**République Togolaise**

**Travail – Liberté – Patrie**

**Ministère chargé de l’aviation civile**



**RÈGLEMENT AÉRONAUTIQUE NATIONAL DU TOGO**

**RANT 09**

**FACILITATION**

**2e Edition / Révision 00 / Février 2023**

**APPROUVÉ PAR**

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

**ADMINISTRATION DU DOCUMENT**

**LISTE DES PAGES EFFECTIVES**

| **Titre** | **Page** | **Nº d’Édition** | **Date d’Édition** | **Nº Révision** | **Date de Révision** |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| PG RANT 09 | 1 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| PG ADM | 2 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| LPE | 3 - 4 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| ER | 5 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| LA | 6 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| TDM | 7 – 10 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 1 | 12 – 21 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 2 | 22 – 31 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 3 | 32 – 44 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 4 | 45 – 54 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 5 | 55 – 60 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 6 | 61 – 70 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 7 | 71 – 73 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 8 | 74 – 84 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 9 | 85 – 95 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| CHAPITRE 10 | 96 – 98 | 02 | Février 2023 | 00 | Février 2023 |
| PG APPENDICES | 99 | 01 | Juillet 2015 | 01 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 1 | 100 | 01 | Juillet 2015 | 01 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 2 | 101 | 01 | Juillet 2015 | 01 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 3 | 102 | 01 | Juillet 2015 | 01 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 4 | 103 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 5 | 104 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 6 | 105 – 107 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 7 | 108 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 8 | 109 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 9 | 110 – 111 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 10 | 112 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 11 | 113 – 115 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 12 | 116 – 119 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |
| APPENDICE 13 | 120 | 01 | Juillet 2015 | 00 | Juillet 2015 |

**ENREGISTREMENT DES RÉVISIONS**

| **N° révision** | **Date Application** | **Date Insertion** | **Emargement** | **Remarques** |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| 01 | Septembre 2019 | Août 2019 |  |  |
| 02 | Avril 2021 | Mars 2021 |  |  |
| 03 | Février 2023 | Janvier 2023 |  |  |
| 04 | … 2025 | Avril 2025 |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |

**LISTE DES AMENDEMENTS**

| **Page** | **N°d’Amdt** | **Date** | **Motif** |
| --- | --- | --- | --- |
|  | 01 | Septembre 2019 | Insertion des amendements 26 et 27 de l’annexe 9 de l’OACI relative à la facilitation du transport aérien. |
|  | 02 | Avril 2021 | Insertion des dispositions de l’amendement n°28 de l’annexe 9 de l’OACI relative à la facilitation du transport aérien |
|  | 03 | Février 2023 | Insertion des dispositions de l’amendement n°29 de l’annexe 9 de l’OACI relative à la facilitation du transport aérien et revu du RANT 09 |
|  | 04 | … |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |
|  |  |  |  |

**TABLE DES MATIÈRES**

[**CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX** 12](#_Toc126921310)

[**A.** **Définitions** 12](#_Toc126921311)

[**B.** **Principes généraux** 20](#_Toc126921312)

[**CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS** 22](#_Toc126921313)

[**A.** **Généralités** 22](#_Toc126921314)

[**B.** **Documents — Exigences et utilisation** 23](#_Toc126921315)

[**C.** **Correction des documents** 25](#_Toc126921316)

[**D.** **Désinsectisation des aéronefs** 25](#_Toc126921317)

[**E.** **Désinfection des aéronefs** 26](#_Toc126921318)

[**F.** **Dispositions relatives aux vols de l’aviation générale internationale et autres vols non réguliers** 28](#_Toc126921319)

[**I.** **Généralités** 28](#_Toc126921320)

[**II.** **Autorisations préalables** 28](#_Toc126921321)

[**III.** **Préavis d’entrée** 29](#_Toc126921322)

[**IV.** **Congé et autorisations de séjour aux aéronefs** 29](#_Toc126921323)

[**CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES** 32](#_Toc126921324)

[**A.** **Généralités** 32](#_Toc126921325)

[**B.** **Documents exigés des voyageurs** 32](#_Toc126921326)

[**C.** **Sécurité des documents de voyage** 32](#_Toc126921327)

[**D.** **Documents de voyage** 33](#_Toc126921328)

[**E.** **Visas de sortie** 34](#_Toc126921329)

[**F.** **Visas d’entrée/de retour** 35](#_Toc126921330)

[**G.** **Cartes d’embarquement/débarquement** 35](#_Toc126921331)

[**H.** **Inspection des documents de voyage** 36](#_Toc126921332)

[**I.** **Procédures de sortie** 37](#_Toc126921333)

[**J.** **Procédures d’entrée et responsabilités** 37](#_Toc126921334)

[**K.** **Procédures et règles de transit** 39](#_Toc126921335)

[**L.** **Restitution des bagages séparés de leur propriétaire** 39](#_Toc126921336)

[**M.** **Identification et entrée des membres d’équipage et autre personnel de l’exploitant d’aéronefs** 40](#_Toc126921337)

[**N.** **Inspecteurs de l’aviation civile** 41](#_Toc126921338)

[**O.** **Assistance d’urgence/visas d’entrée en cas de force majeure** 42](#_Toc126921339)

[**P.** **Mineurs** 42](#_Toc126921340)

[**CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES** 45](#_Toc126921341)

[**A.** **Généralités** 45](#_Toc126921342)

[**B.** **Renseignements exigés par les autorités compétentes** 46](#_Toc126921343)

[**C.** **Mainlevée et dédouanement des marchandises à l’exportation et à l’importation** 48](#_Toc126921344)

[**D.** **Pièces de rechange, équipements, provisions et autres articles importés ou exportés par des exploitants d’aéronefs dans le cadre de services internationaux** 51](#_Toc126921345)

[**E.** **Conteneurs et palettes** 52](#_Toc126921346)

[**F.** **Formalités et documents relatifs à la poste** 53](#_Toc126921347)

[**G.** **Matières radioactives** 53](#_Toc126921348)

[**CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES** 55](#_Toc126921349)

[**A.** **Généralités** 55](#_Toc126921350)

[**B.** **Personnes non admissibles** 55](#_Toc126921351)

[**C.** **Personnes expulsées** 57](#_Toc126921352)

[**D.** **Obtention d’un document de voyage de remplacement** 59](#_Toc126921353)

[**CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC** 61](#_Toc126921354)

[**A.** **Généralités** 61](#_Toc126921355)

[**B.** **Dispositions relatives à l’acheminement du trafic aux aéroports** 62](#_Toc126921356)

[**I.** **Dispositions communes** 62](#_Toc126921357)

[**II.** **Dispositions relatives au stationnement et au service des aéronefs** 63](#_Toc126921358)

[**III.** **Passagers, équipages et bagages au départ** 63](#_Toc126921359)

[**IV.** **Passagers, équipages et bagages à l’arrivée** 64](#_Toc126921360)

[**V.** **Transit et transbordement des passagers et membres d’équipage** 64](#_Toc126921361)

[**VI.** **Installations et services divers dans les aérogares de passagers** 65](#_Toc126921362)

[**VII.** **Aménagements intéressant l’acheminement et le congé des marchandises et de la poste** 65](#_Toc126921363)

[**C.** **Installations nécessaires à l’exécution des mesures concernant l’hygiène publique, les soins médicaux d’urgence et le contrôle vétérinaire et phytosanitaire** 66](#_Toc126921364)

[**D.** **Installations nécessaires aux services de contrôle et fonctionnement de ces services** 67](#_Toc126921365)

[**E.** **Passagers indisciplinés** 68](#_Toc126921366)

[**D.** **Commodités pour les passagers** 68](#_Toc126921367)

[**CHAPITRE 7. ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX** 71](#_Toc126921368)

[**A.** **Généralités** 71](#_Toc126921369)

[**B.** **Arrêt de courte durée** 71](#_Toc126921370)

[**C.** **Interruption du vol** 71](#_Toc126921371)

[**CHAPITRE 8. DISPOSITIONS DIVERSES DE FACILITATION** 74](#_Toc126921372)

[**A.** **Cautions et exemptions de réquisition ou de saisie** 74](#_Toc126921373)

[**B.** **Facilitation des opérations de recherche, de sauvetage, de récupération et des enquêtes sur les accidents** 74](#_Toc126921374)

[**C.** **Missions de secours et vols de rapatriement** 75](#_Toc126921375)

[**D.** **Opérations d’urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité** 76](#_Toc126921376)

[**E.** **Mise en application du Règlement sanitaire international et des dispositions correspondantes** 76](#_Toc126921377)

[**F.** **Plan national pour l’aviation en cas de flambée de maladie transmissible** 78](#_Toc126921378)

[**G.** **Établissement de programmes nationaux de facilitation** 78](#_Toc126921379)

[**H.** **Facilitation du transport des personnes ayant besoin d’assistance** 79](#_Toc126921380)

[**I.** **Généralités** 79](#_Toc126921381)

[**II.** **Accès aux aéroports** 80](#_Toc126921382)

[**III.** **Accès aux services de transport aérien** 80](#_Toc126921383)

[**I.** **Assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles** 81](#_Toc126921384)

[**J.** **Traite de personnes** 83](#_Toc126921385)

[**CHAPITRE 9. SYSTEMES D’ECHANGE DE DONNEES SUR LES PASSAGERS** 85](#_Toc126921386)

[**A.** **Généralités** 85](#_Toc126921387)

[**B.** **Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)** 85](#_Toc126921388)

[**C.** **Systèmes électroniques de voyage (ETS)** 88](#_Toc126921389)

[**D.** **Données des dossiers passagers (PNR)** 89](#_Toc126921390)

[**CHAPITRE 10. DISPOSITIONS RELATIVES À LA SANTÉ** 96](#_Toc126921391)

[**A.** **Règlement sanitaire international et mesures correspondantes** 96](#_Toc126921392)

[**B.** **Inspection des documents sanitaires** 96](#_Toc126921393)

[**C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles** 97](#_Toc126921394)

[**APPENDICES** 99](file:////Users/evanswomey/Desktop/RANT%2009_Final.docx#_Toc126921395)

[**APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE** 100](#_Toc126921396)

[**APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS** 101](#_Toc126921397)

[**APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES** 102](#_Toc126921398)

[**APPENDICE 4. CERTIFICAT DE DÉSINSECTISATION PAR TRAITEMENT À EFFET RÉMANENT** 103](#_Toc126921399)

[**APPENDICE 5. CARTE D’EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT** 104](#_Toc126921400)

[**APPENDICE 6. RECOMMANDATION DU CONSEIL DE COOPÉRATION DOUANIÈRE** 105](#_Toc126921401)

[**APPENDICE 7. CERTIFICAT DE MEMBRE D’ÉQUIPAGE (CMC)** 108](#_Toc126921402)

[**APPENDICE 8. CERTIFICAT D’INSPECTEUR DE SÉCURITÉ DE L’AVIATION CIVILE** 109](#_Toc126921403)

[**APPENDICE 9. PRÉSENTATIONS PROPOSÉES POUR LES DOCUMENTS** 110](#_Toc126921404)

[**RELATIFS AU RETOUR DES PERSONNES NON ADMISSIBLES** 110](#_Toc126921405)

[**APPENDICE 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX** 112](#_Toc126921406)

[**APPENDICE 11. MODÈLE DE PROGRAMME DE FACILITATION (FAL) D’AÉROPORT** 113](#_Toc126921407)

[**APPENDICE 12. MODÈLE DE PROGRAMME FAL NATIONAL** 116](#_Toc126921408)

[**APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGER POUR LA SANTE PUBLIQUE** 120](#_Toc126921409)

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 1. DÉFINITIONS ET PRINCIPES GÉNÉRAUX**

## **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.

***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.

***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.

***Documents sanitaires :*** Preuves documentaires exigées par les États contractants, notamment les documents normalisés par l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) au titre du Règlement sanitaire international (RSI) (2005), pour attester que les passagers et les membres d’équipage ont rempli les exigences visant à prévenir et à atténuer la propagation des maladies transmissibles lors de l’entrée ou du transit dans un État contractant.

***Documents sanitaires normalisés :*** Documents normalisés par l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) au titre du Règlement sanitaire international (RSI) (2005).

***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.

***Document de voyage électronique lisible à la machine (DVLM électronique) :*** Document de voyage lisible à la machine, où est incrusté un circuit intégré sans contact conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303*.*

*Note.— Il y a lieu d’appliquer cette définition au regard de la définition de document de voyage lisible à la machine (DVLM).*

***Document de voyage lisible à la machine (DVLM).*** Document de voyage, conforme aux spécifications énoncées dans le Doc 9303, et qui contient des données visuelles (se prêtant à la lecture oculaire) obligatoires et, séparément, dans une forme lisible par machine, un condensé des données obligatoires.

Note.— Il y a lieu d’appliquer cette définition au regard de la définition de document de voyage.

***Effets nocifs :*** Effets susceptibles de constituer un risque pour la santé des passagers, du personnel ou des animaux vivants ou d’endommager la structure de l’aéronef.

***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 :*** Procédure consistant à déterminer, à analyser et à estimer les dangers.

***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, leséléments 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.

***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 contrefait, 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 ayant mandat de faire appliquer et observer les lois et règlements nationaux qui se rapportent à l’un quelconque des aspects du présent règlement.

***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.

***Quarantaine :*** Restriction des activités et/ou mise à l’écart des personnes suspectes qui ne sont pas malades ou des bagages, conteneurs, moyens de transport ou marchandises suspects, de façon à prévenir la propagation de l’infection ou de la contamination.

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

***Recherche des contacts :*** Pratique consistant, à des fins de contrôle de la propagation d’une infection, en l’identification, la notification et le suivi des personnes ayant pu être en contact direct avec une personne présentant un cas probable ou confirmé de maladie infectieuse, ou qui ont été exposées à cette personne et potentiellement infectées par elle. L’identité de la personne infectée ou potentiellement infectée n’est pas divulguée aux contacts, même s’ils en font la demande.

