

République Togolaise

Travail – Liberté – Patrie

Ministère chargé de l'Aviation Civile



RÈGLEMENTS AÉRONAUTIQUES NATIONAUX DU TOGO

RANT 09

FACILITATION

1^{ère} édition / Révision 01 / Septembre 2019

APPROUVÉ PAR

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

Et amendé par Décision N°47/19/ANAC/DG/CJ du 20 septembre 2019 portant adoption des amendements des dispositions techniques contenues dans le règlement aéronautique national togolais relatif à la facilitation du transport aérien (RANT 09)





DECISION N° 47 /19/ANAC/DG/CJ^{TV}

portant adoption des amendements des dispositions techniques contenues dans le règlement aéronautique national togolais relatif à la facilitation du transport aérien

(RANT 09)

LE DIRECTEUR GENERAL

Sur le rapport du chef de la cellule juridique ;

Vu la convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944 à Chicago ;

Vu la loi n° 2016-011 du 7 juin 2016 portant code de l'aviation civile ;

Vu le règlement n° 08/2013/CM/UEMOA du 26 septembre 2013 portant code communautaire de l'aviation civile des Etats membres de l'UEMOA ;

Vu le décret n° 2019-007/PR du 6 février 2019 portant délégation de compétence au directeur général de l'agence nationale de l'aviation civile ;

Vu l'arrêté n° 024/MIT/CAB du 31 juillet 2015 portant adoption du règlement aéronautique national togolais relatif à la facilitation du transport aérien (RANT 09) ;

DECIDE :

Article 1^{er} : Les amendements apportés aux dispositions techniques contenues dans le règlement aéronautique national togolais relatif à la facilitation du transport aérien (RANT 09), en annexe à la présente décision, sont approuvés.

Article 2 : La présente décision prend effet à compter de sa date de signature.

Article 3 : Le directeur sûreté et facilitation est chargé de l'application de la présente décision qui sera publiée au Journal officiel de la République togolaise.

Fait à Lomé le 20 SEPT 2019

Le Directeur Général



[Handwritten signature]

LATTA Dokisime Gnama

Ampliations :

CAB/MIT (ATCR)	01
DGT	01
SALT	01
ASECNA	01
ASAIGE	01
BTL	01
AERO TRANSPORT	01
ST HANDLING	01
LOME CATERING	01
Toutes les compagnies aériennes	11
Aéro Club du Golfe	01
PRESTATAIRES DE SERVICES DE	
SURETE	01
OTR (AEROPORT)	01
Archives	01
J.O.R.T	01



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09 Facilitation

Page: 2 de 94
Révision: 01
Date: Septembre 2019

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	01	Septembre 2019
PG ADM	2	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
LPE	3 - 4	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
ER	5	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
LA	6	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
TDM	7 - 8	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
P.L.I.B	9	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 1	12 - 19	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 2	20 - 26	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 3	27 - 37	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 4	38 - 46	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 5	47 - 51	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 6	52 - 58	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 7	59 - 59	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 8	60 - 67	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
CHAPITRE 9	68 - 72	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
PG APPENDICES	73	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 1	74	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019





Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09 Facilitation

Page: 4 de 94
Révision: 01
Date: Septembre 2019

Titre	Page	N° d'Édition	Date d'Édition	N° Révision	Date de Révision
APPENDICE 2	75	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 3	76	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 4	77	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 5	78	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 6	79 – 81	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 7	82	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 8	83	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 9	84 – 85	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 10	86	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 11	87 – 89	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 12	90 – 93	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019
APPENDICE 13	94	01	Juillet 2015	01	Septembre 2019





TABLE DES MATIÈRES

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX	12
A. Définitions	12
B. Principes généraux	18
CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS	20
A. Généralités	20
B. Documents — Exigences et utilisation	21
C. Correction des documents	22
D. Désinsectisation des aéronefs	23
E. Désinfection des aéronefs	23
F. Dispositions relatives aux vols de l'aviation générale internationale et autres vols non réguliers	24
I. Généralités	24
II. Autorisations préalables	24
III. Préavis d'entrée	25
IV. Congé et autorisations de séjour aux aéronefs	26
CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES	27
A. Généralités	27
B. Documents exigés des voyageurs	27
C. Sécurité des documents de voyage	27
D. Documents de voyage	28
E. Visas de sortie	29
F. Visas d'entrée/de retour	29
G. Cartes d'embarquement/débarquement	30
H. Certificats internationaux de vaccination ou autre prophylaxie	30
I. Inspection des documents de voyage	31
J. Procédures de sortie	31
K. Procédures d'entrée et responsabilités	32
L. Procédures et règles de transit	34
M. Restitution des bagages séparés de leur propriétaire	34





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
Q. Mineurs.....	37
CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES	38
I. Généralités	38
II. Renseignements exigés par les autorités compétentes	39
III. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation et à l'importation.....	40
IV. Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d'aéronefs dans le cadre de services internationaux..	43
V. Conteneurs et palettes	44
VI. Formalités et documents relatifs à la poste	45
VII. Matières radioactives	45
CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES	47
A. Généralités	47
B. Personnes non admissibles	47
C. Personnes expulsées	49
D. Obtention d'un document de voyage de remplacement.....	51
CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC	52
A. Généralités	52
B. Dispositions relatives à l'acheminement du trafic aux aéroports.....	53
I. Dispositions communes.....	53
II. Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs.....	54
III. Passagers, équipages et bagages au départ.....	54
IV. Passagers, équipages et bagages à l'arrivée	54
V. Transit et transbordement des passagers et membres d'équipage	55
VI. Installations et services divers dans les aérogares de passagers	55
VII. Aménagements intéressant l'acheminement et le congé des marchandises et de la poste.....	56



C.	Installations nécessaires à l'exécution des mesures concernant l'hygiène publique, les soins médicaux d'urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire	56
D.	Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services	57
E.	Passagers indisciplinés	58
D.	Commodités pour les passagers	58
CHAPITRE 7. ATERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX		
		59
A.	Généralités	59
B.	Arrêt de courte durée	59
C.	Interruption du vol	59
CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DIVERSES DE FACILITATION		
		60
A.	Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie	60
B.	Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents	60
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	61
D.	Opérations d'urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité	62
E.	Mise en application du Règlement sanitaire international et des dispositions correspondantes	62
F.	Plan national pour l'aviation en cas de flambée de maladie transmissible	63
G.	Établissement de programmes nationaux de facilitation	63
H.	Facilitation du transport des personnes ayant besoin d'assistance	64
I.	Généralités	64
II.	Accès aux aéroports	65
III.	Accès aux services de transport aérien	65
I.	Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles	66
J.	Traite de personnes	67
CHAPITRE 9. SYSTEMES D'ECHANGE DE DONNEES SUR LES PASSAGERS		
		68
A.	Généralités	68
B.	Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)	68
C.	Systèmes électroniques de voyage (ETS)	70



