9 et notifier à l'OACI les différences entre les pratiques nationales et les normes pertinentes.</li></ul>