***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 de communication au moyen duquel, pendant l’enregistrement, des éléments de données RPCV collectés par l’exploitant d’aéronefs sont transmis aux services de contrôle frontalier, et par lequel ces services , à l’intérieur des délais de traitement actuels de l’enregistrement des passagers, renvoient à l’exploitant un message de réponse concernant chaque passager.

***Sécurité 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.

***Service aérien transitaire :*** Service aérien donné, identifié par l’exploitant au moyen de la même désignation sur tout le parcours, du point d’origine jusqu’au point de destination via tous points d’arrêt intermédiaires.

***Système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) :*** Système électronique de communication consistant, pour les exploitants d’aéronefs à collecter des éléments de données requis pour chaque passager et/ou membre d’équipage, à les transmettre pour traitement 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.

***Système 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 rapatriement :*** Vols spéciaux organisés, facilités ou appuyés par un État dans le but exclusif de transporter des ressortissants de cet État et d’autres personnes admissibles à partir de pays étrangers, vers cet État ou vers un pays tiers sûr, au moyen d’aéronefs d’État, de vols humanitaires ou de vols commerciaux affrétés ou non réguliers.

***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.

ACRONYMES

## **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.

1.2 Les services compétents de l’État prendront des mesures nécessaires pour faire en sorte que :

1. 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 ;
2. l’application des formalités administratives et de contrôle cause un minimum de désagrément, en particulier en communiquant en temps utile toute modification de ces formalités ;
3. l’échange en temps utile de renseignements pertinents avec d’autres États contractants, les exploitants d’aéronefs et les aéroports soit encouragé et développé dans toute la mesure du possible ;
4. les niveaux requis de sûreté, et la conformité à la réglementation, soient atteints.

1.3 La gestion des risques devra être utilisée dans l’application des procédures de contrôle frontalier relatives à la mainlevée ou au dédouanement des marchandises.

1.4 Les services compétents de l’Etat mettront 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 services compétents de l’Etat et les exploitants d’aéronefs échangeront autant que possible, des renseignements sur le ou les points de contact appropriés auxquels les demandes de renseignements des services de contrôle frontalier, de santé publique et des douanes devraient être adressées.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 2. ENTRÉE ET SORTIE DES AÉRONEFS**

## **Généralités**

2.1 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 doivent être adoptées et appliquées de 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, il doit être tenu compte de l’application de mesures de sûreté de l’aviation et de contrôle des stupéfiants.

2.3 L’administration douanière peut 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.

## **Documents — Exigences et utilisation**

2.6 Aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre ne sera exigé par les administrations publiques compétentes pour l’entrée et la sortie des aéronefs.

2.7 Aucun visa ne sera exigé et aucun droit de visa ou autre redevance ne sera perçu 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 administrations publiques 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 :

1. sous forme électronique, transmis à un système d’information des pouvoirs publics ;
2. sur support papier, produits ou transmis de façon électronique ; ou
3. 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 administrations publiques compétentes sous forme électronique, le support papier du même document ne sera pas exigé.

2.11 Lorsqu’ une déclaration générale est exigée de l’exploitant, seuls les éléments indiqués à l’Appendice 1 du présent règlement 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 administrations publiques compétentes adopteront des mesures permettant de répondre à cette exigence soit par une mention manuscrite soit par l’apposition d’un tampon sur une page du manifeste de marchandises. Cette attestation sera signée par l’agent autorisé ou le pilote commandant de bord.

2.13 Il n’est pas exigé, normalement, la présentation d’un manifeste de passagers. Dans les cas où un manifeste de passagers est exigé, les renseignements exigés se limiteront aux éléments indiqués à l’Appendice 2 du présent règlement. 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 :

1. le formulaire indiqué à l’Appendice 3, rempli selon les instructions ; ou
2. 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 :

1. aux renseignements indiqués dans l’en-tête du modèle de manifeste de marchandises ;
2. au nombre d’unités de chaque marchandise ;
3. 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 administrations publiques 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.

## **Correction des documents**

2.21 En cas d’erreurs relevées dans l’un quelconque des documents mentionnés ci-dessus, les pouvoirs publics compétents donneront à l’exploitant d’aéronefs ou à son agent agréé la possibilité de rectifier ces erreurs, ou ils les rectifient eux-mêmes.

2.22 Aucun exploitant d’aéronefs ou son agent agréé ne seront pénalisés s’il sont en mesure de prouver aux autorités nationales compétentes de contrôles frontaliers que toute erreur relevée dans les documents décrits dans la section B du chapitre 2 a été commise par inadvertance et sans intention frauduleuse ou négligence grossière.

## **Désinsectisation des aéronefs**

2.23 Toute exigence systématique de désinsectisation des cabines et postes de pilotage d’aéronefs au moyen d’aérosols lorsque les passagers sont à bord, est limitée aux vols sans changement d’aéronef ayant leur origine dans des territoires, ou passant par des territoires, considérés, sur la base d’une évaluation du risque, comme constituant une menace pour la santé publique, l’agriculture ou l’environnement.

*Note.— Des orientations sur l’évaluation du risque figurent dans le* Manuel de gestion de la sécurité *(Doc 9859).*

2.24. Pour la désinsectisation des aéronefs, les besoins nationaux seront périodiquement examinés et modifiés, comme il convient, sur la base de toutes les preuves disponibles relatives à la transmission d’insectes dans les limites du territoire national par la voie aérienne.

2.25 Pour la désinsectisation, seules 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 sont autorisés ou acceptées.

*Note 1. — Cette disposition n’exclut pas les essais et tests portant sur d’autres méthodes à approuver en dernier ressort par l’Organisation mondiale de la santé.*

*Note 2.— L’attention est appelée sur l’édition la plus récente des lignes directrices de l’OMS sur les méthodes et procédures de désinsectisation des aéronefs.*

2.26 L’autorité de l’aviation civile et les autorités sanitaires veilleront à ce que les moyens employés pour la désinsectisation n’aient pas d’effets nocifs sur la santé des passagers, du personnel et des animaux vivants et les incommodent le moins possible.

2.27 L’autorité de l’aviation civile et les autorités sanitaires 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, une certification pertinente sur la déclaration générale est acceptée, ou comme le prévoit l’Appendice 1 du présent règlement en cas de désinsectisation par traitement à effet rémanent, le certificat de désinsectisation par traitement à effet rémanent prévu à l’Appendice 4 du présent règlement.

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 de l’autorité d’aviation civile et des autorités sanitaires, celles-ci accepteront normalement ce certificat et autoriseront les passagers et les membres d’équipage à débarquer immédiatement à l’arrivée.

2.30 L’autorité de l’aviation civile veille à ce que des mesures d’atténuation appropriées soient mises en place pour l’utilisation de tout insecticide ou autre moyen employé aux fins de désinsectisation afin de prévenir tout dommage à la structure de l’aéronef ou à son équipement de vol et à ses matériaux.

*Note.— La plupart des composés chimiques utilisés pour la désinsectisation ont des effets nocifs inhérents et des mesures d’atténuation, comme des méthodes ou moyens d’application appropriés, sont essentielles.*

## **Désinfection des aéronefs**

2.31 Les conditions dans lesquelles les aéronefs sont désinfectés sont déterminées par l’administration chargé de la santé publique, sur la base d’une évaluation du risque. Lorsque la désinfection de l’aéronef est exigée, les dispositions suivantes s’appliquent :

1. la désinfection est pertinente pour les types et les groupes à risque des pathogènes et s’effectue suivant des procédures conformes aux éléments indicatifs de l’OMS en vigueur, en tenant compte des recommandations du constructeur de l’aéronef le cas échéant ;
2. les zones suspectes sont désinfectées à l’aide de moyens chimiques et non chimiques possédant les propriétés appropriées pour lutter contre l’agent infectieux visé ;
3. la désinfection est faite par un personnel muni de l’équipement de protection personnelle approprié;
4. des mesures d’atténuation appropriées aux moyens chimiques et non chimiques utilisés pour la désinfection sont en place pour préserver la structure de l’aéronef, son équipement d’exploitation et les matériaux contre les dommages et pour protéger la santé des passagers, du personnel et des animaux vivants contre tout effet nocif.

*Note 1. — Lorsque la désinfection de l’aéronef est exigée pour des raisons d’hygiène vétérinaire, seuls les désinfectants et les méthodes recommandés par l’Organisation mondiale de la santé animale (OIE) seront utilisés.*

*Note 2.— La plupart des composés chimiques utilisés pour la désinfection ont des effets nocifs inhérents et des mesures d’atténuation, comme des méthodes ou moyens d’application appropriés, sont essentielles.*

2.32 Des mesures et des moyens doivent être mis en place pour que les zones contaminées et les équipements ou outils employés soient désinfectés en cas de contamination des surfaces ou des équipements de l’aéronef par des fluides corporels, y compris des excrétions.

2.33 Lorsqu’une désinfection supplémentaire est nécessaire pour répondre à un incident sanitaire ou après une contamination intervenus à bord d’un aéronef, cette désinfection sera limitée au seul contenant ou compartiment de l’aéronef dans lequel la contamination est suspectée, en tenant compte des dispositions de la norme 2.31.

2.34 L’autorité de l’aviation civile veillera à ce que l’exploitant de l’aéronef ait en place une procédure prévoyant une attention particulière (c’est-à-dire une supervision ou une formation supplémentaire) à la désinfection des zones sensibles, comme le poste de pilotage, le compartiment électronique et les offices, en conformité avec les instructions du constructeur.

2.35 Lorsque des preuves de désinfection sont exigées par suite d’un incident sanitaire ou d’une contamination à bord, l’administration chargé de la snaté publique acceptera une notification générale sur la Déclaration générale figurant à l’appendice 1 du présent règlement ou une fiche de contrôle de désinfection pertinente, comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l’OMS, et autoriseront les passagers et l’équipage à débarquer immédiatement de l’aéronef.

*Note.— Un exemple de fiche de contrôle de désinfection peut être consulté sur la page Sécurité du site Internet de l’OACI.*

2.36 L’autorité de l’aviation civile et l’administration chargée de la santé publique, autant que possible, établiront des critères basés sur les performances pour leurs exigences relatives à la désinfection en coopération avec l’organisme national ou régional responsable des normes d’efficacité des désinfectants et fourniront des orientations sur les types de produits désinfectants ou produits chimiques qui peuvent être utilisés, en tenant compte de l’information fournie par les constructeurs d’aéronefs sur les produits chimiques approuvés, la disponibilité de ces produits dans la région et leur transportabilité entre les États contractants de l’OACI.

*Note.— Les orientations sur les types de produits chimiques qui peuvent être utilisés devraient inclure la disponibilité de ces produits dans leur région et leur transportabilité entre les États contractants.*

2.37 Lorsque des preuves de désinfection en plus ou en accompagnement du nettoyage général sont exigées, l’administration chargée de la santé publique acceptera une notification pertinente sur la Déclaration générale figurant à l’appendice 1 du présent règlement comme preuve que la désinfection a été effectuée conformément aux procédures recommandées par l’OMS.

## **Dispositions relatives aux vols de l’aviation générale internationale et autres vols non réguliers**

### **Généralités**

2.38 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).

2.39 L’autorité de l’aviation civile est chargée de recevoir et coordonner les réponses des services concernés par les préavis ou demandes.

2.40 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.

2.41 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.

### **Autorisations préalables**

2.42 Il n’est pas exigé qu’une autorisation ou une notification préalable soit demandée par la voie diplomatique, à moins que le vol ne soit de nature diplomatique.

2.43 Les pouvoirs publics en charge du traitement des demandes d’autorisation préalable doivent :

* 1. adopter des procédures permettant de répondre promptement à ces demandes ;
  2. accorder, si possible, cette autorisation pour une durée déterminée ou pour une série de vols ;
  3. n’imposer aucun droit ni aucune taxe ou redevance pour la délivrance de cette autorisation.

2.44 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 renseignements exigés pour les demandes d’autorisation préalables sont les suivants :

1. nom de l’exploitant ;
2. type et marques d’immatriculation de l’aéronef ;
3. date et heure d’arrivée à l’aéroport considéré́ ; date et heure de départ de cet aéroport ;
4. lieu ou lieux d’embarquement ou de débarquement (suivant le cas) à l’estranger de passagers et de fret;
5. objet du vol, nombre de passagers, nature et quantité́ du fret ;
6. nom, adresse et profession de l’affréteur, le cas échéant.

2.44.1 L’autorité de l’aviation civile publie dans l’AIP le délai minimum exigé avant les vols dont il est question au § 2.44 pour le traitement des demandes d’autorisation préalable.

2.45 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.

2.46 Toute demande d’autorisation préalable doit être déposée auprès de l’autorité de l’aviation civile trois (3) jours ouvrables à l’avance.

### **Préavis d’entrée**

2.47 Dans le cas d’aéronefs qui effectuent soit des vols en transit sans escale, soit des escales non commerciales il n’est pas exigé pour le préavis de ces vols un délai supérieur à celui qui est exigé par les services du contrôle de la circulation aérienne et par les organismes d’inspection frontalière intéressés.

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

2.48 Les renseignements figurant dans le plan de vol ne sont acceptés comme préavis d’arrivée, 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.

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

2.49 Aux aéroports internationaux où il y a des vols d’aviation générale internationale, des services d’inspection frontalière et de dédouanement d’un niveau approprié pour ces vols doivent être organisés. En coopération avec les exploitants d’aéronefs et les exploitants d’aéroports, les administrations publiques compétentes se fixent, autant que possible, 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.*

2.50 **Réservé**

2.51 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 sur le territoire national 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.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 3. ENTRÉE ET SORTIE DES PERSONNES ET DE LEURS BAGAGES**

## **Généralités**

3.1 Afin de faciliter et d’accélérer le congé des personnes arrivant ou partant par la voie aérienne des règlements de contrôle frontalier appropriés à l’environnement du transport aérien togolais sont adoptés et appliqués de manière à éviter les retards inutiles.

3.2 Des procédures visant à assurer l’application efficace des mesures de contrôle frontalier aux passagers et aux membres d’équipage doivent être établies, 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.