D. Données des dossiers passagers (PNR).....	72
APPENDICES	73
APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE	74
APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS	75
APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES.....	76
APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT	77
APPENDICE 5. CARTE D'EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT.....	78
APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE.....	79
APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (CMC).....	82
APPENDICE 8. CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE.....	83
APPENDICE 9. PRÉSENTATIONS PROPOSÉES POUR LES DOCUMENTS.....	84
RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES.....	84
APPENDICE 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX.....	86
APPENDICE 11. MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D'AÉROPORT	87
APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL.....	90
APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGER POUR LA SANTE PUBLIQUE	94






Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09
Facilitation

Page: 11 de 94
Révision: 01
Date: 20/092019

PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 12 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX

A. Définitions

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

Accompagnateur : Adulte voyageant avec un mineur, dont il n'est pas nécessairement le parent ou le tuteur légal.

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.

Agent d'escorte : Personne autorisée par un État contractant ou un exploitant d'aéronefs à accompagner des personnes non admissibles ou des personnes qui sont expulsées de l'État contractant.

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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 13 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

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.

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.

Contrôle frontalier automatisé (CFA) : Système automatisé qui authentifie le document de voyage ou jeton électronique lisible à la machine, confirme que le passager est le titulaire légitime du document ou du jeton, interroge les dossiers de contrôle frontalier, puis détermine l'admissibilité à franchir la frontière selon des règles prédéfinies.

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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 14 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 15 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	--

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.

Guichet unique. Système permettant aux parties intervenant dans le domaine du commerce et des transports de communiquer des informations et des documents normalisés à un seul point d'entrée pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'importation, d'exportation et de transit. Dans le cas des informations électroniques, les éléments de données ne devraient être soumis qu'une seule fois.

Guichet unique pour les données passagers : Système permettant à toutes les parties concernées par le transport aérien des passagers de communiquer des informations normalisées sur ces passagers (à savoir des RPCV, des RPCVi et/ou des PNR) par un seul point d'entrée de données pour satisfaire à toutes les obligations réglementaires en matière d'entrée et de sortie des passagers qui pourraient être imposées par divers organismes de l'État contractant.

Imposteur : Personne qui se fait passer pour le titulaire légitime d'un document de voyage authentique.

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.

Mineur : Toute personne âgée de moins de dix-huit ans, sauf si la majorité est atteinte plus tôt en vertu de la



législation qui lui est applicable.

Mineur non accompagné : Mineur voyageant seul ou en compagnie d'un autre mineur.

Opérateur économique agréé (OEA). *Partie intervenant dans le mouvement international des marchandises à quelque titre que ce soit et qui a été reconnue par une administration nationale des douanes, ou au nom d'une telle administration, comme respectant les normes de l'OMD ou des normes équivalentes en matière de sûreté de la chaîne logistique. Les OEA peuvent être des fabricants, des importateurs, des exportateurs, des courtiers en douane, des transporteurs, des groupeurs, des intermédiaires, des exploitants de ports, d'aéroports ou de terminaux, des exploitants intégrés, des exploitants d'entrepôts, des distributeurs ou des commissaires de fret.*

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



 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 09 Facilitation	Page: 17 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019
---	---------------------------------------	---

normes et pratiques recommandées.

Précautions nécessaires. Vérifications faites au point d'embarquement par du personnel dûment formé de l'exploitant d'aéronefs ou de l'entreprise assurant l'exploitation en son nom, afin de veiller à ce que toutes les personnes détiennent un document de voyage valide et, s'il y a lieu, le visa ou le titre de séjour requis pour l'entrée dans l'État de transit et/ou de destination. Ces vérifications visent à assurer la détection des irrégularités (p. ex. une altération évidente d'un document).

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.

RPCV interactif (RPCVi). Système électronique au moyen duquel, pendant l'enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l'exploitant d'aéronefs sont transmis aux pouvoirs publics, et par lequel les pouvoirs publics, à l'intérieur des délais de traitement actuels de l'enregistrement des passagers, renvoient à l'exploitant un message de réponse concernant chaque passager et/ou membre d'équipage.

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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 18 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/09/2019</p>
--	--	---

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

Systeme 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.

Systeme de voyage électronique (ETS). Processus automatisé de présentation, d'acceptation et de vérification de l'autorisation de voyage d'un passager à destination d'un État, au lieu de l'habituel visa papier autocollant.

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. Toutefois des exemptions peuvent être accordées à titre exceptionnel à certaines catégories d'exploitation conformément à la réglementation nationale en vigueur.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 19 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

1.2 Les mesures nécessaires doivent être prises par les autorités compétentes nationales 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 avec d'autres les États contractants, les exploitants et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure du possible ;
- d) des niveaux optimaux de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.

1.3 Les autorités compétentes nationales 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 autorités compétentes nationales 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 Les autorités compétentes et les exploitants d'aéronefs s'efforceront d'échanger des renseignements sur le ou les points de contact appropriés auxquels les demandes de renseignements des services de contrôle frontalier et des douanes devraient être adressées.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 20 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 doivent être établis selon les modèles applicables élaborés à cette fin par l'Organisation Mondiale des Douanes.


2.4 L'autorité d'aviation civile autorisera 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 peuvent consulter 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 compétentes 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



 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 09 Facilitation	Page: 21 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019
---	---------------------------------------	---

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 Les autorités compétentes n'exigeront aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre pour l'entrée et la sortie des aéronefs.

2.7 Les autorités compétentes n'exigeront aucun visa et elles ne percevront 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 compétentes 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 22 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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



 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 09 Facilitation	Page: 23 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019
---	---------------------------------------	---

telles erreurs, elle ne sera pas plus importante qu'il n'est nécessaire à cette fin.

