



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

**DIRECTION NAVIGATION AERIENNE
ET AERODROMES**

CIRCULAIRE N° 26 /20/ANAC/DG

Relative aux lignes directrices pour la supervision de la sécurité des aéroports pendant la pandémie du COVID-19 et portant sur les activités de certification, de surveillance continue et de validité des certificats et autorisations accordés.

1. Contexte

L'épidémie de coronavirus (COVID-19), classée comme pandémie par l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS) le 11 mars 2020, est devenue une préoccupation principale pour la santé et le bien-être du personnel des Autorités d'Aviation Civile, de l'industrie aéronautique civile Togolaise, et pose des défis spécifiques aux activités de Supervision de la Sécurité.

Dans le contexte de crise relative à cette pandémie, les autorités sanitaires et le gouvernement togolais en tête ont pris des mesures sanitaires urgentes, adéquates et conformes aux recommandations de l'OMS, de l'OACI et aux pratiques internationales en cours dans plusieurs pays du monde.

Ainsi, les 16 et 20 mars 2020, le Gouvernement a communiqué les mesures au plan national pour réduire, prévenir et arrêter la propagation de la pandémie. Le 1^{er} avril 2020, le Président de la République a décrété l'Etat d'urgence sanitaire pour une période de trois (03) mois.

En effet, l'épidémie du coronavirus a commencé dans la ville de Wuhan en République Populaire de Chine (RPC) en fin d'année 2019 puis s'est rapidement propagée en Chine et dans le monde entier. Il s'agit d'un nouveau cas de coronavirus et depuis le 12 février 2020 ce nouveau coronavirus est renommé « Syndrome Respiratoire Aigu Sévère coronavirus 2 (SARS-CoV-2) » tandis que la maladie qui lui est associée est appelée le COVID-19. A compter du 30 janvier 2020 la maladie COVID-19 a été qualifiée d'urgence de santé publique de portée internationale, et de pandémie le 11 mars 2020 par l'OMS, conformément au Règlement Sanitaire International (RSI). Face à cette situation plusieurs Etats ont pris des mesures sanitaires urgentes pour retarder, contrôler, prévenir et arrêter la progression de cette pandémie.

En ce qui concerne le domaine de l'aviation civile, des réunions de coordination et de crise COVID-19 se sont déroulées, à compter du 28 janvier 2020, entre l'ANAC, les Autorités sanitaires, l'OMS, les exploitants, les fournisseurs de services et les différentes parties prenantes de l'aviation civile togolaise afin de sensibiliser les premiers décideurs sur les défis relatifs au COVID-19 afin d'identifier les ressources qui seront nécessaires pour faire face à la situation. Les dernières informations complémentaires à jour sur le rapport de la situation et des mesures applicables sont accessibles aux liens suivants :

- Site officiel : <https://covid19.gouv.tg/situation-au-togo/>
- OMS : <https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019>

L'ANAC surveille de près les développements liés à la pandémie COVID-19 et est activement engagée avec les Autorités politiques et sanitaires pour prévenir et contenir la maladie à coronavirus (SARS-CoV-2).

Un éventail de notams a été pris pour encadrer l'exploitation de l'aviation civile pendant cette première période du changement introduit par la pandémie. Les premières actions étaient très axées sur la lutte et la prévention de la maladie lors des activités d'aviation civile.

L'objet de la présente circulaire est de recenser l'ensemble des actions à mettre en place pour continuer à assurer le niveau de sécurité requis pour l'ensemble des activités aéronautiques civiles résiduelles mais aussi essentielles pour la lutte contre la pandémie. A cet effet elle est axée sur les mesures à mettre en œuvre pour continuer à assurer les activités de supervision et de surveillance continue de l'exploitation. Elle donne des lignes directrices et des recommandations pour les activités afin de maintenir une coordination étroite entre l'ANAC et l'industrie aéronautique tout en tenant compte de la limitation et la réduction des activités engendrées par la pandémie.