## **Documents exigés des voyageurs**

3.5 Aucun document autre que ceux que prescrit le présent chapitre ne doit être exigé des visiteurs, à l’entrée comme à la sortie du territoire national.

3.6 Il ne sera pas exigé des visiteurs qui voyagent par la voie aérienne et 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.*

## **Sécurité des documents de voyage**

3.7 Des contrôles appropriés sur l’ensemble des processus de demande, d’octroi et de délivrance des documents de voyage doivent être établis par l’administration chargée des documents de voyage afin de garantir un niveau élevé d’intégrité et de sûreté.

3.7.1 Des contrôles pour se prémunir contre le vol des documents de voyage vierges, leurs éléments connexes et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés doivent être établis par l’administration chargée de la délivrance des documents de voyage.

3.8 L’administration chargée de la délivrance des documents de voyage est encouragée à faire usage du guide de l’OACI pour l’évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage et de l’ICAO Guide on Evidence of Identity (Guide de l’OACI sur les preuves d’identité) afin d’assurer l’intégrité du processus de délivrance des documents de voyage.

*Note.— Le Guide de l’OACI pour l’évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des* *documents de voyage est un guide en trois parties, qui comprend des pratiques optimales, un guide* *d’évaluation et un guide à l’intention des experts, et qui peut être utilisé par l’État lui-même ou en* *coopération avec des partenaires internationaux.* *Le* ICAO Guide on Evidence of Identity *est conçu pour* *permettre aux États d’évaluer leur contexte actuel concernant les preuves d’identité et de concevoir une* *approche globale fondée sur les risques aux fins de l’établissement et de la validation de l’identité au moyen* *des documents et informations disponibles.* *Cette approche selon la preuve d’identité est un moyen efficace* *d’établir en toute confiance l’identité d’une personne lors de la délivrance d’un document de voyage où* *d’un visa, ou de faciliter son passage à la frontière.***3.9** Les caractéristiques de sécurité des nouvelles versions des documents de voyage doivent régulièrement être actualisées, pour se prémunir contre leur usage indu et pour faciliter la détection de cas dans lesquels de tels documents ont été illicitement modifiés, reproduits ou délivrés.

**3.9.x** A compter du 1er janvier 2027, l’administration chargée de la délivrance des documents de voyage devra mettre en œuvre le mécanisme d’établissement de connexion authentifié par mot de passe (PACE). **(Réservé)**

*Note.— Les spécifications du mécanisme PACE figurent dans le Doc 9303.* *Le mécanisme PACE* *assure un chiffrement renforcé de la communication entre le système d’inspection et les puces des DVLM-e,* *offrant ainsi une plus grande protection des données personnelles.*

**3.9.y** A compter du 1er janvier 2028, les DVLM-e ne doivent plus être émis avec le contrôle d’accès de base. **(Réservé)**

**3.9.z** Au plus tard le 1er janvier 2038, les DVLM-e avec contrôle d’accès de base doivent être retirés de la circulation. **(Réservé)**

**3.9.a** Au plus tard le 1er janvier 2030, le codage des images faciales des DVLM-e doivent être mises à jour. **(Réservé)**

*Note 1.— Les spécifications pour le codage de l’image faciale et d’autres données biométriques* *dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e figurent dans le Doc 9303.*

*Note 2 — Entre 2026 et 2029, les États qui délivrent des DVLM-e peuvent utiliser l’un des deux types* *de formats différents pour coder l’image faciale, comme il est spécifié dans le Doc 9303.* *Pendant cette* *période de transition de quatre ans, les essais d’interopérabilité et de conformité seront essentiels.*

**3.x** Au plus tard le 1er janvier 2026, l’administration chargée de la délivrance des docmuents de voyage devra mettre en œuvre les spécifications relatives au décodage des données de l’image faciale dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e lorsqu’elle effectue des contrôles sur les DVLM-e dans les systèmes d’inspection. **(Réservé)**

*Note.— Les spécifications pour le décodage de l’image faciale et d’autres données biométriques* *dans les circuits intégrés sans contact des DVLM-e figurent dans le Doc 9303.*

3.10 Les informations exactes relatives aux documents de voyage volés, perdus ou révoqués émis par le Togo doivent être fournies sans délai à INTERPOL, par l’administration chargé de la délivrance des documents de voyage, aux fins d’inclusion dans la base de données SLTD.

*Note.— La base de données SLTD d’INTERPOL contient des informations sur des documents de* *voyage et d’identité déclarés volés, perdus, révoqués, invalides ou volés vierges.*

3.11 La période de validité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) ne doit pas être prolongée.

*Note. — Les spécifications du Doc 9303 n’autorisent pas la modification de la date d’expiration et des autres données figurant dans la zone de lecture automatique. Cette disposition concerne aussi les visas lisibles à la machine.*

## **Documents de voyage**

3.11.1 Tous les passeports délivrés par le Togo sont lisibles à la machine.

3.11.2 Les passeports togolais avec un indicateur de type de document secondaire, sont conformes aux spécifications du Doc 9303 au plus tard le 1er janvier 2026. **(Réservé)**

*Note.— L’indicateur secondaire de type de document désigne le type de passeport lisible à* *la machine, par exemple un passeport ordinaire, un passeport diplomatique ou un passeport d’urgence.* *Les codes pour les livrets passeport s’appliquent à la fois à la zone de lecture automatique et à la zone* *d’inspection visuelle et sont spécifiés dans le Doc 9303, partie 4.*

*Note 2.— Le code de document secondaire désigné pour les passeports d’urgence émis sous forme* *de documents à une seule page est spécifié dans le Doc 9303, partie 8.*

3.11.3 Tous les passeports émis par les États contractants le seront avec un indicateur de type de document secondaire, conformément aux spécifications du Doc 9303 au plus tard le 1er janvier 2028. **(Réservé)**

3.11.4 Les passeports togolais émis sans indicateur de type de document secondaire harmonisé conformément aux spécifications du Doc 9303 expirent avant le 1er janvier 2038. **(Réservé)**

3.12*.* Les documents de voyage électronique lisible à la machine (DVLM-e) délivrés par l’administration compétente doivent être conformes aux spécifications du Doc 9303 — *Documents de voyage lisibles à la machine*. **(Réservé)**

3.12 L’administration chargée de la délivrance des documents de voyage veillera à ce que les documents de voyage des réfugiés et des personnes apatrides soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303.

*Note. — Les documents de voyages des réfugiés sont prévus à l’article 28 de la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés et ceux des personnes apatrides, à l’article 28 de la Convention de 1954 relative au statut des apatrides.*

3.12.1 Le Togo, en tant que pays émetteur des DVLM électroniques participe au Répertoire de clés publiques (RCP) de l’OACI.

3.12.2 L’administration chargée de la délivrance des documents de voyage téléchargera les données de clés publiques nécessaires à l’authentification de tous les passeports électroniques qu’elle délivre.

*Note. — La fourniture des certificats de l’autorité de certification signataire nationale (CACSN) de clés publiques au moment de la première utilisation est considérée comme le niveau minimum requis de données à fournir pour se conformer à la présente norme. Le téléchargement de listes de révocation de certificats (CRL) est fortement recommandé.*

3.13 L’administration chargé de la délivrance des documents de voyage prendra les dispositions nécessaires pour que les données encodées sur les 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 puissent être révélées au titulaire du document sur demande.

3.XX L’administration chargée de la délivrance des 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*.*

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 Des procédures transparentes doivent être établies pour les demandes de délivrance, le renouvellement ou le remplacement des documents de voyage et des renseignements décrivant les formalités requises doivent être mises à la disposition des intéressés.

3.15.1 Autant que possible, le montant perçu pour la délivrance ou le renouvellement d’un document de voyage, ne doit pas excéder le coût de l’opération.

3.16 Des passeports séparés doivent être délivrés 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.*

## **Visas de sortie**

3.18 Il ne sera pas exigé de visa de sortie pour les togolais désireux d’effectuer un voyage à l’étranger, ni des visiteurs à la fin de leur séjour.

3.19 Il ne sera exigé de visa de sortie des résidents étrangers qui souhaitent voyager à l’étranger.

## **Visas d’entrée/de retour**

3.20 En vertu d’accords multilatéraux ou bilatéraux, l’obligation de visa d’entrée doit être abandonnée ou supprimée pour les nationaux d’un nombre maximal d’États, lorsque ceux-ci entrent comme visiteur.

3.21 Il ne sera pas exigé de visa lors de retour des ressortissants togolais dans le territoire togolais.

3.22 Il ne sera pas exigé de visa lors du retour, dans le territoire togolais, des étrangers qui détiennent un permis de résidence permanente en règle.

3.24 L’administration chargée de la délivrance des documents de voyage établira des formalités de demande simples et transparentes pour la délivrance de visas d’entrée aux visiteurs éventuels et veillera à ce qu’il soit donné suite aux demandes de visas aussitôt que possible après leur réception.

3.24 Il n’est pas fait obligation, en règle générale, au signataire de la demande de visa qu’il se présente en personne au bureau émetteur.

3.25 L’administration chargée de la délivrance des documents de voyage veillera à ce que les visas d’entrée qu’elle émet à des visiteurs éventuels aient une durée de validité minimale d’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, sont lisibles à la machine.

## **Cartes d’embarquement/débarquement**

3.27 Il ne sera pas exigé 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 administrations de contrôles frontaliers s’efforceront de mettre au point des systèmes permettant la saisie électronique de ces renseignements à partir des DVLM ou d’autres sources.

3.28 Les visiteurs arrivant ou partant par la voie aérienne, doivent remplir un formulaire de renseignements personnels. Les renseignements demandés sont conformes à ceux figurant sur le modèle indiqué à l’Appendice 5 – Carte d’embarquement/débarquement du présent règlement.

3.29 Les cartes d’embarquement/débarquement exigés par les administrations de contrôles frontaliers doivent être remplies par les visiteurs. Les exploitants d’aéronefs ne sont pas tenus de les remplir ou les vérifier.

3.30 Les cartes d’embarquement/débarquement sont fournies gratuitement par les administrations de contrôles frontaliers 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.

## **Inspection des documents de voyage**

3.31 Une aide devra être apportée aux exploitants d’aéronefs par les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage pour évaluer les documents de voyage présentés par les passagers afin d’empêcher la fraude et les abus.

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

3.33 Les exploitants d’aéronefs au départ du Togo, prendront 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.

3.33.1 Les documents de voyage frauduleux, falsifiés ou faux ainsi le document de voyage d’une personne non admissible qui se fait passer pour le titulaire légitime du document de voyage doivent être saisis par Les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents 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 services d’inspection 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 services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage conservent les documents de voyage qu’ils ont saisi.

3.33.2 Il est formellement interdit aux exploitants d’aéronefs qu’ils saisissent les documents visés au paragraphe 3.33.1.

3.33.3 Les pouvoirs publics n’exigeront 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.*

## **Procédures de sortie**

3.34 **Réservé**

3.XX Il ne sera pas exigé des visiteurs la présentation d’un acquit d’impôt sur le revenu.

3.35 Les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux doivent être vérifiés, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, en les comparant aux informations de la base de données SLTD d’INTERPOL.

3.36 **Réservé**

3.36.1 **Réservé**

3.36.2. **Réservé**

3.XX Les exploitants d’aéronefs ne seront pas tenus responsables en cas de non-paiement de l’impôt sur le revenu par des passagers.

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

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

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

3.38 Les pouvoirs publics compétents ne doivent pas exiger la présentation, pour inspection au titre du contrôle frontalier, des bagages des passagers au départ du Togo.

## **Procédures d’entrée et responsabilités**

3.39 Les pouvoirs publics compétents, en coopération avec les exploitants d’aéronefs et les exploitants d’aéroports, s’efforceront, dans la mesure du possible, 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.

3.40 Afin d’accélérer les inspections, les pouvoirs publics compétents, en coopération avec les exploitants d’aéroports, utiliseront la technologie applicable et adopteront un système d’inspection d’immigration à circuits multiples, ou d’autres moyens de répartir les passagers, aux aéroports internationaux où le volume du trafic de passagers justifie de telles mesures.

3.41 Sauf dans des circonstances particulières, les pouvoirs publics compétents 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.

3.42 Les pouvoirs publics compétents prennent rapidement en charge les passagers et les membres d’équipage aux fins de vérification de leur admissibilité en territoire togolais.

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

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

3.44 Après cette prise en charge, les pouvoirs publics compétents 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.

3.45 Les services de contrôle aux frontières assurent la responsabilité de la garde et des soins des passagers et des membres d’équipage dès que ces personnes sont admises sur le territoire national.

3.46 Sauf dans des circonstances spéciales, les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage prendront toutes les 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.

3.47 Les services de contrôle aux frontières n’exigeront 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.

3.48 Un système de double circuit ou un autre processus sélectif doit être adopté 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.*

3.49 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.

3.50 Lorsque des visas ont été délivrés pour un nombre limité d’entrées, les services chargés de la délivrance des documents doivent indiquer 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.

3.51 Sauf dans certains cas d’espèce particuliers, les agents des services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage restitueront immédiatement après examen les documents de voyage des passagers et des membres d’équipage.

3.52 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.

## **Procédures et règles de transit**

3.53 Lorsque les installations appropriés le permettent, les pouvoirs publics compétents, 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.

3.54 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 doit être limité au minimum.

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

3.55 Les exploitants d’aéronefs sont autorisés à faire suivre les bagages mal acheminés à leur propriétaire et seront dégagés 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.

3.56 Conformément aux exigences du programme national de sûreté de l’aviation civile, le transfert direct entre les vols internationaux au même aéroport des bagages mal acheminés, sans qu’ils soient inspectés, n’est pas autorisé. Des dispositions sont prises en vue de la garde temporaire de ces bagages, sous stricte surveillance et en lieu sûr.

3.57 Les exploitants d’aéronefs sont autorisés 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.

3.58 Les services douaniers accéléreront 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. Les exploitants d'aéronefs sont autorisés à ouvrir ces bagages s’il y a lieu afin de déterminer à qui ils appartiennent.