D. Désinsectisation des aéronefs

2.23 Les autorités compétentes limitent, 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 les autorités compétentes exigent la désinsectisation des aéronefs, elles examineront 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, les autorités compétentes autorisent ou acceptent 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 Les autorités compétentes veillent 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 Les autorités compétentes fournissent, 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, les autorités compétentes acceptent 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 Les autorités compétentes veillent 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 Les autorités compétentes déterminent 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 Les autorités compétentes veillent 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



 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 09 Facilitation	Page: 25 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019
---	---------------------------------------	--

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 L'autorité de l'aviation civile publie dans l'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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 26 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 (2) 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, les autorités compétentes organisent 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, les autorités compétentes se fixent 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 .



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 27 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 ne doit pas être 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 ne doivent exiger des visiteurs, à l'entrée comme à la sortie, aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre.


3.6 Les autorités compétentes ne doivent pas exiger 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 L'autorité compétente en matière de documents de voyage doit actualiser régulièrement les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions des 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 28 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/09/2019</p>
--	--	---

délivrés.

3.8 L'autorité compétente en matière de documents de voyage doit établir des contrôles pour se prémunir contre le vol des documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés.

3.8.1 L'autorité compétente en matière de documents de voyage doit établir des contrôles appropriés sur l'ensemble des processus de demande, d'octroi et de délivrance des documents de voyage pour garantir un niveau élevé d'intégrité et de sûreté.

3.9 L'autorité compétente en matière de documents de voyage s'efforcera d'incorporer des données biométriques dans les documents de voyage lisibles à la machine, dans un circuit intégré (puce électronique) sans contact, comme il est indiqué dans le Doc 9303 — Documents de voyage lisibles à la machine.

Note.— Le Doc 9303 n'appuie pas l'incorporation des données biométriques dans les visas.

3.9.1 Le Togo s'efforcera d'adhérer au Répertoire de Clés Publiques (RCP) de l'OACI et y télécharger les informations.

3.9.2 Le Togo s'efforcera d'adhérer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et d'utiliser les informations qu'il contient pour valider les documents de voyage lisibles à la machine électroniques aux points de contrôle.

3.10 Les autorités compétentes fournissent sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par le Togo, aux fins d'inclusion dans la base de données sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

3.10.1 Les autorités compétentes vérifieront, dans la mesure du possible, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

D. Documents de voyage


3.11 L'autorité compétente en matière de documents de voyage veillera à ce que tous les passeports qu'elle délivre soient lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 4.

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.

3.11.1 A partir du 25 novembre 2015, tous les passeports délivrés par le Togo sont lisibles à la machine.

3.12 L'autorité compétente en matière de documents de voyage doit veiller à ce que les documents de voyage des réfugiés et des personnes apatrides soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 29 de 94 Révision: 01 Date: 20/09/2019</p>
--	---	--

Note.— Ces titres de voyage sont prévus par la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et par la Convention de 1954 relative au statut des apatrides (voir l'article 28 de chacune des Conventions).

3.13 L'autorité compétente en matière de documents de voyage, lorsqu'elle émet des pièces d'identité ou des visas acceptés pour le voyage, s'efforcera de les délivrer sous une forme permettant la lecture automatique, comme le prévoit le Doc 9303 (série) — Documents de voyage lisibles à la machine.

3.14 Les services de réception des demandes de documents de voyage et de délivrance des documents de voyage au Togo sont accessibles au public.

3.15 L'autorité compétente en matière de documents de voyage doit établir des procédures transparentes pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des documents de voyage et mettre à la disposition des intéressés des renseignements décrivant les formalités requises.

3.15.1 Autant que possible, le montant perçu par l'autorité compétente en matière de documents de voyage pour la délivrance ou le renouvellement du passeport, ne doit pas excéder le coût de l'opération.

3.16 Les autorités compétentes doivent délivrer des passeports séparés à chaque personne, quel que soit son âge.

3.17 Les passeports délivrés par le Togo 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 1 — 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.

Note 2.— Les passeports d'urgence, diplomatiques, officiels et autres passeports émis à des fins particulières pourraient avoir une période de validité plus courte.

Note 3.— Comme l'apparence des enfants change rapidement, il est recommandé que la période de validité des passeports des enfants ne dépasse pas cinq ans.

E. Visas de sortie


3.18 9 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.

3.19 Les autorités compétentes n'exigeront pas de visa de sortie des résidents étrangers qui souhaitent voyager à l'étranger.

F. Visas d'entrée/de retour

3.20 En vertu d'accords multilatéraux ou bilatéraux, les autorités compétentes s'efforceront 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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 30 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

3.21 Les autorités compétentes ne doivent exiger aucun visa lors de retour des ressortissants togolais dans le territoire togolais.

3.22 Les autorités compétentes ne doivent exiger aucun visa lors du retour, dans le territoire togolais, des étrangers qui détiennent un permis de résidence permanente en règle.

3.24 Les autorités compétentes doivent établir 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.

3.24 **Réservé.**

3.25 Les autorités compétentes veillent à ce que les visas d'entrée qu'ils émettent à des visiteurs éventuels 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.

3.26 Les visas délivrés par le Togo, si ils ne sont pas lisibles à la machine, comporteront 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 7*.

G. Cartes d'embarquement/débarquement

3.27 Les autorités compétentes ne doivent pas exiger 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. Toutefois, lorsque ces renseignements sont exigés, les autorités compétentes s'efforceront de mettre au point des systèmes permettant la saisie électronique de ces renseignements à partir des documents de voyage lisibles à la machine ou d'autres sources.

3.28 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.


3.29 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.

3.30 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

3.31 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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 31 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

I. Inspection des documents de voyage

3.32 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.

3.33 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.

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

3.34.1 Les autorités compétentes doivent saisir les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux. Les autorités compétentes doivent saisir 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, sauf dans les cas où les autorités compétentes conservent ces documents à des fins d'application de la loi. Les autorités compétentes de l'État émetteur ou la mission diplomatique de cet État seront notifiées lorsque les autorités togolaises conservent les documents de voyage qu'ils ont saisis.

3.34.2 Les autorités compétentes n'exigent pas des exploitants d'aéronefs qu'ils saisissent les documents visés au paragraphe 3.34.1.

3.34.3 Les autorités compétentes n'exigent pas d'un exploitant d'aéronefs qu'il transporte un passager depuis un point de départ ou de transit jusqu'à la destination finale prévue s'il est établi que le document de voyage présenté par ce passager est frauduleux, falsifié ou faux, ou que le passager n'est pas le titulaire légitime du document.