Les recommandations et lignes directrices de la présente circulaire s'appliquent aux :

- Exploitants d'aérodromes ;
- Sociétés d'assistance en escale ;
- Aux fournisseurs de services de navigation aérienne ;
- Aux organismes de mise en œuvre des mesures de sûreté
- Aux organismes de santé publique et à tout personnel intervenant dans l'exploitation technique ou commercial (aérogare) des aérodromes.

Le personnel d'inspection de l'ANAC et les exploitants d'aérodrome sont encouragés à se conformer rigoureusement aux lois et règlements en vigueur en cette période, et à collaborer pleinement avec le Gouvernement et les autorités de santé publique dans la mise en œuvre de mesures barrières contre le COVID-19.

Enfin le référentiel réglementaire applicable est constitué des règlements ci-après :

- RANT 14 Part 1, 2 et 3 ;
- RANT 14 Part HAND ;
- RANT 9, § 2.31, 2.32, 8.15, Appendice 1 et 13 ;
- RSI (Règlements Sanitaire International de l'OMS).

Pour plus d'informations, contacter la Direction Navigation Aérienne et Aérodrome (DNAA) de l'ANAC. Email : DNAA@anac-togo.tg; avec copie à lattagnama@gmail.com et pelengueismael@yahoo.fr.



2. Dispositions pour les activités de supervision de la sécurité

2.1. Principes généraux

L'ANAC, les exploitants et fournisseurs de services sont encouragés à privilégier la sécurité du personnel, tout en assurant celle de l'aviation. A cet effet, les activités de supervision de la sécurité seront axées sur les évaluations documentaires et sur les rapports des inspections internes fournis par les exploitants.

Les activités de supervision comprendront au minimum :

- Le maintien et la mise à jour des règlements, des procédures, des manuels et autres éléments indicatifs ;
- Les évaluations documentaires en vue de la délivrance ou du renouvellement des licences, certificats et autres autorisations ;
- Les activités de surveillance continue sur la base de l'évaluation des éléments de preuves fournis par les exploitants ;
- L'évaluation des éléments de preuve de mise en œuvre des SGS ;
- La mise en œuvre du SSP ;
- La mise à jour des plans d'action correctives (CAPs) et la mise en ligne sur l'OLF des éléments de preuve.

Sauf cas de force majeure, les inspections sur site sont fortement déconseillées. En cas de déplacement des inspecteurs sur le terrain pour des besoins d'inspection (cas d'urgence, contrôle des travaux de maintenance, contrôle des projets de construction ou de réhabilitation des infrastructures, ...), ceux-ci sont invités à respecter rigoureusement les mesures de distanciation physiques et les gestes barrières imposées par les Autorités compétentes du Togo.

2.2. Mises à jour des règlements, des procédures, des manuels et autres éléments indicatifs

La mise en œuvre des procédures d'amendement des règlements de l'État nécessite parfois des réunions de comités techniques de validation internes ou une coordination avec les services concernés et une consultation avec les exploitants. Pendant cette période de pandémie du COVID-19, les réunions physiques des Comités technique ou avec les exploitants devront être remplacées par des réunions virtuelles.

L'ensemble du processus d'amendement et de publication des amendements de règlements devra respecter les règles de distanciation physiques incluant la possibilité de signatures électroniques.

2.2.1. Renouvellement des Certificats d'aérodromes

La pandémie du COVID-19 a engendré des restrictions sur les opérations d'aérodromes. A l'expiration du certificat d'aérodrome, l'ANAC peut délivrer un certificat d'aérodrome provisoire sur la base de la demande soumise par l'exploitant d'aérodrome concerné, si l'ANAC est convaincue que :

- a) Les documents soumis par le demandeur du renouvellement du certificat d'aérodrome sont exhaustifs et conformes à la réglementation ;

- b) Les résultats de l'auto évaluation/audit par l'exploitant (si la situation ne permet pas la conduite de l'inspection/audit par l'ANAC sont satisfaisants ;
- c) La mise en œuvre du précédent programme de surveillance (avant la survenue du Covid-19) est satisfaisante.
- d) La mise en œuvre des plans d'actions correctives des non conformités issues du processus de certification antérieur et du programme de surveillance est satisfaisante.
- e) La délivrance du certificat provisoire est dans l'intérêt public et ne nuit pas à la sécurité aérienne.
- f) Un certificat d'aérodrome relatif à l'aérodrome sera délivré dès la fin de la période de fermeture ou de restriction des opérations, lorsque le processus normal de délivrance d'un certificat d'aérodrome sera achevé.