3.59 L’exploitant d’aéronefs est dégagé de l’obligation de garder les bagages qui ne sont pas encore libérés par les services de contrôles aux frontières compétents, 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.

## **Identification et entrée des membres d’équipage et autre personnel de l’exploitant d’aéronefs**

3.60 Les services de contrôles aux frontières prendront, en coopération avec les exploitants d’aéronefs et les exploitants d’aéroports, des mesures visant à accélérer les formalités de contrôle des membres d’équipage et la visite de leurs bagages, selon les besoins au départ et à l’arrivée.

3.61 **Réservé**

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

3.62 Les certificats de membres d’équipage (CMC), lorsqu’ils sont émis, doivent l’être uniquement sous forme de cartes lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 5.

3.62.1 **Réservé.**

3.63 Lorsque les exploitants d’aéronefs délivrent des cartes d’identité de membres d’équipage, ces documents seront produits selon le modèle indiqué à l’Appendice 7 du présent règlement, 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.

3.63.1 Les services chargés de la délivrance des documents de voyages s’assureront que les CMC ou autres documents officiels d’identité de membre d’équipage délivrés, suspendus, retirés, perdus ou volés sont enregistrés dans une base de données électroniques, protégée contre toute ingérence et tout accès non autorisé. Toute information stockée dans la base de données électroniques et dans le certificat de membre d’équipage devrait se limiter aux seules indications essentielles pour permettre la vérification de l’identité du membre d’équipage.

3.64 Les CMC et les cartes d’identité de membres d’équipage ne seront délivrés qu’après la vérification des antécédents par l’autorité publique compétente ou par un tiers en son nom. Par ailleurs, l’émission de CMC et de cartes d’identité de membres d’équipage fera l’objet de mesures de contrôle adéquates, telles que la certification de l’emploi d’un candidat avant la délivrance, le contrôle des stocks de cartes vierges et les critères de responsabilité pour le personnel chargé de la délivrance.

3.65 Les CMC émis conformément aux dispositions du §3.62 peuvent être acceptés 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.

3.65.1 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 peuvent être dispensés de l’exigence d’un visa.

3.65.2 Sauf dans des circonstances spéciales, 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, peuvent être dispensés de l’exigence d’un visa.

3.66 Des dispositions doivent être établies par les autorités nationales compétentes 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. Lorsqu’une garantie est exigée 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.

## **Inspecteurs de l’aviation civile**

3.67 Les pouvoirs publics compétents sont encouragés à prendre les mesures nécessaires pour que les inspecteurs de l’aviation civile d’un autre État contractant de l’OACI qui effectuent des inspections soient traités de la même manière, lorsqu’ils accomplissent les formalités de départ ou d’arrivée, que les membres d’équipage.

3.68 L’autorité de l’aviation civile délivre à chaque inspecteur de l’aviation civile du Togo un document d’identité.

3.69 Sauf cas de force majeure, les inspecteurs de l’aviation civile doivent être en possession du document d’identité spécifié au § 3.68, d’un exemplaire de leur itinéraire délivré par l’autorité de l’aviation civile et d’un passeport en cours de validité.

3.70 Sauf dans des circonstances spéciales, les inspecteurs de l’aviation civile d’un autre État contractant de l’OACI bénéficieront des privilèges d’entrée temporaire décrits au § 3.65 pour les membres d’équipage, pour autant qu’ils présentent les documents énumérés au § 3.69 (par exemple une pièce d’identité, l’itinéraire et un passeport valide) et qu’ils partent après une période de repos normale.

## **Assistance d’urgence/visas d’entrée en cas de force majeure**

3.71 Les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage mettront en place, autant que possible, 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.

3.72 Des mesures doivent être mises en place par les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage afin de permettre aux passagers en transit qui sont retardés de façon inattendue, du fait d’une annulation ou d’un retard de vol, à se loger en dehors de l’aéroport.

3.73 Dans des situations d’urgence résultant de cas de force majeure, les pouvoirs publics, 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.

3.74 Les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage autoriseront, dans la mesure du possible, 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.

3.75 Les pouvoirs publics compétents faciliteront, dans autant que possible, 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.

3.76 Les services de contrôle aux frontières chargés de l’inspection des documents de voyage autoriseront, autant que possible, 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.

## **Mineurs**

3.77 Le personnel des pouvoirs publics compétents doit être formé à prendre en compte le bien-être des mineurs, qu’ils soient accompagnés ou non.

3.78 L’autorité d’aviation civile veillera 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.

3.79 Les services de l’État chargés de la protection des enfants 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.

3.80 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 services de l’État chargés de la protection des enfants.

3.81 Tout mineur non accompagné sera placé sous la garde des services de l’État chargés de la protection des enfants dès que possible si surgissent au cours d’un voyage des préoccupations importantes quant à son bien-être qui ne peuvent être résolues rapidement.

3.82 Le voyage des mineurs de moins de cinq (5) ans de voyager sans accompagnateur n’est pas autorisé.

3.83 L’autorité d’aviation civile veillera à ce que les exploitants d’aéronefs établissent un programme concernant la prise en charge des mineurs non accompagnés voyageant sous leur supervision.

3.84 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.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 4. ENTRÉE ET SORTIE DES MARCHANDISES ET AUTRES ARTICLES**

## **Généralités**

4.1 Afin de faciliter et d’accélérer la mainlevée et le dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne, les pouvoirs publics compétents adopteront des réglementations et des procédures appropriées au fret aérien et les appliqueront 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 mêmes règlements et procédures seront autant que possible, dans les conditions où ils s’appliquent au fret acheminé exclusivement par la voie aérienne.

4.3 Afin d’accomplir les actions indiquées au § 4.1, l’administration douanière consultera les exploitants d’aéronefs et autres parties intéressées, lorsqu’elle introduit ou amende des réglementations et des procédures relatives à la mainlevée et au dédouanement de marchandises transportées par voie aérienne.

4.4 L’administration douanière établira 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 telles que les douanes, les contrôles vétérinaires ou sanitaires, l’autorité requise pour sa mainlevée ou son dédouanement est déléguée aux douanes.

4.6 L’administration douanière n’exigera pas normalement la vérification matérielle des marchandises à importer ou à exporter et utilisera 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 seront utilisées pour faciliter la vérification matérielle des marchandises à l’importation ou à l’exportation.

4.8 L’administration douanière établira, autant que possible, aux aéroports internationaux ou à proximité, des zones franches et/ou des entrepôts douaniers, qu’elle les développe et exploite elle-même ou permet de le faire, et qu’elle publie 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, l’administration douanière prendra des dispositions pour que le transport aérien puisse en bénéficier au même titre que les autres modes de transport.

4.9.1 L’autorité d’aviation civile et l’administration douanière 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**

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

4.10 Les mesures nécessaires doivent, autant que possible, être prises par l’administration douanière pour assurer la soumission électronique des renseignements concernant le fret, avant l’arrivée ou le départ des marchandises.

4.11 Les données exigées par l’administration douanière doivent être limités aux détails jugés nécessaires pour la mainlevée ou le dédouanement de marchandises importées ou de marchandises destinées à l’exportation.

4.11.1 Aux fins de la facilitation, l’administration douanière, 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 L’administration douanière organisera 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, 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.

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 Lorsque l’administration douanière 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., elle s’abstiendra d’obliger l’exploitant d’aéronefs à veiller à ce que ces exigences soient satisfaites, de le tenir responsable des erreurs ou des omissions que comporteraient ces documents et de lui infliger des amendes ou des sanctions pour lesdites erreurs ou omissions, à moins que l’exploitant d’aéronefs ne soit lui-même le déclarant, qu’il n’agisse pour le compte de celui-ci ou qu’il n’ait des responsabilités juridiques particulières.

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

4.17 Pour promouvoir la facilitation du commerce et l’application de mesures de sûreté, les pouvoirs publics compétents doivent encourager 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 Autant que possible il sera établi 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 couvriront autant que possible leur transfert entre le transport aérien et les autres modes de transport.

4.19 Les pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics compétents supprimeront, 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 Il ne sera pas exigé de formalités consulaires ni de frais ou droits consulaires en ce qui concerne les documents exigés pour la mainlevée ou le dédouanement des marchandises.

## **Mainlevée et dédouanement des marchandises à l’exportation et à l’importation**

4.22 Pour le dédouanement à l’exportation, les exigences seront limitées à une déclaration d’exportation simplifiée.

4.23 Les pouvoirs publics compétents prendront des dispositions pour que la mainlevée des marchandises à l’exportation soit réalisée jusqu’au moment du départ d’un aéronef.

4.24 L’administration douanière mettra 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 Une preuve de l’arrivée des marchandises en pays étranger ne sera pas systématiquement exigée aux fins des formalités d’importation, d’exportation ou de transit.

4.26 Lorsque l’administration douanière exige 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 l’administration douanière.

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

4.29 Des dispositions pour permettre la mainlevée ou le dédouanement des marchandises en vertu de procédures douanières simplifiées, doivent être prises sous réserve des critères suivants :

1. 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
2. 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
3. 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
4. les marchandises sont importées par une personne autorisée et sont d’un type précis.

4.30 Des procédures spéciales prévoyant la mainlevée accélérée des marchandises à l’arrivée et au départ, seront, autant que possible, établies pour les personnes agréées. 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.

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

1. 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 ;
2. le dédouanement des marchandises importées ou exportées dans les locaux de la personne agréée ou à un autre endroit autorisé par les douanes ;
3. 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 ;
4. 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 etl’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 rapide à l’arrivée, sous réserve du respect des exigences douanières et autres. Les pouvoirs publics compétents établiront, autant que possible, 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 pouvoirs publics compétents, 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 demandes de mainlevée d’expéditions partielles, seront, autant que possible, traitées lorsque tous les renseignements ont été soumis et qu’il a été satisfait aux autres exigences pour ces expéditions partielles.

4.33 Le transfert des marchandises qui ont été déchargées d’un aéronef à un aéroport international, à tout bureau douanier désigné en vue du dédouanement pourra être autorisé. Les procédures douanières concernant ce transfert doivent être 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, il ne sera pas imposé pas de pénalités, d’amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

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

4.35 Lorsque, à la suite d’une erreur ou à des problèmes de manutention, des marchandises ne figurant pas sur le manifeste sont déchargées à un aéroport international, il ne sera pas imposé pas de pénalités, d’amendes ou de frais similaires, sous réserve des conditions suivantes :

1. l’exploitant, ou son agent agréé, notifie les douanes de ce fait, en respectant les délais fixés ;
2. une raison valable, acceptable par les douanes, est donnée pour expliquer la non-déclaration des marchandises ;
3. le manifeste de marchandises est dûment amendé ;
4. les marchandises font l’objet des dispositions douanières appropriées.

Le cas échéant, l’administration douanière, sous réserve du respect de ces exigences, facilitera la réexpédition des marchandises à la bonne destination.

4.36 Si des marchandises sont expédiées vers une destination située dans le territoire national, 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, l’administration douanière autorisera 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 L’administration douanière exonèrera l’exploitant d’aéronefs, ou le cas échéant son agent agréé, de droits et taxes à l’importation lorsque les marchandises sont placées sous sa garde ou, avec son accord, mises en la possession d’une tierce partie qui a fourni une garantie suffisante aux douanes.

## **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 Il ne sera pas exigé 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 La vente ou l’usage de provisions à consommer et de provisions de commissariat à bord des aéronefs sera, autant que possible, autorisée sans imposer de droits et taxes à l’importation, dans les cas où l’aéronef, effectuant des vols internationaux :

1. fait escale à deux ou plusieurs aéroports internationaux à l’intérieur du territoire togolais, sans atterrissage intermédiaire sur le territoire d’un autre État ;
2. n’embarque pas de passagers effectuant un vol intérieur.

4.41 Sous réserve du respect des règlements et exigences et autant que possible, l’administration douanière exonèrera 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, la mainlevée ou le dédouanement sera rapidement accordé à 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, la mainlevée ou le dédouanement sera rapidement accordé à 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 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 est autorisé.

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

## **Conteneurs et palettes**

4.46 Sous réserve du respect des règlements et exigences spécifiques, il est accordé 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, il ne sera pas exigé 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, l’administration douanière, autant que possible, comme preuve les documents d’utilisation appropriés de l’exploitant d'aéronefs ou de son agent agréé.

4.49 L’administration douanière mettra en place des mesures pour permettre aux exploitants d’aéronefs de décharger sous sa surveillance 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 L’entreposage de conteneurs et de palettes admis temporairement à l’extérieur des aéroports est autorisé lorsque les circonstances l’exigent.

4.52 Le prêt, entre exploitants d’aéronefs, de conteneurs et de palettes admis en vertu des dispositions du § 4.46 est autorisé 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 L’administration douanière autorisera la réexportation par tout bureau de douane désigné des conteneurs et des palettes admis temporairement.

4.54 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 est autorisé.

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

4.55 Les pouvoirs publics compétents effectueront 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.

## **Matières radioactives**

4.56 L’administration douanière facilitera 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 L’administration douanière s’abstiendra d’imposer des règlementations 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 des réglementations ou restrictions douanières ou autres en matière d’entrée/sortie qui diffèrent de celles qui sont spécifiées dans le Doc 9284 — *Instructions Techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, est rapidement notifiée à l’OACI, en vue de la publication dans les Instructions techniques, en application du § 2.5 du Chapitre 2 du RANT 18.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 5. PERSONNES NON ADMISSIBLES ET PERSONNES EXPULSÉES**

## **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 facilitera 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 pouvoirs publics compétents protègeront la dignité de la personne en question et ne prendront 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.*

## **Personnes non admissibles**

5.3 Lorsqu’une personne est jugée non admissible conformément au § 3.45, les pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics compétents, consulteront 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 pouvoirs publics compétents veilleront 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 des renseignements sur l’aéronef à bord duquel cette personne arrive et, s’ils sont connus : nom, âge, sexe et citoyenneté de la personne en question.