Note.— Aucune partie de cette disposition ne doit être interprétée d'une manière qui empêche le renvoi de passagers non admissibles dont le ou les documents de voyage sont frauduleux, falsifiés ou faux ou ont été délivrés à d'autres personnes et ont été saisis par l'État contractant en application de la norme figurant au § 3.34.1, et qui voyagent sous couvert d'une lettre explicative délivrée conformément aux dispositions du § 5.7.

3.34.4 Réservé

3.34.5 Réservé


3.34.6 Réservé

J. Procédures de sortie

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

3.36 Les autorités compétentes dégageront les exploitants d'aéronefs de toute responsabilité en cas de



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 32 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

non-paiement de l'impôt sur le revenu par des passagers.

3.37 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, 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.

3.38 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.

3.39 Les autorités compétentes ne doivent pas exiger la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ du Togo.

K. Procédures d'entrée et responsabilités

3.40 Les autorités compétentes, en coopération avec les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports, s'efforceront de se fixer 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.


3.41 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.

3.42 Sauf dans des circonstances particulières, les autorités compétentes n'exigeront 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.

3.43 Les autorités compétentes doivent prendre 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'inclut pas



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 33 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

pas le contrôle visuel des documents de voyage, qui peut être effectué immédiatement après le débarquement.

3.44 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 § 3.43.

3.45 Après cette prise en charge, les autorités compétentes assument, autant que possible, 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.

3.46 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.

3.47 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes doivent prendre 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.

3.48 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.

3.49 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.

3.50 Dans les cas où le document de voyage 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 document de voyage du visiteur.

3.51 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.

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

3.53 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 national.





L. Procédures et règles de transit

3.54 Les autorités compétentes, par la création de zones de transit direct ou au moyen d'autres dispositions, autoriseront 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 sans être soumis aux formalités de contrôle frontalier d'entrée au Togo.

3.55 Les autorités compétentes limiteront 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

3.56 Les autorités compétentes doivent permettre 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.

3.57 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.

3.58 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.


3.59 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.

3.60 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 passent sous le seul contrôle de celles-ci.

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

3.61 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 35 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

leurs bagages, selon les besoins au départ et à l'arrivée.

3.62 Réserve

3.63 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 5.

3.63.1 Réserve.

3.64 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.

3.64.1 Réserve.

3.65 Réserve.

3.66 Les autorités compétentes acceptent les CMC émis conformément aux dispositions du § 3.63 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.

3.66.1 Les autorités compétentes peuvent 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.


3.66.2 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.

3.67 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

3.68 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 36 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	--

manière, lorsqu'ils accomplissent les formalités de départ ou d'arrivée, que les membres d'équipage.

3.69 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.

3.70 Sauf cas de force majeure, les inspecteurs de l'aviation civile doivent être en possession du document d'identité spécifié au § 3.69 d'un exemplaire de leur itinéraire délivré par l'autorité de l'aviation civile et d'un passeport en cours de validité.

3.71 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 § 3.66 pour les membres d'équipage, pour autant qu'ils présentent les documents énumérés au § 3.70 (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

3.72 Sauf dans des circonstances spéciales, les autorités compétentes peuvent mettre 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.

3.73 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.


3.74 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.

3.75 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.

3.76 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.

3.77 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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 37 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

Q. Mineurs

3.78 Les autorités compétentes veilleront à ce que leur personnel soit formé à prendre en compte le bien-être des mineurs, qu'ils soient accompagnés ou non.

3.79 L'autorité d'aviation civile doit veiller à ce que les exploitants d'aéronefs donnent à leur personnel au sol et de cabine une formation appropriée sur la prise en charge des mineurs.

3.80 L'autorité d'aviation civile et les exploitants d'aéronefs s'échangeront, lorsque c'est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, disponibles 24 heures sur 24, à qui adresser les préoccupations concernant le bien-être d'un mineur.

3.81 Lorsque la confidentialité des données et les restrictions en matière de protection le permettent, les exploitants d'aéronefs s'efforceront de faire part de toute inquiétude concernant le bien-être d'un mineur aux autorités compétentes.

3.82 Tout mineur non accompagné sera placé sous la garde des autorités compétentes dès que possible si surgissent au cours d'un voyage des préoccupations importantes quant à son bien-être qui ne peuvent être résolues rapidement.


3.83 Les autorités compétentes appliqueront les mesures qui conviennent pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs ne permettent pas à des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur.

3.84 Les autorités compétentes appliqueront les mesures qui conviennent pour faire en sorte que les exploitants d'aéronefs établissent un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.

3.85 Les exploitants d'aéronefs qui transportent des mineurs non accompagnés dans le cadre d'un programme d'une entreprise de transport aérien sont encouragés à consigner les renseignements suivants sur le formulaire d'accompagnement :

- Nom et prénom(s), numéro de passeport ou de document d'identification et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) du mineur, de la personne qui l'accompagne au départ et de la personne qui le prend en charge à destination.
- Nom et prénom(s) et coordonnées (pays de résidence, adresse personnelle, numéro de téléphone) de tous les tuteurs légaux ou parents du mineur.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 38 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES

I. 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, le Togo s'efforcera 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 doivent être utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l'importation ou à l'exportation.

4.8 Les autorités compétentes doivent établir, 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 39 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

transport.

4.9.1 Les autorités compétentes s'efforceront de mettre en place des programmes relatifs aux opérateurs économiques agréés qui renforcent la sûreté, créant ainsi un environnement propice aux mesures facilitant les contrôles douaniers.

Note.— Ces mesures peuvent inclure un niveau réduit d'inspections et de vérifications physiques, la communication d'un ensemble limité d'éléments de données, la notification d'une inspection prévue avant l'arrivée des marchandises et toute autre mesure facilitante. Les mesures de contrôle devraient être basées sur les renseignements requis fournis à l'avance aux douanes et sur des procédures d'évaluation des risques.

4.9.2 *Réservé*

II. Renseignements exigés par les autorités compétentes

4.10 Les autorités compétentes doivent prendre 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 doivent limiter les données exigées aux détails jugés nécessaires par les administrations publiques pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l'exportation.