Le processus menant à la délivrance devrait couvrir les analyses documentaires prévues dans toutes les phases de certification d'un aérodrome. Des outils virtuels, par exemple, courriers électroniques et autres plates-formes électroniques, devraient être privilégiés pour la transmission et le traitement du dossier de l'exploitant lors des phases d'évaluation de l'expression d'intérêt et de la demande formelle.

L'examen de la documentation des phases d'inspection techniques et de vérification de procédures y compris le SGS pourront également s'effectuer par voie électronique.

L'évaluation des infrastructures et équipements des phases d'inspections techniques et la vérification de la mise en œuvre des procédures, peut se faire sur la base des éléments de preuves soumis par les exploitants (documents, checklists remplis, photos, vidéos...). Les images doivent être claires et bien définies et couvrir suffisamment les zones d'intérêt pour permettre une évaluation objective des installations. Cela pourrait s'appliquer à des installations telles que les marquages et l'état des bandes de piste et autres installations et équipement d'intérêt pour la sécurité. L'enregistrement vidéo peut être pris en compte dans la présentation de preuves de l'état de fonctionnement de certains systèmes non statiques tels que la variation d'intensité des feux, les tests des services de sécurité incendie, etc. La prise de décision se fera sur la base d'éléments de preuves suffisants...

Les dossiers mis à disposition des inspecteurs par les exploitants devront être tenus strictement confidentiels.

La durée du certificat d'aérodrome provisoire sera limitée à un an au maximum tel que spécifiée dans la réglementation en vigueur. Toutefois la validité des certificats ou autorisation délivrés au cours de la période de la pandémie pourront être maintenues ou prorogées jusqu'à la date où l'OMS réévaluera la situation et déclarera la pandémie COVID-19 clôturée.

2.2.2. Activités de surveillance continue des aérodromes

Un programme de surveillance continue doit être établi et mis en œuvre sur les aérodromes ouverts au public en priorité. Tout autre aérodrome devra également faire l'objet de surveillance afin de s'assurer périodiquement de la sécurité des activités aéroportuaires.

Pendant la pandémie du COVID-19, l'ANAC coordonnera avec les exploitants pour avoir la situation complète des activités en cours et la liste du personnel opérationnel essentiel assurant la continuité de l'exploitation (ce personnel sera mis à contribution dans le cadre des activités de surveillance). Une lettre pourra à cet effet être envoyée à l'exploitant (voir Annexe 1).

L'ANAC demandera aux exploitants d'aérodromes, des informations pertinentes (à fournir à l'aide de moyens électroniques) à des fins d'évaluation dans le cadre des activités de surveillance continue des aérodromes. A cet effet, les exploitants d'aérodromes devront fournir périodiquement à l'ANAC ou sur demande de cette dernière, les résultats de leurs inspections (auto-évaluation) sur les éléments ci-après :

- Aides visuelles pour la navigation ;
- Systèmes électriques ;
- Sauvetage et lutte contre l'incendie ;
- Maintenance des aires de mouvement ;
- Gestion du risque faunique ;
- Surveillance des obstacles
- Sécurité de l'exploitation côté piste ;
- Gestion des travaux le cas échéant ;
- Information aéronautique y compris les renseignements et caractéristiques physiques de l'aérodrome ;
- Disponibilité des véhicules / équipements ;
- Évaluation des risques pour la sécurité.

Une liste de vérification (checklist) extraite du manuel d'inspecteurs et couvrant les items ci-dessus listés pourra être fourni à cet effet à l'exploitant d'aérodrome. D'autres éléments de preuve comme des photos, pourront être demandées.

Les réunions virtuelles et l'utilisation des outils électroniques seront privilégiées pour toute communication dans la conduite des activités de surveillance.