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

5.7 Les pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics compétents 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 :

1. au point où elle a commencé son voyage ; ou
2. tout autre endroit où elle peut être admise.

5.11.1 Les pouvoirs publics compétents, 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, pouvoirs publics compétents prendront 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, en tenant compte en particulier de l’intérêt supérieur du mineur.

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

5.13 Les pouvoirs publics compétents accepteront 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 pouvoirs publics compétents n’imposeront 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 pouvoirs publics compétents à la satisfaction de ceux-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 pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics compétents n’empêcheront 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.*

## **Personnes expulsées**

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

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

5.18.1 Les pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics qui exigent l’expulsion prendront 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, en tenant compte de l’intérêt supérieur du mineur.

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

1. une copie de l’ordre d’expulsion ;
2. l’évaluation du risque déterminant si la personne peut être refoulée avec ou sans agent d’escorte par des services aériens commerciaux, compte tenu notamment de l’aptitude médicale, mentale et physique au transport, de la volonté́ ou du refus de voyager, du comportement et de tout antécédent de violence de cette personne et/ou tout autre renseignement pertinent qui aiderait l’exploitant d’aéronefs à évaluer le risque pour la sûreté du vol ;
3. 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 ont 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’ils prennent des dispositions en vue d’une expulsion vers un État de destination, les pouvoirs publics utiliseront dans la mesure du possible des vols directs sans escale.

5.21 Les pouvoirs publics qui présentent une personne à expulser veilleront 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 pouvoirs publics compétents admettront sur le territoire du Togo les nationaux qui ont été expulsés d’un autre État.

5.23 L’administration chargée de l’inspection des documents de voyage accordera 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 S’ils décident qu’une personne expulsée doit être escortée et que l’itinéraire comporte une escale dans un État intermédiaire, les pouvoirs publics compétents veilleront 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.

## **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, pouvoirs publics compétents qui ordonnent le refoulement fourniront 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 pouvoirs publics compétents auxquels 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 pouvoirs publics compétents n’exigeront pas comme condition préalable à la délivrance d’un document de voyage que l’intéressé en ait signé la demande.

5.28 Lorsque les pouvoirs publics compétents ont déterminé qu’une personne pour laquelle un document de voyage a été demandé est un ressortissant togolais, mais qu’ils ne peuvent pas délivrer un passeport dans les trente (30) jours suivant la demande, ils délivrent 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 Les pouvoirs publics compétents ne pas refuseront de délivrer un document de voyage à un ressortissant togolais ni contrecarrer autrement son retour en le rendant apatride.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 6. AÉROPORTS INTERNATIONAUX — INSTALLATIONS ET SERVICES INTÉRESSANT LE TRAFIC**

## **Généralités**

6.1 En cas de privatisation d’un aéroport, l’autorité d’aviation civile veillera à ce que les dispositions du présent règlement continuent d’être appliquées.

6.1.1 L’autorité d’aviation civile , en consultation avec les exploitants d’aéroports, veillera , dans la mesure du possible, 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 veillera 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 pouvoirs publics compétents veilleront à ce que des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) soient assurés aux aéroports internationaux, selon les besoins.

*Note 1.— Des services efficaces de contrôle frontalier (douane, immigration, quarantaine et santé) comprennent notamment une communication en temps utile pour s’assurer que l’adaptation aux nouvelles exigences est raisonnable, pratique et possible dans les délais prescrits par les normes 1.2 b) et 1.2 c) du Chapitre 1.*

6.1.4 L’autorité d’aviation civile, en consultation avec les exploitants d’aéroports, veilleront 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 Les autorités sanitaires nationales évalueront régulièrement, autant que possible, la possibilité de menaces de santé publique imminentes aux aéroports internationaux en tant que points d’entrée et veilleront à ce que des efforts coordonnés soient faits pour y faire face.

*Note.— L’attention est appelée sur les dispositions relatives au contenu du plan d’urgence d’aérodrome, énoncées à la section 9.1, chapitre 9, volume I, du RANT 14, et sur la norme,10.18, chapitre 10 du présent règlement concernant le plan national pour l’aviation en préparation d’une flambée de maladie transmissible.*

6.3 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’organisme ou les organismes qui sont chargés de la planification devront mener des consultations avec les administrations publiques compétentes, les exploitants d’aéronefs et les organismes intéressés représentant les utilisateurs de l’aéroport.

6.4 Les exploitants d’aéronefs informeront autant que possible les exploitants d’aéroports et les administrations publiques 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 soit possible.

6.5 Aux aéroports internationaux où une redevance de services passagers, une taxe d’aéroport ou tout autre droit semblable est perçu, les pouvoirs publics compétents veilleront à ce que la perception directe auprès des passagers soit évitée dans la mesure du possible.

6.6 Les pouvoirs publics compétents, sous réserve des règlements applicables et des limitations fixées par l’exploitant de l’aéroport en raison de contraintes de place ou de capacité, permettront autant que possible aux exploitants d’aéronefs de choisir comment et par qui leurs services d’escale sont assurés.

## **Dispositions relatives à l’acheminement du trafic aux aéroports**

### **Dispositions communes**

6.7 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.

6.8 Les exploitants d’aéroports, les exploitants d’aéronefs et les pouvoirs publics compétents échangeront, 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.

6.9 Les pouvoirs publics compétents, les exploitants d’aéroports et les exploitants d’aéronefs mettront 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.

6.10 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*https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx*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.

6.10.1 Les pouvoirs publics compétents, en consultation avec les exploitants d’aéroports et les exploitants d’aéronefs, aviseront, autant que possible, les voyageurs, par des signes, des dépliants, des vidéos, des messages audios, 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.

6.11 L’autorité de l’aviation civile veillera, 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.

6.12 L’autorité de l’aviation civile veillera, 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.

6.13 L’autorité de l’aviation civile encouragera, 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.

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

6.14 L’autorité de l’aviation civile veillera 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.

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

6.15 L’autorité de l’aviation civile veillera 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 **Réservé**

6.17 L’autorité de l’aviation civile veillera, autant que possible, à ce que les exploitants d’aéroports et le personnel de sûreté et/ou de contrôle frontalier 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 exploitants d’aéroports et d’aéronefs, prendront autant que possible les dispositions visant à ce que les installations d’enregistrement des membres d’équipage et les services d’exploitation soient aisément accessibles et situés à proximité.

6.19 Les exploitants d’aéroports et les autorités publiques fourniront, 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 pouvoirs publics compétents doivent mettre 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.

### **Passagers, équipages et bagages à l’arrivée**

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

6.22 Les exploitants d’aéroports sont encouragés à prévoir, autant que possible, 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 d’aéroports sont tenus d’apporter aux passagers une assistance dans le transport de leurs bagages depuis les 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.

### **Transit et transbordement des passagers et membres d’équipage**

6.25 Les pouvoirs publics compétents permettront 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 pouvoirs publics compétents veilleront, 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.

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

6.27 Les exploitants d’aéroports ou d’aéronefs étudieront la possibilité de mettre à disposition des passagers des moyens d’entreposage côté ville pour les bagages laissés en consigne aux aéroports internationaux, sous réserve des exigences de sûreté, sont, autant que possible,.

6.28 L’autorité de l’aviation civile veillera 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 L’autorité de l’aviation civile, en coopération avec les exploitants d’aéroports :

1. veille 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 ;
2. mette 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 ;
3. veille à ce que les points de vente, tout en étant commodément situés, ne gênent pas le mouvement des passagers.

### **Aménagements intéressant l’acheminement et le congé des marchandises et de la poste**

6.31 Les exploitants d’aéroports prendront, autant que possible, les dispositions qui conviennent en vue du congé des aéronefs tout-cargo.

6.32 L’autorité de l’aviation civile, en coopération avec les exploitants d’aéroports, veillera, autant que possible, à ce que les aérogares de fret et leurs routes d’accès côté ville soient conçues et utilisées comme il convient de manière à en faciliter l’accès.

6.33 Les exploitants d’aéroports et les exploitants d’aéronefs, autant que possible, :

1. veilleront, à ce que les aérogares de fret soient conçues pour faciliter le traitement et l’entreposage du fret dans de bonnes conditions de sûreté, d’hygiène, d’efficacité et de sécurité, conformément aux lois et règlements applicables ;
2. prévoieront des installations adéquates pour le traitement et l’entreposage, dans de bonnes conditions de sûreté, d’efficacité et de sécurité, des envois postaux, en conformité avec les lois et règlements applicables.

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

6.43 Les services de contrôle frontaliers sont gratuitement fournis aux exploitants par les administrations nationales compétentes pendant les heures de service fixées.

*Note 1.— Aux termes du RANT 15 —* Services d’information aéronautique, les informations relatives *la nature et les heures de vacation des services d’entrée et de sortie (douane, immigration, santé) sont publiées en ce qui concerne les aéroports internationaux*

*Note 2. — Outre les services mentionnés plus haut, les* pouvoirs publics compétents*, 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.*

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

## **Passagers indisciplinés**

6.45Les passagers doivent être sensibilisés sur les comportements indisciplinés, à l’inadmissibilité et aux conséquences judiciaires d’un comportement indiscipliné ou perturbateur aux aéroports et à bord des aéronefs afin de dissuader et de prévenir ces comportements.

6.46 L’autorité de l’aviation civile veillera à ce que les personnels intéressés des exploitants d’aéroports et d’aéronefs et des pouvoirs publics compétents reçoivent une formation à la détection et au traitement des passagers indisciplinés ou perturbateurs, incluant la reconnaissance et le désamorçage de situations en escalade, ainsi que la maîtrise des crises.

*Note. — On trouvera des éléments indicatifs sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés et perturbateurs dans le Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs (Doc 10117)*.

## **Commodités pour les passagers**

6.47 Les pouvoirs publics compétents veilleront, autant que possible, si le trafic le justifie, à ce que les exploitants d’aéroports prévoient des installations appropriées pour les soins des enfants dans les aérogares publiques et les zones de transit direct, à ce que ces installations soient faciles d’accès et à ce que leur emplacement soit clairement indiqué.

6.50 L’exploitant d’aéroport ou un ou plusieurs fournisseurs de services, selon qu’il convient, devront fournir, autant que possible, aux passagers des informations sur les transports de surface disponibles à l’aéroport.

6.51 Les exploitants d’aéroports mettront, autant que possible, 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 exploitants d’aéroports comme une solution possible.*

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 7. ATTERRISSAGES EFFECTUÉS HORS DES AÉROPORTS INTERNATIONAUX**

## **Généralités**

7.1 Les pouvoirs publics compétents prêteront 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, veilleront 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 pouvoirs publics compétents.

## **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 pouvoirs publics compétents accélèrent les formalités de congé et facilitent l’acheminement rapide du chargement à sa destination.

7.3.2 Les pouvoirs publics compétents 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’un service public pour obtenir l’autorisation de décoller (en dehors de l’autorisation éventuelle du contrôle de la circulation aérienne).

## **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 pouvoirs publics compétents, 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.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

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

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

8.1 **Réservé**

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.

## **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* —, toutes les dispositions nécessaires sont prises 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 Il ne sera exigé aucun autre document de voyage qu’un passeport, dans le cadre des dispositions qui seront prises pour permettre l’entrée du personnel visé au § 8.3

8.3.2 Lorsqu’un un visa d’entrée est exigé pour le personnel mentionné au § 8.3, lorsque cela est nécessaire et à titre exceptionnel, le visa sera délivré à l’arrivée de ces personnes ou leur admission sera facilitée 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 devra, autant que possible, faire, en sorte que les pouvoirs publics compétents 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 pouvoirs publics compétents 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 administrations publiques compétentes faciliteront :

1. 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 ;
2. l’entrée de ces articles 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 ;
3. la sortie de son territoire de l’aéronef endommagé et de tout aéronef de secours, ainsi que de l’outillage, des rechanges et du matériel entrés dans son territoire aux fins de recherches, de sauvetage, d’enquêtes sur les accidents, de réparation ou de récupération.

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

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 pouvoirs publics compétents veilleront à ce que le mouvement de ces éléments s’effectue sans délai. De même, les pouvoirs publics compétents faciliteront 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.

## **Missions de secours et vols de rapatriement**

8.8 Les pouvoirs publics compétents faciliteront 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 prendront toutes les mesures possibles pour assurer la sécurité de l’exploitation des vols en question. Ces missions sont entreprises en cas de catastrophe naturelle ou causée par l’homme, qui met gravement en danger la santé humaine ou l’environnement, ou de situation d’urgence semblable exigeant l’assistance des Nations Unies. Ces vols sont entrepris aussi rapidement que possible lorsque l’accord du Togo a été obtenu.

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

*Note 2.— En ce qui concerne l’application des mesures visant à assurer la sécurité de l’exploitation des aéronefs qui effectuent des missions de secours, l’attention est attirée sur le RANT 11, PART 1 —* Services de la circulation aérienne —, *sur le* Manuel concernant les mesures de sécurité relatives aux activités militaires pouvant présenter un danger pour les vols des aéronefs civils *(Doc 9554) et sur le* Manuel concernant l’interception des aéronefs civils *(Doc 9433).*

8.9 Les pouvoirs publics compétents doivent faire le nécessaire pour que le personnel et les bagages à main, bagages de soute, marchandises et autres articles arrivant dans le cadre d’une mission de secours visée au § 8.8 soient admis sans délai.

8.10 Les pouvoirs publics compétents faciliteront, autant que possible, les opérations des aéronefs effectuant des vols de rapatriement qui arrivent sur le territoire togolais, en partent ou y transitent et prend toutes les dispositions possibles pour en garantir la sécurité. Ces vols devraient commencer dès que possible après l’obtention de l’accord des pouvoirs publics intéressés.

8.11 Les pouvoirs publics compétents veilleront, autant que possible, à ce que le personnel et les bagages à main, bagages de soute, marchandises et autres articles arrivant sur des vols de rapatriement soient admis sans délai.