4.11.1 Aux fins de la facilitation, les autorités compétentes, dans la mesure du possible, utiliseront les renseignements préalables disponibles sur le fret dans les procédures douanières ultérieures relatives à l'importation, à l'exportation et/ou au transit pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

4.12 Les autorités compétentes doivent organiser 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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 40 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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.

4.17.1 Le Togo envisagera, autant que possible, d'établir des arrangements visant à permettre à toutes les parties qui participent aux opérations de fret aérien de soumettre à un point d'entrée unique (guichet unique) tous les renseignements exigés par les pouvoirs publics concernant l'arrivée, le séjour et le départ d'un aéronef et du fret aérien.

4.17.2 Tous les participants au transport, à la manutention et au dédouanement du fret aérien sont encouragés à simplifier les procédures et documents pertinents et à coopérer ou à participer directement à l'élaboration de systèmes communautaires électroniques sur le fret aérien appliquant des normes convenues à l'échelle internationale, en vue de renforcer l'échange de renseignements concernant ce trafic et d'assurer l'interopérabilité entre les systèmes de tous les participants.

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 suppriment, dans toute la mesure possible, la nécessité de produire manuellement des documents justificatifs, et établissent des procédures permettant de les produire par des moyens électroniques.

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

III. Mainlevée et dédouanement des marchandises à l'exportation et à l'importation

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 41 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

4.23 Les autorités compétentes doivent prendre des dispositions pour que la mainlevée des marchandises à l'exportation soit réalisée jusqu'au moment du départ d'un aéronef.

4.24 Les autorités compétentes doivent mettre 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 nationaux. 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.


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 Les autorités compétentes établiront, autant que possible, pour les personnes agréées des procédures spéciales prévoyant la mainlevée accélérée des marchandises à l'arrivée et au départ. Ces personnes agréées devraient répondre à des critères précis, pouvant comprendre des antécédents adéquats en matière de conformité aux exigences officielles et un système satisfaisant de gestion de leurs archives commerciales.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 42 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/09/2019</p>
--	--	--

4.30.1 Les procédures spéciales pour les personnes agréées peuvent comprendre, sans s'y limiter :

- a) la mainlevée des marchandises pour l'importation ou l'exportation sur présentation des renseignements minimaux nécessaires pour identifier les marchandises et permettre de remplir par la suite la déclaration finale de marchandises ;
- b) le dédouanement des marchandises importées ou exportées dans les locaux de la personne agréée ou à un autre endroit autorisé par les douanes ;
- c) le dépôt d'une déclaration de marchandises pour l'importation ou l'exportation, sur la base de l'inscription dans les archives de la personne agréée ;
- d) le dépôt d'une seule déclaration de marchandises pour toutes les importations ou exportations dans une période donnée pendant laquelle des marchandises sont importées ou exportées fréquemment par la même personne.

Note.— Pour ce qui est du terme « personnes agréées » (voir les pratiques recommandées 4.30 et 4.30.1 ci-dessus), l'attention est attirée sur la norme transitoire 3.32 de la Convention internationale de l'OMD pour la simplification et l'harmonisation des régimes douaniers, révisée en 1999, entrée en vigueur en 2006 (Convention de Kyoto révisée).

4.31 Les marchandises qui ne bénéficient pas des procédures simplifiées ou spéciales mentionnées dans les dispositions des § 4.27 à 4.30.1 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'imposeront 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 celles-ci, mises en la possession d'une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.

IV. 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'exigeront 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.

V. 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 doivent mettre 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.

VI. 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.

VII. 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 éviteront 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*



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 46 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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*.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 47 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

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 Le Togo facilite 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 autorités compétentes nationales 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 48 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 § 3.34.1 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.

5.11.2 Dans les cas où le refoulement d'une personne non admissible concerne un mineur non accompagné, le Togo prendra les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination.

5.12 Les autorités compétentes acceptent pour vérification une personne refoulée d'un État où elle a été jugée



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 49 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 au Togo.

Note.— L'attention est appelée sur le texte applicable du Doc 9303 et des éléments indicatifs connexes, et du Doc 9957, Manuel de facilitation, dans lequel sont expliquées les irrégularités des documents de voyage ainsi que la vérification et l'authentification de ces derniers.

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 compétentes 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.

5.18.1 Les autorités compétentes et les exploitants d'aéronefs s'échangent, lorsque c'est possible, des renseignements sur leurs points de contact compétents, disponibles 24 heures sur 24, à qui adresser les demandes de renseignements concernant les personnes expulsées.

5.18.2 Dans les cas où l'expulsion d'une personne concerne un mineur non accompagné, les autorités qui exigent l'expulsion prendront les mesures appropriées pour faire en sorte qu'un dispositif soit en place pour le



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 50 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

mineur au point de départ, au point de transit et au point de destination.

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.

5.19.1 L'exploitant d'aéronefs et/ou le pilote commandant de bord auront l'option de refuser de transporter une personne expulsée sur un vol particulier s'il y a des inquiétudes raisonnables concernant la sécurité et la sûreté du vol.

Note.— Voir le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 — Diffusion restreinte) de l'OACI, § 12.2.1.3 et 12.2.1.6.

5.19.2 Lorsqu'elles prennent des dispositions en vue d'une expulsion, les autorités compétentes tiendront compte de la politique de l'exploitant d'aéronefs relative au nombre de personnes expulsées qui peuvent être transportées sur un vol donné.

Note.— Les États contractants doivent consulter l'exploitant d'aéronefs au sujet du vol le plus approprié ou d'un autre mode de transport.


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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 51 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 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 aérogares de fret, à des aéroports internationaux, l'autorité d'aviation civile veillent à ce 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 autorités compétentes, 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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 53 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 L'autorité d'aviation civile veille 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 compétentes 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 veillera autant que possible à ce que les éléments indicatifs existants sur l'orientation et la signalétique, notamment le Doc 9636 — Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, publié conjointement par l'OACI et l'Organisation maritime internationale, soient utilisés, dans la mesure où le Doc 9636 reste applicable.


Note.— Le site web de l'OACI à [...] contient une liste à jour non exhaustive de ressources et d'éléments indicatifs sur les « meilleures pratiques » pour examen et utilisation par les États contractants.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 54 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 du Togo 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 55 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 56 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 aéroports 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 aéroports 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 aéroport ou à un autre aéroport voisins sans risque de contamination. Des modalités et

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 57 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

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 pouvoirs publics fournissent gratuitement aux exploitants les services suffisants pendant les heures de service fixées par ces pouvoirs publics.