Les activités de surveillance devront également couvrir l'analyse de la documentation et des dossiers d'aérodrome, comme l'examen du manuel d'aérodrome, du manuel SGS, des dossiers de formation. L'historique de la conformité des exploitants découlant des inspections précédentes permettra d'identifier les zones à risque et de prioriser les activités à mener. Les mêmes types de preuves stipulés dans le paragraphe précédent (certification), pourront être demandées dans le cadre des activités de surveillance.

Une fois les éléments de preuves recueillies, les inspecteurs de l'ANAC procèdent à l'évaluation de la conformité conformément à la procédure contenue dans le manuel de l'inspecteur. Les constatations seront établies en cas de non-conformité à la réglementation en vigueur. Les non-conformités (NC) sont évaluées et catégorisées à l'aide de la matrice d'évaluation de risque conformément à la procédure habituelle de traitement des constatations. Toutes les évaluations nécessitant la participation de plusieurs inspecteurs seront réalisées au moyen de réunions virtuelles (téléconférence, échanges de mails, etc.).

2.2.3. Reprise normale des activités d'aérodrome

En cas de retour à la normale (fin de la pandémie), l'ANAC reprendra en priorité la mise en œuvre de son programme de surveillance initial et couvrira les items en suspens afin de valider sur le terrain les items qui n'avaient pas pu être vérifiés et ainsi donc compléter les dossiers de surveillance. La checklist en Annexe 2 devrait être renseignée par l'exploitant d'aérodrome pendant la préparation à la reprise des activités aéroportuaires et transmise à l'ANAC afin de lui permettre de procéder à une analyse dont les résultats permettront de définir les priorités des activités de surveillance sur la base des risques identifiées.



3. Dispositions pour la conduite d'une inspection sur site pendant la pandémie du COVID-19 (Cas de force majeur)

Comme indiqué au paragraphe 2.1 ci-dessus, il est déconseillé de mener des inspections sur site pendant cette période de pandémie du COVID-19. Toutefois, en cas de force majeur nécessitant le déplacement des inspecteurs sur le terrain pour des besoins d'inspection (cas d'urgence, contrôle des travaux de maintenance, contrôle des projets de construction ou de réhabilitation des infrastructures, ...), ceux-ci sont invités à respecter rigoureusement la distanciation physique et les gestes barrières imposées par les Autorités compétentes de l'Etat et l'OMS. A cet effet, les dispositions suivantes devront être prises :

3.1. Préparation des inspections

Le personnel de l'exploitant participant à l'inspection devra respecter les dispositions suivantes :

- Prendre ou se faire prendre sa température avant de se présenter au service ;
- S'abstenir de se présenter au travail et consulter immédiatement un médecin pour le personnel dont la température est supérieure à 37 ° C ;
- Se mettre en quarantaine pour le personnel présentant des symptômes de COVID-19. (Toux, fièvre, maux de gorge...)

Pendant la phase préparatoire d'une inspection, les dispositions suivantes seront prises :

- Planifier un ou deux agents au maximum pour participer à l'inspection ;
- Mettre à la disposition des agents les éléments (non exhaustifs) suivants :
 - ✓ Un véhicule (sans chauffeur) par agent,
 - ✓ Des Cache-nez à usage unique,
 - ✓ Du Gel hydro alcoolique ou du Savon liquide,
 - ✓ Des Gants.

Les échanges de documents et d'informations avec les exploitants se feront en priorité par voie électronique. Les réunions préparatoires entre les inspecteurs ou avec les exploitants se tiendront par téléconférence.