*Note.― En ce qui concerne le rapatriement des dépouilles infectées par une maladie transmissible, l’attention est appelée sur les éléments indicatifs pertinents figurant dans le Doc 9957,* Manuel de facilitation.

## **Opérations d’urgence liées à la pollution des mers et à la sécurité**

8.12 En cas d’urgence, les pouvoirs publics compétents faciliteront 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.

8.13 En cas d’urgence, les pouvoirs publics compétents faciliteront, autant que 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.

## **Établissement de programmes nationaux de facilitation**

8.18 Il est établit un programme national écrit de facilitation du transport aérien fondé sur les dispositions de facilitation de la Convention et de l’Annexe 9 de l’OACI.

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

8.19.1 Les éléments indicatifs présentés à l’Appendice 12 du présent règlement et *dans le Doc 10042,* Modèle de programme national de facilitation du transport aérien seront, autant que possible, utilisés pour l’institution du programme national de facilitation du transport aérien.

8.20 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.

8.21 L’autorité de l’aviation civile met en place un mécanisme 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 seront également membres des comités de sûreté.

8.22 Les éléments indicatifs présentés aux Appendices 11 et 12 seront 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.

## **Facilitation du transport des personnes ayant besoin d’assistance**

### **Généralités**

8.23 Lorsqu’elles voyagent, les personnes handicapées doivent recevoir 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.*

8.24 Le Togo coopérera, autant que possible, avec les autres Etats contractant de l’OACI en vue de 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.

8.25 L’autorité de l’aviation civile prendra, autant que possible, les mesures nécessaires auprès des exploitants d’aéronefs, d’aéroports et des services d’assistance en escale 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.

8.26 L’autorité de l’aviation civile prendra, autant que possible, les mesures nécessaires auprès des exploitants d’aéronefs, d’aéroports, des services d’assistance en escale et des agences de voyages pour que les personnes handicapées reçoivent de leur part les informations qui leur sont nécessaires, sous des formes accessibles aux personnes ayant des difficultés d’ordre cognitif ou sensoriel. L’autorité de l’aviation civile prendra également les mesures nécessaires pour que les compagnies aériennes, les aéroports et les services d’assistance en escale soient en mesure d’apporter à ces passagers l’assistance nécessaire, selon leurs besoins, afin de faciliter leur voyage.

8.27 L’autorité de l’aviation civile prendra, autant que possible, toutes les mesures nécessaires pour obtenir l’appui des exploitants d’aéronefs, des aéroports et des services d’assistance en escale afin d’établir et de coordonner des programmes de formation visant à garantir la présence de personnel pouvant assister les personnes handicapées.

### **Accès aux aéroports**

8.28 L’autorité de l’aviation civile doit prendre les mesures nécessaires pour que les installations et services d’aéroport soient adaptés aux besoins des personnes handicapées.

8.29 L’autorité de l’aviation civile veillera, 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. Le levage manuel sera évité.

8.30 L’autorité de l’aviation civile veillera à ce que des mesures soient prises pour que les malentendants et les malvoyants puissent obtenir les renseignements sur les services à bord sous des formes qui leur sont accessibles.

8.31 L’autorité de l’aviation civile veillera à ce que des mesures, pour faire en sorte que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées à l’aérogare, soient situés aussi près que possible des entrées et/ou sorties principales. Pour faciliter les déplacements à l’intérieur de l’aéroport, les trajets d’accès seront libres d’obstacles et accessibles.

8.32 **Réservé**

8.33 L’autorité de l’aviation civile veillera à ce que des mesures soient prises pour faire en sorte que des emplacements de stationnement automobile adéquats soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité et les mesures appropriées soient prises pour faciliter leurs déplacements entre les zones de stationnement et les aérogares.

8.34 L’assistance pour le transfert de bord à bord des personnes handicapées sera fournie, autant que possible, aussi efficacement que possible, en tenant dûment compte des vols de correspondance.

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

8.35 L’autorité de l’aviation civile mettra en place les mesures nécessaires pour s’assurer que les personnes handicapées ont un accès équivalent aux services de transport aérien.

8.36 L’autorité de l’aviation civile veilleront, autant que possible, à ce que les 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.

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

8.38 Les animaux d’assistance accompagnant des personnes handicapées, seront, autant que possible, 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.

8.39 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.

8.40 Les personnes handicapées devraient être autorisées à voyager sans avoir à présenter une autorisation médicale. Les exploitants d’aéronefs seront 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.

8.41Les 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 exploitants d’aéronefs sont encouragés à offrir des tarifs réduits pour le transport de l’accompagnateur. Les exploitants d’aéronefs n’exigeront 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.

8.41.1 **Réservé**

## **Assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles**

8.42 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.

8.43 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.*

8.44 Dans le cadre des dispositions à prendre pour permettre l’entrée sans délai des personnes mentionnées au § 8.42, le Togo en tant qu’État d’occurrence ou État adjacent à l’État d’occurrence n’exigera aucun autre document de voyage qu’un passeport, ou un document de voyage d’urgence délivré expressément à ces personnes, pour leur permettre de se rendre sur le territoire national. Dans le cas où les pouvoirs publics compétents à titre exceptionnel exigent un visa d’entrée pour les personnes mentionnées aux § 8.42 et 8.43, ils accélèreront la délivrance de ces visas.

8.45 Les pouvoirs publics compétents prendront 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.

8.46 Les pouvoirs publics compétents accorderont 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.

8.47 Des lois, des règlements et/ou des politiques seront établis 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*.*

8.48 L’autorité de l’aviation civile veille, autant que possible, à ce que chaque exploitant d’aéronef ou d’aéroport, selon qu’il convient, élabore des plans appropriés afin d’offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles.

Note. ── Les plans des exploitants d’aéroport concernant l’assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles peuvent faire partie du plan d’urgence d’aéroport exigé en vertu du RANT 14 — Aérodromes.

## **Traite de personnes**

8.49 Les pouvoirs publics prendront des mesures pour s’assurer que les procédures en place pour lutter contre la traite de personnes, se fondent sur une stratégie globale et qu’elles comprennent des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d’aéroports et d’aéronefs auprès d’autorités compétentes nationales.

*Note.── Les principaux éléments à prendre en compte dans une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes sont notamment : la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de signalement et les mécanismes d’intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l’échange d’informations et l’aide aux victimes et aux rescapés. Ces éléments clés devraient se fonder, dans la mesure du possible, sur une approche centrée sur les victimes et éclairée en ce qui concerne les traumatismes. D’autres orientations utiles à la mise au point d’une stratégie globale, notamment des exemples, figurent dans le Doc 10171.*

8.50 L’autorité de l’aviation civile prendrades 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.

8.51 L’autorité de l’aviation civile veillera à ce que des procédures soient en place pour lutter contre le trafic d’espèces sauvages, notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pour les exploitants d’aéroports et d’aéronefs auprès des pouvoirs publics compétents.

**I.** **Trafic d’espèces sauvages**

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 9. SYSTEMES DE DONNEES SUR LES PASSAGERS**

## **Généralités**

9.1 Conformément aux lois et règlements nationaux applicables, il est mis en place un guichet unique pour la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), des RPCV interactifs (RPCVi) et/ou des dossiers passagers (PNR) aux administrations publiques compétentes par les exploitants d’aéronefs. . Le guichet unique permet aux exploitants d’aéronefs et à toutes les 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 **Réservé**

9.2 Autant que possible, les administrations publiques compétentes concernées et les exploitants d’aéronefs assureront 24 heures sur 24, 7 jours sur 7, le niveau approprié d’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.

9.3Les administrations publiques compétentes concernées et les exploitants d’aéronefs établiront et mettront en œuvre, autant que 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.

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

9.5 Les administrations publiques compétentes concernées n’exigeront pas des exploitants d’aéronefs qu’ils fournissent des éléments de données non standard dans leurs dispositions relatives aux RPCV, aux RPCVi et/ou aux PNR.

9.6 Dans le cas où, administrations publiques compétentes concernées envisageraient d’exiger des éléments qui s’écartent de la norme, une demande doit être présentée au Comité de contact OMD/IATA/OACI parallèlement au processus de demande de maintenance de données de l’OMD, dans le cadre d’un processus d’examen et d’approbation visant l’inclusion des éléments de données dans les Lignes directrices.

## **Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)**

9.7 Un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) est mis en place au Togo.

*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 documents de voyage et de leurs vols avant leur départ. Ces renseignements sont communiqués par voie électronique selon un mode de traitement par lots 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.— Un système RPCVi permet de saisir les mêmes données sur les passagers que le mode de traitement par lots, mais celles-ci sont transmises dans le cadre d’un système de communication bilatérale, permettant aux services de contrôle frontalier de répondre en temps réel aux exploitants d’aéronefs pendant les formalités d’enregistrement de chaque passager. Il permet aussi au pays de destination et/ou de départ de réaliser des procédures de contrôle aux frontières et de contrôle de sûreté de l’aviation et de faire parvenir à l’exploitant d’aéronefs des instructions d’embarquement, ce qui lui donne la possibilité d’empêcher une personne d’entrer et/ou de quitter le territoire.*

*Note 3.― 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».*

9.8 **Réservé**

9.9 Le système RPCV du Togo est appuyé par les instruments juridiques adaptés et conforme aux normes de RPCV internationalement reconnues*.*

*Note 1. — Le message EDIFACT/ONU PAXLST et CURSES sont des messages électroniques normalisés établis 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 2. — Sous leur structure de format actuelle, les messages EDIFACT/ONU PAXLST et CURSES ne se prêtent pas à une utilisation par l’aviation générale.*

*Note 3. — Les messages EDIFACT/ONU PAXLST et CURSES sont définis dans les directives relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), reconnues internationalement et adoptées par l’OMD,l’IATA et l’OACI.* 9.10 Lorsqu’ils spécifient les renseignements d’identification sur les passagers à transmettre, les pouvoirs publics compétents n’exigeront que les éléments de données disponibles sous une forme lisible à la machine dans les documents de voyage conformes aux spécifications relatives aux formats de message EDIFACT/ONU PAXLST figurant dans les directives relatives aux renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) adoptées conjointement par l’OMD, l’IATA et l’OACI.

9.11 Un exploitant d’aéronefs ne sera pas pénalisé ou ne sera pas tenu d’une autre manière pour responsable si l’exploitant d’aéronefs a collecté et fourni des RPCV exacts basés sur un document de voyage valide pour le voyage présenté au départ et si le passager a présenté un second document de voyage valide à l’arrivée.

9.12 Les administrations publiques compétentes concernées s’efforceront, autant que possible, de réduire au minimum le nombre de fois où les données RPCV sont transmises pour un vol donné.

9.13 Les fardeaux opérationnels et administratifs que l’échange des données RPCV impose sur les exploitants d’aéronefs doivent, dans la mesure du possible, être limitées par les administrations publiques compétentes concernées tout en améliorant la facilitation des passagers.

9.14Aucune 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.

9.15 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 ou dans tout format électronique non normalisé.

## 9.16 **Réservé** **Systèmes électroniques de voyage (ETS)**

9.19 Si les pouvoirs publics compétents envisagent d’établir un système électronique de voyage, ils s’efforceront d’intégrer dans le système de vérification préalable au voyage un système interactif de renseignements préalables concernant les voyageurs.

*Note. — Cette pratique permettra aux* pouvoirs publics compétents *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.*

9.20 Si les pouvoirs publics compétents désirent mettre en place un système électronique de voyage (ETS), ils devront :

1. veiller à disposer d’une plateforme de soumission électronique solide où peuvent être déposées les demandes d’autorisation de voyage en ligne. Ils doivent 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 ;
2. 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) ;
3. mettre en place un processus de vérification automatisé et continu des listes d’alerte pertinentes ;
4. fournir au passager une notification électronique qui remplace la preuve sur papier de l’approbation de sa demande de voyager ;
5. veiller à ce que les informations demandées au passager soient faciles à comprendre, conformément aux lois et règlements nationaux.

9.21 Les pouvoirs publics compétents doivent prévoir, autant que possible, 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.

9.22 Les pouvoirs publics compétents doivent, autant que possible, prévoir une période de transition après le délai initial de mise en œuvre, pendant laquelle les passagers auront le droit d’entrer au Togo mais seront informés des nouvelles obligations, par exemple en leur distribuant une fiche explicative.

9.23 Lorsque les pouvoirs publics compétents imposent la mise en place d’un ETS, ils adopteront des politiques garantissant que les passagers soient informés des exigences en ce qui concerne l’ETS au moment de la réservation, et qu’ils encouragent les exploitants d’aéronefs à élargir la vérification ETS de façon qu’elle englobe le point de départ du voyage plutôt que le point d’embarquement pour la dernière étape avant l’entrée dans le pays pour lequel le mandat d’ETS s’applique.

*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.*

## **Données des dossiers passagers (PNR)**

9.24 Le Togo :

1. mettra en place une capacité de collecter, d’utiliser, de traiter et de protéger les données des dossiers passagers (PNR) pour les vols à destination et en provenance du territoire national en s’appuyant sur un cadre juridique et administratif approprié et conforme à toutes les normes contenues dans la présente section ;
2. alignera ses besoins en matière de données PNR 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 ;
3. adoptera et mettra en œuvre le message PNRGOV comme moyen de transfert des données PNR des compagnies aériennes aux pouvoirs publics pour assurer l’interopérabilité mondiale.

*Note 1.— Par sa Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l’ONU a décidé que les États membres, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l’OACI, mettront en place une capacité de collecter, de traiter et d’analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l’homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d’instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.*

*Note 2. — 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.*

9.25 Les pouvoirs publics compétents, dans le plein respect des droits de l’homme et des libertés fondamentales :

1. identifieront clairement les données PNR qu’ils utiliseront ;
2. établiront clairement les fins auxquelles les données PNR pourront être utilisées, qui ne seront pas plus étendues que le nécessiteront les buts visés, notamment en particulier les objectifs de sécurité aux frontières visant à lutter contre le terrorisme et les crimes graves ;
3. limiteront la divulgation des données PNR à d’autres pouvoirs publics ou d’autres États exerçant des fonctions liées aux fins pour lesquelles les données sont traitées, en particulier la sécurité aux frontières, et veilleront à ce que soient accordées des protections comparables à celles qui sont offertes par l’autorité qui les divulgue.