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

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 58 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

examen facilite le congé à l'arrivée dans ces États.

E. Passagers indisciplinés

6.44 Afin de dissuader et de prévenir les comportements indisciplinés, l'autorité de l'aviation civile encourage 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 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.

D. 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 aéroports publics 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 Si les autorités compétentes 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 le territoire togolais, à emporter ces devises. Une annotation sur le document 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'aéroport 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.

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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 59 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

CHAPITRE 7. ATERRISSAGES 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 des 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.

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.



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 60 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 de la législation nationale 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 togolaises.

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.

8.3.3 L'autorité de l'aviation civile fait, dans toute la mesure du possible, en sorte que les autorités compétentes soient bien au courant des dispositions des RANT 9 et 13 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 61 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 les pouvoirs publics 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



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 62 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

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 médical 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 63 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 nationales de santé publique 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.

Note.— Il est suggéré que les États mettent à disposition à leurs aéroports internationaux des quantités adéquates de formulaires de localisation de passager et qu'ils en distribuent aux exploitants, qui les feront remplir par les passagers et les équipages.

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— Aéroports, — Conception et exploitation technique des aéroports — exigent des services de la circulation aérienne et des aéroports qu'ils établissent respectivement des plans d'urgence et des plans d'urgence d'aéroport en prévision d'urgences de santé publique de portée internationale.

G. Établissement de programmes nationaux de facilitation

8.17 Il est établi 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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 64 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

8.18.1 Les autorités compétentes concernées se servent 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, garantissant qu'elles bénéficient des services qui sont habituellement offerts au public en général. Cette assistance devrait être fournie d'une manière qui respecte la dignité humaine.

Note.— L'attention est appelée sur le Doc 9984, Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien, élaboré pour apporter des précisions sur les Normes et pratiques recommandées liées à la facilitation du transport des personnes handicapées, et aider la communauté de l'aviation civile dans leur mise en œuvre.

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.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 65 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

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 doivent 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 aides à la mobilité dont ont besoin des personnes handicapées sont autant que possible transportés gratuitement en cabine si, l'espace, les contraintes de poids et la sécurité le permettent, ou sont désignés comme bagages prioritaires.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 66 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

8.37 Les animaux d'assistance accompagnant des personnes handicapées peuvent être transportés gratuitement en cabine, sur le plancher près du siège de la personne, sous réserve de l'application de toute réglementation pertinente du Togo ou de l'exploitant d'aéronefs.

8.38 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 du RANT 18.

8.39 Les personnes handicapées devraient être autorisées à voyager sans avoir à présenter une autorisation médicale. Les exploitants d'aéronefs ne devraient être autorisés à exiger des personnes handicapées qu'elles obtiennent une autorisation médicale que dans les cas où il n'est pas clair que leur condition médicale leur permette de voyager et où elles risquent de compromettre leur sécurité ou leur bien-être ou ceux des autres passagers.

8.40 En principe, les personnes handicapées devraient être autorisées à déterminer elles-mêmes si elles ont besoin d'un accompagnateur. Si la présence d'un accompagnateur est requise, les autorités compétentes devraient encourager les exploitants d'aéronefs à offrir des tarifs réduits pour le transport de l'accompagnateur. Les exploitants d'aéronefs ne devraient exiger un accompagnateur que lorsqu'il est clair que la personne handicapée n'est pas autonome et que cela risque de compromettre sa sécurité ou son bien-être ou ceux des autres passagers.

8.40.1 Réservé


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

8.41 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.

8.42 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.

8.43 Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l'entrée sans délai des personnes mentionnées au § 8.41, le Togo en tant qu'État d'occurrence ou État adjacent à l'État d'occurrence n'exige aucun autre document

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 67 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

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 les autorités compétentes à titre exceptionnel exigent un visa d'entrée pour les personnes mentionnées aux § 8.41 et 8.42, elles accélèrent la délivrance de ces visas.

8.44 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.

8.45 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.


8.46 Des lois, des règlements et/ou des politiques seront établis dans la mesure du possible, afin d'appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

Note. — L'attention est appelée sur le Doc 9998, Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et sur le Doc 9973, Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

J. Traite de personnes

8.47 L'autorité d'aviation civile s'efforcera de prendre des mesures pour assurer que des procédures sont en place pour lutter contre la traite de personnes, notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs auprès des autorités compétentes nationales.

8.48 L'autorité d'aviation civile s'efforcera de prendre des mesures pour assurer que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoive une formation de sensibilisation à la traite de personnes.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 68 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	---

CHAPITRE 9. SYSTEMES D'ÉCHANGE DE DONNEES SUR LES PASSAGERS

A. Généralités

9.1 Les autorités compétentes nationales veilleront à ce que, lorsqu'il est exigé des exploitants d'aéronefs l'échange des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR), un système de guichet unique pour les données passagers pour chaque catégorie de données ou pour les deux catégories de données combinées soit mis en place afin de permettre aux parties concernées de communiquer des informations normalisées par un point d'entrée commun en vue de la transmission des données, de manière à satisfaire à toutes les obligations relatives aux données des passagers et de l'équipage dans les limites du cadre juridique national.

9.1.1 Il est recommandé que les autorités compétentes exigeant des exploitants d'aéronefs l'échange des données sur les passagers et l'équipage envisagent de mettre en place un système de guichet unique pour les deux catégories de données combinées.

9.2 Les autorités compétentes et les exploitants d'aéronefs assurent 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, s'il y a lieu et selon qu'il convient, un appui opérationnel et technique pour l'analyse de toute panne ou défaillance de système et les mesures d'intervention visant à rétablir le fonctionnement normal dès que possible.

9.3 Les autorités compétentes et les exploitants d'aéronefs établiront et mettront en œuvre, dans la mesure du possible, des procédures appropriées de notification et de remise en service à la fois pour l'entretien programmé des systèmes d'information et en cas de panne ou de défaillance de ces systèmes.

9.4 Les autorités compétentes et les exploitants d'aéronefs assureront un niveau d'assistance approprié (dans la mesure du possible, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7).


B. Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)

9.5 Le Togo met en place un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV).

Note.— Par sa Résolution 2178 (2014), paragraphe 9, le Conseil de sécurité de l'ONU, « Invite les États membres à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance aux autorités nationales compétentes des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire, ou la tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, à bord d'appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (« le Comité »), et les invite également à signaler au Comité tout départ de leur territoire, ou toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de telles personnes et à communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales».