3.2. Conduite de l'inspection

- Mettre à disposition un ou de deux agents de l'exploitant au maximum sur le terrain pendant les inspections sur site ;
- Respect de la distanciation au cours des inspections
- Coordonner les inspections avec les services de circulation aérienne ;
- Les inspecteurs de l'ANAC et les agents de l'exploitants devront se munir du Kit de protection au COVID-19 (des Cache-nez à usage unique, du Gel hydro alcoolique ou du savon liquide, des Gants)
- Les conclusions et autres débriefings et briefings d'inspections seront discutés par téléconférence.
- Les inspecteurs de l'ANAC et les agents de l'exploitants devront respecter les gestes barrières et les mesures de distanciation physiques ci-dessous :



a) Les gestes barrières à adopter



Se laver les mains à l'eau et au savon ou utiliser le gel hydroalcoolique avant et après les inspections



Tousser ou éternuer dans votre coude ou dans un mouchoir



Utiliser un mouchoir à usage unique et jeter le dans un sac poubelle embarqué à bord du véhicule d'inspection



Saluez sans se serrer la main, évitez les embrassades

b) La distanciation sociale préconisée



Pour limiter les risques de contagion du COVID-19, restez à plus d'un mètre de distance les uns des autres

4. Mesures à appliquer pour la désinfection du matériel et équipements

Afin de rendre les zones aéroportuaires propices aux opérations et s'assurer que les zones suspectes sont hors de dangers autant pour le personnel que pour les passagers, une note circulaire N°17/20/ANAC/SP du 25 mars 2020 portant désignation des points focaux relatifs au COVID-19 sur l'AIGE et mécanisme de désinfection a été adoptée. Cette note précise les contacts des autorités sanitaires à joindre en cas de besoin, pour les opérations de désinfection au Togo.

Ces mesures sont celles actuellement adoptées par le Ministère de la Santé et de l'Hygiène Publique. Les différents acteurs sont tenus de mettre en œuvre ces mesures en attendant les résultats des travaux actuellement en cours au niveau de l'OACI qui permettront d'orienter davantage les Etats sur le mécanisme à suivre ainsi que les caractéristiques des produits à utiliser pour la désinfection y compris les habilitations du personnel dédié pour la désinfection.

Handwritten signature or mark in blue ink.

4.1. Mesures et recommandations pour les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aérodrome

Les exploitants d'aéronefs et d'aérodrome doivent travailler en synergie et veiller à ce que la distanciation sociale soit pratiquée en tout moment, en particulier lors de l'enregistrement, des contrôles sûreté, de l'embarquement et du débarquement, ainsi que lors du contrôle des passeports, le cas échéant. De telles pratiques peuvent être, par exemple : 2 mètres de distance lors de l'enregistrement, du contrôle sûreté, du contrôle passeport, de l'appel avant l'embarquement etc.

Les exploitants d'aéronefs doivent coordonner avec les exploitants d'aérodrome pour la mise à disposition des solutions de désinfection des mains dans les toilettes et les salles d'attente à l'usage des passagers et des employés.

La directive sur la sécurité précise les mesures à prendre pour les vols desservant des destinations à haut risque. Il exige une désinfection et un nettoyage approfondis des aéronefs qui opèrent à partir de destinations à haut risque après chaque vol. Des exceptions ne peuvent être faites que lorsque des désinfectants à effet plus durable sont utilisés - mais même dans ces cas, une désinfection approfondie est requise au plus tard 24 heures après le départ d'un aéroport à haut risque.

L'exploitant d'aérodrome devra dans le cadre des protocoles d'accords mis en place avec les autres partenaires de leur plateforme s'assurer continuellement que la sécurité des opérations est assurée et renforcer les activités d'audit en interne pour autoévaluer la performance de leur système en privilégiant l'accès à distance pour collecter les renseignements.

Les exploitants sont tenus de s'assurer que toute zone aéroportuaire suspectée face l'objet de fermeture, d'interdiction d'accès à la zone pour des activités commerciales et de désinfection systématique avant ouverture de la zone concernée au public. Les actions prises doivent être convenablement documentées.

4.2. Mesures et recommandations pour les exploitants d'aéronefs et l'assistance en escale

Les exploitants d'aéronefs (en fonction de la zone desservie affectée par le COVID-19, d'une évaluation des risques qui tiennent compte des circonstances opérationnelles et de la durée des effets désinfectants de la substance utilisée) doivent augmenter la fréquence de nettoyage et de désinfection des aéronefs pendant la période de pandémie de SRAS-CoV-2. À cette fin, les exploitants d'aéronefs et leurs fournisseurs d'assistance en escale doivent utiliser des substances de nettoyage et de désinfection approuvées pour l'aviation, dont l'efficacité a été prouvée. Il est essentiel que tous les produits utilisés à bord des aéronefs soient approuvés par l'avionneur et compatibles avec des surfaces et les composants d'aéronefs, et utilisés conformément aux instructions approuvées.