9.26 Les pouvoirs publics compétents :

1. empêcheront l’accès non autorisé à des données PNR ainsi que leur divulgation et leur utilisation non autorisées, et des sanctions doivent être prévues, conformément aux lois et règlements applicables, en cas d’utilisation malavisée, d’accès non autorisé et de divulgation non autorisée ;
2. veilleront à ce que les mesures de protection appliquées à la collecte, à l’utilisation, au traitement et à la protection des données PNR s’appliquent à toutes les personnes sans différenciation arbitraire ;
3. prendront des mesures pour veiller à ce que les personnes soient informées relativement à la collecte, à l’utilisation, au traitement et à la protection des données PNR et aux normes de confidentialité connexes utilisées;
4. veilleront à ce que les exploitants d’aéronefs informent leurs clients sur le transfert des données PNR ;
5. prévoiront des mécanismes de recours administratif et judiciaire pour permettre aux personnes de demander réparation en cas de traitement illicite de leurs données PNR par des autorités publiques ;
6. prévoiront des mécanismes appropriés conformément aux lois et règlements applicables, pour permettre aux personnes d’obtenir l’accès à leurs données PNR et de demander d’y apporter, au besoin, des corrections ou des annotations ou d’y faire des suppressions.

9.27 Sous réserve des restrictions nécessaires et proportionnées, les pouvoirs publics compétents informeront, autant que possible, les personnes du traitement de leurs données PNR ainsi que de leurs droits et des recours qui leur sont ouverts conformément aux lois et règlements applicables.

9.28 Les pouvoirs publics compétents :

1. baseront le traitement automatique des données PNR sur des critères objectifs, précis et fiables qui indiquent effectivement l’existence d’un risque, sans entraîner de différenciation illicite ;
2. ne prendront pas de décisions qui auront des effets préjudiciables importants pour les intérêts juridiques des personnes sur la seule base du traitement automatique des données PNR.

9.29 Une instance nationale de contrôle doit être désignée et aura le pouvoir de superviser indépendamment la protection des données PNR et de déterminer si ces données sont collectées, utilisées, traitées et protégées dans le plein respect des droits de l’homme et des libertés fondamentales.

9.30 Les pouvoirs publics compétents :

1. n’exigeront pas des exploitants d’aéronefs qu’ils collectent des données PNR dont ils n’ont pas besoin dans le cadre de leurs procédures opérationnelles normales ni qu’ils filtrent les données avant leur transmission ;
2. n’utiliseront pas de données PNR qui révéleront l’origine raciale ou ethnique d’une personne, ses opinions politiques, ses croyances religieuses ou philosophiques, son affiliation syndicale ou de données sur sa santé, sa vie sexuelle ou son orientation sexuelle sauf dans des circonstances exceptionnelles et immédiates pour protéger les intérêts vitaux du sujet des données ou d’une autre personne physique. Dans les cas où de tels renseignements sont transférés, les autorités compétentes supprimeront ces données dès que possible.

9.31 Les pouvoirs publics compétents :

1. conserveront les données PNR pendant une période déterminée qui sera la période nécessaire et proportionnée aux fins pour lesquelles les données PNR sont utilisées dans le respect des lois et règlements applicables ;
2. dépersonnaliseront les données PNR conservées qui permettent l’identification directe du sujet des données après des périodes données, qui ne vont pas au-delà de ce qui est nécessaire, tel que cela est défini dans les politiques et lois nationales, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.24, alinéa b) ;
3. ne personnaliseront à nouveau ou ne dévoileront les données PNR que lorsqu’elles seront utilisées relativement à une affaire, à une menace ou à un risque identifiables pour les fins indiquées dans la norme 9.24, alinéa b) ;
4. supprimeront ou rendront anonymes les données PNR à l’expiration de la période de conservation, sauf lorsque ces données sont utilisées pour une affaire, une menace ou un risque en cours identifiables liés aux fins indiquées dans la norme 9.24, alinéa b).

*Note 1.— La dépersonnalisation des données PNR consiste à masquer les renseignements qui permettent d’identifier directement une personne, sans entraver l’utilisation des données PNR à des fins de maintien de l’ordre, tandis que l’anonymisation de ces données est le retrait permanent des renseignements relatifs à l’identité d’une personne du dossier PNR.*

*Note 2.— La présente norme n’a pas pour objet de limiter les procédures pénales dans les États contractants comme une enquête, une poursuite et un procès pénal, liés aux fins indiquées dans la norme 9.24, alinéa b).*

9.32 Les pouvoirs publics compétents conserveront les données PNR pour une période maximale de cinq ans après leur transfert, sauf lorsque ces données sont exigées dans le cadre d’une enquête, d’une poursuite ou d’une procédure judiciaire.

9.33 Les pouvoirs publics compétents dépersonnalisent les données PNR dans les six mois du transfert de ces données et au plus tard dans les deux ans après ce transfert.

9.34 Les pouvoirs publics compétents :

1. obtiendront en règle générale les données PNR au moyen de la méthode « push » afin de protéger les données personnelles contenues dans les systèmes des exploitants et de faire en sorte que ceux-ci conservent la maîtrise de leurs systèmes ;
2. chercheront, autant que possible, à limiter les contraintes opérationnelles et administratives pesant sur les exploitants d’aéronefs, tout en améliorant la facilitation des passagers ;
3. n’imposeront pas d’amendes ou de sanctions aux exploitants d’aéronefs pour toute erreur inévitable causée par une panne des systèmes qui peut avoir empêché la transmission de données PNR ou entraîné la transmission de données PNR corrompues ;
4. réduiront au minimum le nombre de fois où les mêmes données PNR sont transmises pour un vol en *particulier.*

*Note 1. — Le terme « push » désigne la méthode utilisée par les exploitants d’aéronefs pour transmettre des messages PNRGOV au Guichet unique pour les données passagers.*

*Note 2. — Dans des cas exceptionnels et lorsqu’il n’est pas possible d’employer la méthode « push » de transfert des données PNR, par exemple lorsqu’un aéronef fait un atterrissage d’urgence, les États contractants peuvent utiliser d’autres moyens d’acquisition des données PNR pour maintenir la continuité de l’exploitation.*

9.35 Les pouvoirs publics compétents :

1. n’entraveront ou n’empêcheront pas le transfert de données PNR par un exploitant d’aéronefs ou par une autre partie intéressée et n’imposeront pas d’amendes ou de sanctions ni ne créeront d’obstacles déraisonnables à l’encontre des exploitants d’aéronefs ou d’autres parties intéressées qui transfèrent des données PNR à un autre État, à condition que le système de données PNR de cet État soit conforme aux normes énoncées dans la présente section ;
2. conserveront également la possibilité d’introduire ou de maintenir des niveaux de protection plus élevés des données PNR, et de négocier des arrangements supplémentaires avec d’autres États, en particulier pour promouvoir la sécurité collective, assurer un niveau supérieur de protection des données PNR, notamment en ce qui concerne la conservation des données, ou établir des dispositions plus détaillées relatives au transfert des données PNR, à condition que ces mesures n’entrent pas par ailleurs en conflit avec les normes figurant dans la présente section.

*Note 1. — Le terme « autres parties intéressées » renvoie aux entités qui transfèrent des données PNR à des États contractants, comme les voyagistes et les agences de voyages.*

9.36 Les pouvoirs publics compétents démontreront, dans la mesure du possible, à tout État qui en fait la demande, qu’ils se conforment aux normes énoncées dans la présente section. La démonstration de la conformité aux normes PNR, lorsqu’elle est demandée, sera faite dès que possible. Les pouvoirs publics compétents effectueront ce processus de bonne foi et dans un délai convenable.

*Note 1. — La démonstration de la conformité peut, entre autres, être fondée sur des consultations bilatérales et/ou sur l’information figurant dans la liste de vérification de conformité en ligne de l’OACI pour l’Annexe 9 — Facilitation du Système de notification électronique des différences (EFOD).*

9.36.1 Il sera permis à d’autres États contractants de l’OACI qui se conforment aux normes PNR de recevoir des données PNR, du moins provisoirement, pendant qu’ils mènent des consultations avec le Togo, au besoin.

9.37 Lorsque les pouvoirs publics compétents auront déterminé qu’ils doivent interdire, empêcher ou entraver d’une autre manière le transfert des données PNR ou qu’ils doivent sanctionner un exploitant d’aéronefs, ils agiront avec transparence et avec l’intention de résoudre la situation à l’origine de cette décision.

9.38 L’autorité d’aviation civile informera de façon proactive les autres États qui assurent des services aériens avec le Togo avant de recevoir des données, notamment sur le respect ou non des présentes normes et pratiques recommandées par ces États, pour encourager ou faciliter une consultation rapide en cas de besoin.

9.39 Les pouvoirs publics compétents s’abstiendront de pénaliser les exploitants d’aéronefs pendant qu’ils essaient de résoudre les différends relatifs au transfert de données PNR.

**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

**PAGE LAISSEE INTENTIONNELLEMENT BLANCHE**

# **CHAPITRE 10. DISPOSITIONS RELATIVES À LA SANTÉ**

## **Règlement sanitaire international et mesures correspondantes**

10.1 Les dispositions pertinentes du Règlement sanitaire international (2005) de l’Organisation mondiale de la Santé (« le Règlement ») seront respectées par le Togo.

10.2 Aucun aéronef ne sera empêché de faire escale à un aéroport international du Togo pour des raisons de santé publique, à moins qu’une telle mesure ne soit prise conformément au Règlement.

10.3 Lorsqu’une suspension exceptionnelle des services de transport aérien est envisagée pour des motifs de santé publique, les autorités de sanitaires togolaises devront, autant que possible, consulter au préalable l’OMS 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.

10.4 Dans les situations où les autorités sanitaires envisageraient d’appliquer des mesures en sus de celles qui sont recommandées par l’Organisation mondiale de la Santé, elles le feront conformément au Règlement, y compris mais sans s’y limiter à l’article 43 qui prévoit entre autres que lorsqu’ils décident d’appliquer des mesures supplémentaires, les États parties 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 10.4 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.* *Les exigences énoncées à l’article 43 peuvent également s’appliquer à d’autres situations où sont* *prises des mesures supplémentaires qui touchent le trafic international (y compris aérien), comme dans* *le cas des mesures additionnelles prévues par les articles 23 2), 27 1), et 28 du Règlement.*

*Note 2.— L’article 43 du Règlement prévoit également* *que l’État contractant 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.*

10.5 Lorsque le Togo est touchés par une mesure prise en vertu de l’article 10.2 ou par une suspension des services aériens telle que décrite à l’artcile 10.3, des consultations seront engagées, s’il y a lieu, avec l’État qui applique cette mesure. 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.

10.6 Le certificat international de vaccination ou de prophylaxie prescrit dans le Règlement sera accepté, lorsqu’une preuve de vaccination ou de prophylaxie est exigée.

10.7 Toutes les mesures possibles doivent être prises pour veiller à ce 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, afin d’assurer une acceptation uniforme.

10.8 Les certificats de vaccination sont, autant que possible, délivrés sous forme numérique conformément aux recommandations de l’OMS et sont interopérables avec les spécifications du cachet numérique visible pour supports sans contraintes d’espace (VDS-NC) du Rapport technique de l’OACI.

10.9 Tous les exploitants d’aéronefs et tous les organismes intéressés sont tenus de fournir aux passagers, assez longtemps avant leur départ, des renseignements sur les vaccinations exigées par les pays destination.

## **Inspection des documents sanitaires**

10.10 Les autorités sanitaires nationales aideront les exploitants d’aéronefs à évaluer les documents sanitaires normalisés présentés par les passagers, afin d’empêcher la fraude et les abus.

*Note .— A mesure qu’ils examineront des solutions numériques, les pouvoirs publics pourront aussi aider les exploitants* d’aéronefs à évaluer ces solutions.

10.11 Lorsque des documents sanitaires sont exigées pour l’entrée ou le transit au Togo, l’autorité de l’aviation civile encouragera, autant que possible, les exploitants d’aéronefs à avoir des procédures en place pour s’assurer que les passagers et les membres de l’équipage sont en possession des documents sanitaires requis et pour évaluer le cas échéant les documents sanitaires normalisés aux fins du transport vers le territoire togolais.

10.12 **Réservé**

10.13 **Réservé**

10.14 Aucune amende ne sera imposée aux exploitants d’aéronefs si des passagers à l’arrivée sont jugés non admissibles ou si des passagers en transit ne remplissent pas les conditions de correspondance en raison de documents sanitaires normalisés et/ou de documents sanitaires, lorsque les exploitants d’aéronefs peuvent démontrer qu’ils ont effectué les vérifications requises.

10.15 Les pouvoirs publics compétents envisageront, autant que possible, d’automatiser l’inspection des documents sanitaires ou d’utiliser à cette fin des procédures sans contact.

10.16 Des mesures seront, autant que possible, envisagées à l’arrivée pour atténuer les conséquences auxquelles sont confrontés les passagers pouvant être jugés non admissibles ou ne remplissant pas les exigences sanitaires.

Note.— Des mesures de vaccination, revaccination, dépistage et/ou quarantaine peuvent être mises en place pour éviter au passager d’être jugé non admissible.

10.17 Les autorités sanitaires nationales prendront des dispositions pour s’assurer que les exigences à la présentation de documents sanitaires pour entrer sur le territoire togolais soient communiquées clairement et efficacement aux passagers et aux exploitants d’aéronefs afin qu’ils en soient informés dans un délai raisonnable.