9.6 Le système RPCV du Togo est appuyé par les instruments juridiques adaptés (législation, règlement ou



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09 Facilitation</p>	<p>Page: 69 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019</p>
--	---	--

décret, par exemple) et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues.

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.


Note 4. — Les normes RPCV internationalement reconnues sont actuellement définies dans les directives OMD/IATA/OACI.

9.7 Dans la mise en place d'une législation destinée à la mise en œuvre d'un système RPCV, les autorités compétentes élaborent des règlements harmonisés satisfaisant aux besoins de tous les organismes concernés, définissent un ensemble commun d'éléments de données RPCV exigés par la législation nationale, conformément aux normes de construction des messages, et désignent un organisme gouvernemental qui recevra les données RPCV au nom de tous les autres organismes.

9.8 Lorsqu'ils spécifient les renseignements d'identification sur les passagers à transmettre, les autorités compétentes n'exigeront 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. Tous les renseignements exigés seront conformes aux spécifications figurant dans les Lignes directrices de l'OMD/IATA/OACI et RPCV relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST.

9.9 En visant à mettre en œuvre un programme national de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et dans le cas où les autorités compétentes ne sont pas en mesure de se conformer totalement aux dispositions du § 9.8 concernant les éléments de données exigés, elles veilleront à ce que seuls les éléments de données qui ont été définis aux fins d'incorporation dans les messages EDIFACT/ONU PAXLST soient inclus



 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 70 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

dans les renseignements exigés dans le programme national, ou elles veilleront à suivre le processus de demande de maintenance de données de l'OMD pour tout écart à la norme.

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

9.11 Les autorités compétentes limiteront, dans la mesure du possible, les fardeaux opérationnels et administratifs que l'échange des données RPCV impose sur les exploitants d'aéronefs tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.12 Aucune amende ou pénalité ne sera imposée 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.

9.13 Lorsque les données sur les passagers sont transmises électroniquement au moyen d'un système de renseignements préalables concernant les voyageurs, il ne sera plus exigé un manifeste de passagers sur support papier.

9.14 Les autorités compétentes peuvent envisager d'introduire un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi).

9.15 Dans le cas où les autorités compétentes souhaiteront mettre en œuvre un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCVi) ; elles :

- a) s'efforceront de tenir au minimum son incidence sur les systèmes et l'infrastructure technique des exploitants d'aéronefs en consultant ceux-ci avant l'élaboration et la mise en œuvre du système RPCVi ;
- b) collaboreront avec les exploitants d'aéronefs à l'élaboration de systèmes RPCVi qui pourront être intégrés aux interfaces de contrôle des départs des exploitants ;
- c) se conformeront aux Directives relatives aux renseignements préalables concernant les passagers adoptées par l'OMD/OACI/IATA quand ils exigent un RPCVi.


9.16 Les autorités compétentes s'efforceront de maintenir opérationnel les systèmes RPCV, y compris les systèmes RPCVi, 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, et que des procédures soient en place pour tenir au minimum les perturbations en cas de panne ou de défaillance.

9.17 Les exploitants d'aéronefs ne seront pas pénalisés ou ne seront pas tenus d'une autre manière pour responsable des incohérences relevées dans les échanges de données sur les passagers si la collecte et la fourniture des renseignements préalables exacts sont basées sur un document de voyage valide présenté pour le voyage et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l'arrivée.

C. Systèmes électroniques de voyage (ETS)

9.18 Si les autorités compétentes cherchent à établir un système électronique de voyage, il s'efforcera



 Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo	RANT 09 Facilitation	Page: 71 de 94 Révision: 01 Date: 20/092019
---	---------------------------------------	--

d'intégrer dans le système de vérification préalable au voyage un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs.

Note. — Cette pratique permettra aux autorités compétentes de s'intégrer aux systèmes de contrôle des départs des compagnies aériennes utilisant des normes de transmission de données conformes aux directives internationales afin de fournir à l'exploitant d'aéronefs une réponse en temps réel visant à vérifier l'authenticité de l'autorisation d'un voyageur donné au moment de l'enregistrement.

9.19 Si les autorités compétentes désirent mettre en place un système électronique de voyage (ETS), elles devront :

a) veiller à disposer d'une plateforme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d'autorisation de voyage en ligne. Il doit indiquer clairement que cette plateforme est le moyen à privilégier pour déposer une demande en ligne, afin de limiter le champ d'action de vendeurs tiers non officiels qui pourraient facturer des frais supplémentaires à la soumission d'une demande ;

b) inclure des outils intégrés à la demande pour aider les intéressés à éviter les erreurs au moment de remplir le formulaire de demande, notamment des instructions claires sur les nationalités pour lesquelles un ETS est nécessaire, et ne permettent pas le traitement des demandes présentées par des passagers non éligibles (par exemple en raison de leur nationalité ou du type de document qu'ils détiennent) ;

c) mettre en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d'alerte pertinentes ;


d) fournir au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l'approbation de sa demande de voyager ;

e) veiller à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément aux lois et règlements nationaux.

9.20 Les pouvoirs publics s'efforceront de prévoir un calendrier de mise en œuvre qui fasse connaître les changements qui s'annoncent et qui mette au point des stratégies de communication en plusieurs langues en coopération avec d'autres gouvernements, l'industrie du voyage, les compagnies aériennes et les organisations afin de diffuser la mise en œuvre prévue d'un ETS.

9.21 Les autorités compétentes s'efforceront de prévoir une période de transition après le délai initial de mise en œuvre, pendant laquelle les passagers auront le droit d'entrer dans le pays mais seront informés des nouvelles obligations, par exemple en leur distribuant une fiche explicative.

9.22 L'exploitant d'aéronefs qui assure le transport à destination de l'État où est mis en place un ETS s'efforcera d'informer ses passagers des obligations en matière d'ETS au moment de la réservation et cherche à élargir la vérification de façon à la faire porter sur l'embarquement au point d'origine plutôt que sur la dernière étape, au moment d'entrer dans le pays de destination.