*Note 1.— Le caractère raisonnable du délai peut être établi en tenant compte, dans le cas d’exigences de dépistage, de la disponibilité des tests de dépistage et du temps nécessaire pour en obtenir les résultats pour un voyageur aérien.*

*Note 2.— La communication en temps utile des modifications aux exigences relatives aux documents sanitaires signifie que l’adaptation aux nouvelles exigences est raisonnable dans les circonstances, pratique et possible pour les passagers et les exploitants d’aéronefs dans le délai prescrit, selon les normes 1.2 b) et 1.2 c) du chapitre 1.*

*Note 3.— La communication en temps utile par les pouvoirs publics compétents aux exploitants d’aéronefs et aux passagers signifie que tous sont informés des formalités d’entrée des États de transit et de destination et réduit le risque d’embarquement de passagers qui seraient non admissibles en raison de modifications aux exigences d’entrée des États de transit et d’arrivée.*

## **C. Prévention et atténuation des maladies transmissibles**

10.18 Un plan national pour l’aviation est établi 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 orientations pour l’établissement d’un plan national pour l’aviation sont affichées* *sur le site web de l’OACI à la page de la médecine de l’aviation.*

*Note 2.— Le* Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 *(Doc 10152) de* *l’OACI fournit aux États des outils pour évaluer et mettre en œuvre des mesures dans le cadre de leur* *processus de prise de décisions.*

*Note 3.— Une coordination doit être assurée entre le plan national et le plan d’* *urgence* *d’aérodrome en ce qui concerne les procédures et mesures appliquées et la réponse aux situations/flambées* *liées à des problèmes de santé.*

10.19 Les plans d’urgence de santé publique doivent être intégrés au plan d’urgence d’aérodrome pour chaque aéroport international afin de s’assurer que les aéroports sont prêts à répondre à une flambée de maladie transmissible.

*Note 1.— Le RANT 11 —* Services de la circulation aérienne *et le RANT 14 —* Aérodromes*,* *volume I —* Conception et exploitation technique des aérodromes *exigent des services de la circulation* *aérienne et des aérodromes qu’ils établissent respectivement des plans de mesures d’exception ou des* *plans d’urgence d’aérodrome en prévision d’urgences de santé publique de portée internationale.*

*Note 2.— Des orientations concernant l’élaboration d’un plan d’urgence de santé publique d’aérodrome* *sont affichées sur le site web de l’OACI à la page <https://www.icao.int/safety/CAPSCA/Pages/default.aspx>.*

10.20 Une une approche à niveaux multiples fondée sur les risques sera, autant que possible, adoptée chaque fois que des mesures sanitaires pour prévenir et/ou atténuer la propagation d’une maladie transmissible doivent être prises..

*Note.— Le* Manuel sur la gestion des risques transfrontières liés à la COVID-19 *(Doc 10152) de l’OACI contient des exemples d’approches à niveaux multiples fondées sur les risques qui peuvent être utilisées pour créer des couloirs sanitaires. Ce type d’approche peut comprendre, en fonction de la maladie transmissible, des mesures de dépistage [tests d’amplification en chaîne par polymérase (PCR), tests antigéniques ou autres tests acceptables], l’imposition du port du masque aux passagers et au personnel, la distanciation sociale, la facilitation de l’hygiène des mains, la lutte antivectorielle, la quarantaine, la conscientisation des passagers, la recherche des contacts des personnes exposées et le contrôle sanitaire.*

10.21 Le pilote commandant de bord est tenu de 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 certains signes et symptômes combinés : par exemple* *de la fièvre [température égale ou supérieure à 38 °C (100 °F)], malaise évident, toux persistante,* *respiration pénible, diarrhée continue, vomissement continu, éruptions cutanées, ecchymose ou saignement* *sans antécédent traumatique, confusion mentale apparue nouvellement.*

*Note 2.— En présence d’un cas suspect de maladie transmissible à bord d’un aéronef, le pilote* *commandant de bord est tenu de 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) ou dans les NOTAM des* *États intéressés.*

*Note 3.— Le RANT 6 —* Exploitation technique des aéronefs *— décrit 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.*

10.22 Dans les situation où les autorités sanitaires nationales exigent des renseignements sur les passagers et/ou les équipages dans le but de rechercher les contacts, ces dernières envisageront, autant que possible, de recueillir ces renseignements sous forme numérique directement auprès des personnes aux fins de la gestion d’une pandémie recueillent le « Formulairede localisation de passager pour la santé publique » reproduit à l’appendice 13 du présent règlement, aux fins de la gestion d’un incident isolé.

*Note.— Pour gérer un incident sanitaire isolé exigeant l’utilisation du « Formulaire de localisation* *de passager pour la santé publique » sous forme d’imprimé, les États devraient mettre à disposition à leurs* *aéroports internationaux des quantités adéquates de ce formulaire et en distribuer aux exploitants* *d’aéronefs.*

10.23 Dans les situation où les autorités sanitaires nationales exigent des renseignements sur la santé des passagers, elles envisageront, autant que possible, de recueillir ces renseignements sous forme numérique directement auprès des personnes aux fins de la gestion d’une pandémie ou recueillent, aux fins de la gestion d’un incident isolé, le « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » élaboré pour cette menace sanitaire.

*Note 1.— Pour gérer un incident sanitaire isolé exigeant l’utilisation du « Formulaire de* *déclaration des passagers pour la santé publique » sous forme d’imprimé, les États devraient mettre à* *disposition à leurs aéroports internationaux des quantités adéquates de ce formulaire et en distribuer aux* *exploitants d’aéronefs.*

*Note 2.— Le « Formulaire de déclaration des passagers pour la santé publique » devrait être* *imprimé au dos de l’actuel « Formulaire de localisation de passager pour la santé publique » lorsque les* *deux formulaires sont requis.*

10.24 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 doivent être conformes au Règlement et aux lignes directrices applicables de l’Organisation mondiale de la Santé (OMS) et de l’Organisation des Nations Unies pour l’alimentation et l’agriculture (FAO).

10.25 Les personnes et les entités participant à la manipulation et à la distribution des produits destinés à être consommés (à savoir aliments, boissons et réserves d’eau) à bord des aéronefs et dans les aéroports doivent être adéquatement formées pour fournir ces services conformément aux lignes directrices applicables de l’OMS et de la FAO.

10.26 Les exploitants d’aéroports et d’aéronefs, veilleront à ce qu’un système approprié de gestion des déchets, comprenant la séparation, le suivi et l’élimination de tous les déchets, soit mis en place en conformité avec le Règlement et les lignes directrices applicables de l’OMS et de la FAO.

10.27 Pour la vaccination et la prophylaxie, la priorité sera, autant que possible, accorder, aux travailleurs essentiels de l’aviation, notamment les équipages.

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

10.28 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.

10.29 Les autorités sanitaires veilleront, autant que possible, à ce que des installations et services de santé soient disponibles pour les passagers, l’équipage et le personnel au sol à leurs aéroports internationaux importants ou à proximité de ces aéroports.

*Note 1.— Les installations et services de santé peuvent inclure les services nécessaires à* *l’évaluation et au dépistage, à la vaccination ou revaccination ainsi qu’à l’émission des certificats* *correspondants.* *La présente pratique recommandée ne devrait pas être interprétée comme donnant aux* *passagers, à l’équipage et au personnel au sol le droit d’être testés, vaccinés ou revaccinés à l’aéroport.*

*Note 2.— L’attention est appelée sur la partie IV et l’Annexe 1 du* Règlement sanitaire international *(2005) concernant les principales caractéristiques requises des aéroports désignés comme points d’entrée* *sur leur territoire par les États contractants.*

10.30 Les administrations nationales compétentes en coppération avec exploitants d’aéroports et en fonction des circonstances locales, veilleront, autant que possible, à ce que les aéroports internationaux offrent 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.

10.31 Des mesures sont, autant que possible, prises pour que les passagers et les membres d’équipage en transit disposent de locaux exempts de tout risque de contamination et d’insectes vecteurs de maladies, en cas de nécessité des moyens seront fournis pour transporter les passagers et les membres d’équipage à une autre aérogare ou à un autre aéroport voisins sans risque de contamination. Des modalités et des moyens analogues devraient aussi être prévus pour les animaux.

10.32 Les autorités sanitaires, en coopération avec les exploitants d’aéroports, veilleront à ce que les aéroports internationaux maintiennent et évaluent régulièrement des installations et des services sanitaires permettant notamment 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’OMS pour toutes questions relatives à la santé des passagers.*

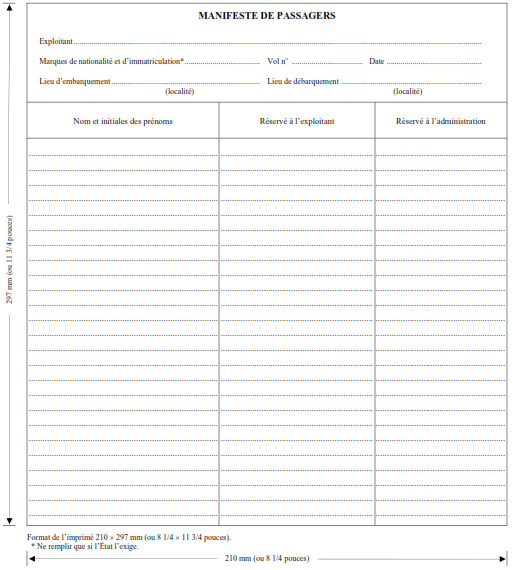
**\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_**

# **APPENDICES**

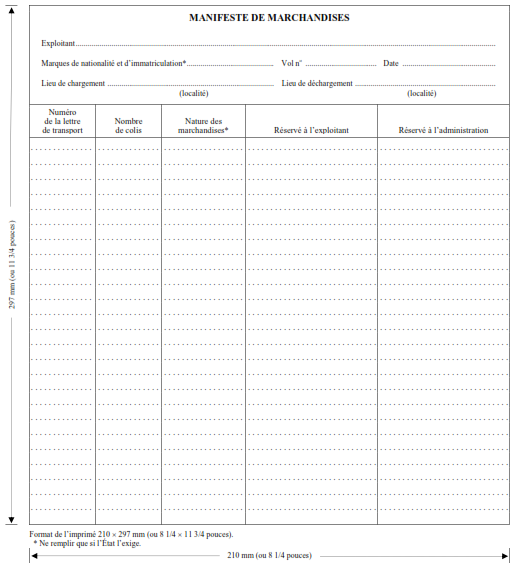
## **APPENDICE 1. DÉCLARATION GÉNÉRALE**



## **APPENDICE 2. MANIFESTE DE PASSAGERS**



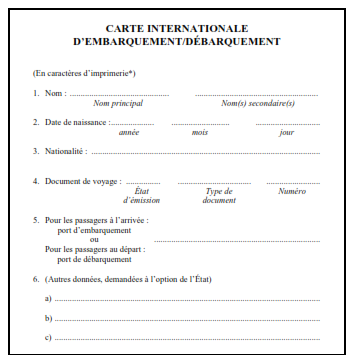
## **APPENDICE 3. MANIFESTE DE MARCHANDISES**



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



## **APPENDICE 5. CARTE D’EMBARQUEMENT/DÉBARQUEMENT**



\* 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 no 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 no 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 **CERTIFICAT DE**

Autorité émettrice **MEMBRE D’ÉQUIPAGE**

compétente

*Surname/Nom Given name/Prénom*

*Sex/ Nationality/ Date of Birth/*

*Sexe Nationalité Date de naissance*

*Employed by/ Occupation/*

*Employeur Profession*

*Doc No/No du Doc Date of Expiry/*

*Date d’expiration*

(Signature du titulaire)

Photographie

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 Issuing Authority

(Lieu d’émission) 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**

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

État émetteur **CERTIFICAT**

Autorité émettrice **D’INSPECTEUR**

compétente **DE L’AVIATION CIVILE**

*Surname/Nom Given name/Prénom*

*Sex/ Nationality/ Date of Birth/*

*Sexe Nationalité Date de naissance*

*Employed by/ Occupation/*

*Employeur Profession*

*Doc No/No du Doc Date of Expiry/*

*Date d’expiration*

(Signature du titulaire)

Photographie

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 / *Issued at* Autorité d’émission / *Issuing Authority*

(Lieu d’émission) / *Place of issue*

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 Destinataire : Service d’immigration ou  autre service compétent : (Nom) autre service compétent : (Nom)  Aéroport : (Nom) Aéroport : (Nom)  État : (Nom) État : (Nom)  Téléphone :  Télex :  Télécopieur :  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).  Photographie  (si elle est disponible)  Nom de famille :  Prénom(s) :  Date de naissance :  Lieu de naissance :  Nationalité :  Résidence :  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.) |

**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 Destinataire : Service d’immigration ou  autre service compétent : (Nom) autre service compétent : (Nom)  Aéroport : (Nom) Aéroport : (Nom)  État : (Nom) État : (Nom)  Téléphone :  Télex :  Télécopieur :  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 :  Photographie  (si elle est disponible)  Nom de famille :  Prénom(s) :  Date de naissance :  Lieu de naissance :  Nationalité :  Résidence :  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 10. FORMULE-CADRE DES NATIONS UNIES RELATIVE AUX DOCUMENTS COMMERCIAUX**

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

## **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.

|  |  |
| --- | --- |
| *Tâche du programme FAL d’aéroport* | 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 |

|  |  |
| --- | --- |
| *Tâche du programme FAL d’aéroport* | *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 |
| 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.

|  |  |
| --- | --- |
| *Mandat de la Convention de Chicago* | *Tâches de mise en œuvre* |
| **Article 10 —** *Atterrissage sur un aéroport douanier* [...] 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. [...] | — 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. |
| **Article 13 —** *Règlements d’entrée et de congé*  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. | — 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. |
| **Article 14 —** *Prévention de la propagation des maladies* 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 [...] | — 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. |

|  |  |
| --- | --- |
| *Mandat de la Convention de Chicago* | *Tâches de mise en œuvre* |
| **Article 22 —** *Simplification des formalités*  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. | — 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. |
| **Article 23 —** *Formalités de douane et d’immigration* 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. [...] | — 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 — *Documents de voyage lisibles à la machine*. |
| **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. |

## **APPENDICE 13. FORMULAIRE DE LOCALISATION DE PASSAGER POUR LA SANTE PUBLIQUE**