 <p>Agence Nationale de l'Aviation Civile du Togo</p>	<p>RANT 09</p> <p>Facilitation</p>	<p>Page: 72 de 94</p> <p>Révision: 01</p> <p>Date: 20/092019</p>
--	--	---

Note. — Cela dépendra dans une très large mesure des capacités d'enregistrement intercompagnies des autres exploitants d'aéronefs et des liens entre exploitants d'aéronefs.

D. Données des dossiers passagers (PNR)

9.23 Lorsqu'il apparaît nécessaire d'exiger les données de dossiers passagers (PNR), les autorités compétentes aligneront leurs besoins en matière de données et le traitement de ces données sur les lignes directrices figurant dans le Doc 9944 — Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR) de l'OACI et dans les éléments indicatifs sur la mise en œuvre des messages PRNGOV publiés et mis à jour par l'OMD et approuvés par l'OACI et l'IATA.

9.23.1 Lorsqu'il apparaît nécessaire d'exiger le transfert des données PNR, les autorités compétentes adopteront et mettront en œuvre le message PNRGOV fondé sur EDIFACT comme principal moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux pouvoirs publics pour assurer l'interopérabilité mondiale.

Note 1. — Le message PNRGOV est un message électronique normalisé approuvé conjointement par l'OMD, l'OACI et l'IATA. Selon le système de contrôle des réservations et des départs de l'exploitant d'aéronefs, des éléments de données précis recueillis et stockés par ce dernier peuvent être transmis efficacement au moyen de cette structure de messages normalisés.

Note 2. — Cette disposition n'a pas pour objet de remplacer les messages échangés entre les exploitants d'aéronefs et les administrations douanières pour appuyer l'exploitation aéroportuaire locale.

Note 3. — Outre le message obligatoire PNRGOV basé sur l'EDIFACT, les États contractants peuvent aussi, s'ils le souhaitent, envisager la mise en œuvre du format XML pour les messages PNRGOV comme autre méthode de transfert de données PNR, permettant ainsi aux exploitants d'aéronefs disposant de capacités XML de choisir le format de transmission des données PNR.

9.24 Les autorités compétentes s'efforceront autant que possible à envisager l'incidence de la collecte et du transfert électronique des données PNR sur la confidentialité, au sein du système national mais aussi dans les autres États. Le cas échéant, ces autorités et celles des États qui limitent l'échange de ces données devraient coopérer le plus rapidement possible pour harmoniser leurs obligations juridiques.



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09 Facilitation

Page: 73 de 94
Révision: 00
Date: 01/07/2015

APPENDICES





APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE

DÉCLARATION GÉNÉRALE (sortie/entrée)		
Exploitant		
Marques de nationalité et d'immatriculation		Vol n°
		Date
Départ de		Arrivée à
(localité)		(localité)
ITINÉRAIRE (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></p> <p>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</p> <p style="text-align: right;">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</p> <p style="text-align: right;">Agent agréé ou pilote commandant de bord</p>		

297 mm (ou 11 3/4 pouces)

Format de l'imprimé 210 x 297 mm (ou 8 1/4 x 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)





Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09
Facilitation

Page: 77 de 94
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 :
Nom principal *Nom(s) secondaire(s)*
2. Date de naissance :
année *mois* *jour*
3. Nationalité :
4. Document de voyage :
État d'émission *Type de document* *Numéro*
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.



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^o 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^o 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 ;



- 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 ;



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)

État émetteur
Autorité émettrice
compétente

**CERTIFICAT DE
MEMBRE D'ÉQUIPAGE**



Photographie
du
titulaire

Surname/Nom *Given name/Prénom*
Sex/ Nationality/ *Date of Birth/*
Sexe Nationalité *Date de naissance*
Employed by/ *Occupation/*
Employeur *Profession*

Doc No/N. du Doc *Date of Expiry/*
 Date d'expiration

(Signature du titulaire)

Recto du CMC

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)

Issued at/Émis à
(Lieu d'émission)

Issuing Authority
Autorité d'émission

Zone lisible à la machine
(À laisser en blanc lorsqu'un certificat
non lisible à la machine est émis)

Verso du CMC





Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09 Facilitation

Page: 83 de 94
Révision: 00
Date: 01/07/2015

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

État émetteur Autorité émettrice compétente	CERTIFICAT D'INSPECTEUR DE L'AVIATION CIVILE
Photographie du titulaire	<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>
	(Signature du titulaire)

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)	
Émis à / <i>Issued at</i> (Lieu d'émission) / <i>Place of issue</i>	Autorité d'émission / <i>Issuing Authority</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.





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.)



Agence Nationale de l'Aviation Civile
du Togo

RANT 09 Facilitation

Page: 85 de 94
Révision: 00
Date: 01/07/2015

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

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)

Veuillez trouver ci-joint photocopie d'une pièce d'identité (passeport/carte) frauduleuse/falsifiée/contrefaite/un document authentique présenté par un imposteur.

Numéro du document :

État au nom duquel le document a été délivré :

Le document susmentionné était utilisé par une personne qui a déclaré se nommer :

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

Photographie
(si elle est disponible)

Ladite personne est arrivée le (date) à l'aéroport de (nom) par le vol (numéro du vol) en provenance de (ville et État).

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).

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.

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.)





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.





<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
Ne pas oublier le fret ! 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: 89 de 94
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





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 national¹.

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, 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>
Article 10 — <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. [...]	<ul style="list-style-type: none">— Établir des aéroports douaniers et en ouvrir de nouveaux selon les besoins.— 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.— Organiser des services d'inspection frontalière aux aéroports douaniers.





<p>Article 13 — <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">— 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.— Établir des programmes pour traiter des problèmes de sûreté comme la fraude de documents, la migration illégale et la contrebande.— Coordonner les préparatifs en vue du contrôle de grands nombres de visiteurs étrangers participant à des événements spéciaux, par exemple des compétitions sportives internationales.
<p>Article 14 — <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">— 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.

<i>Mandat de la Convention de Chicago</i>	<i>Tâches de mise en œuvre</i>
<p>Article 22 — <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">— 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.
<p>Article 23 — <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">— 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.— 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>.





Article 37 — *Adoption de normes et procédures internationales*

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.

[...]

j) formalités de douane et d'immigration ;

[...]

— Participer à l'élaboration par l'OACI de l'Annexe 9.

— Réviser périodiquement les procédures nationales afin d'en assurer l'harmonisation avec les dispositions de l'Annexe 9.

Article 38 — *Dérogation aux normes et aux procédures internationales*

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. [...]

— 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.