En outre, il convient de tenir dûment compte, dans ce contexte, des considérations opérationnelles et des orientations suivantes sur le nettoyage et la désinfection des aéronefs notamment la désinfection préventive et la désinfection après un événement :

- OMS : <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf>



- EASA : <https://www.easa.europa.eu/document-library/general-publications/interim-guidance-aircraft-cleaning-and-disinfection>

Il ne sera pas utilisé de composés ou de solutions chimiques inflammables, ou leurs résidus, qui risqueraient d'endommager la structure de l'aéronef ou ses systèmes, par exemple par corrosion, ni de produits chimiques qui risqueraient de porter atteinte à la santé des passagers ou de l'équipage.

Le nettoyage et la désinfection seront faits rapidement par des nettoyeurs munis d'équipements de protection personnelle appropriés. Il est essentiellement recommandé que les agents de nettoyage suivent certaines règles de bases accessibles au lien ci-après :

- IATA : <https://www.iata.org/en/programs/safety/health/diseases/#tab-2>

5. Date d'entrée en vigueur et d'application

La présente circulaire entre en vigueur à compter de sa date de signature. Elle reste applicable jusqu'à la date où l'OMS réévaluera la situation et déclarera la pandémie COVID-19 clôturée. Durant sa période d'application, elle pourra être abrogée ou amendée par une autre circulaire d'information.



Fait à Lomé le ... 10 4 MAI 2020

Le Directeur Général,

LATTA Dokisime Gnama

Destinataires :

- Exploitants d'aérodrome (SALT, ASECNA, ASAIGE)
- Organismes d'Assistance en Escale (ST Handling, AéroTransport, POOL Petrolier, CORLAY, SERVAIR)
- Fournisseurs de service de navigation aérienne ANSP (ASECNA)
- Compagnies aériennes nationales (ASKY Airlines, COMFORT JET Services)
- Compagnies Aériennes étrangères (Air Cote d'Ivoire, Air France, Brussel Airlines, Ethiopian Airlines, DHL, Air Burkina, Overland Airways, CEIBA international, RAM)

Annexe 1 : Etat opérationnel des activités de l'aérodrome

N°	Activités d'aérodrome	Etat de fonctionnement (opérationnel ou non)	Liste des personnes en charge des activités	Contacts des personnes des personnes en charges des activités (email et téléphone portable)
1	Aides visuelles pour la navigation			
2	Systèmes électriques			
3	Sauvetage et lutte contre l'incendie			
4	Maintenance des aires de mouvement			
5	Gestion du risque faunique			
6	Surveillance des obstacles			
7	Sécurité de l'exploitation côté piste			
8	Gestion des travaux le cas échéant			
9	Information aéronautique			
10	Disponibilité des véhicules / équipements			
11	Évaluation des risques pour la sécurité			

79

Annexe 2 : Liste de vérification pour une reprise de l'exploitation d'aérodrome après fermeture complète ou partielle

LISTE DE VERIFICATION POUR UNE REPRISE DE L'EXPLOITATION D'AERODROME APRES FERMETURE COMPLETE OU PARTIELLE

Domaines et Items à évaluer lors de la préparation d'un aérodrome à la reprise normale de ses activités

L'intention de cette check liste est de faciliter une vérification rapide des aérodromes reprenant les opérations après une longue période de fermeture complète / opérations réduites en raison de la pandémie de COVID-19. Il ne s'agit pas d'une liste de vérification exhaustive, car des vérifications / inspections détaillées seront effectuées dans le cadre des activités normales de la supervision de la sécurité des aérodromes. D'autres éléments peuvent être ajoutés ou exclus de la liste de contrôle en fonction des conditions locales d'un aérodrome, en tenant compte du fait que les aérodromes reprennent leurs activités après la fermeture complète ou partiel avec un trafic minimal.

Dans des circonstances particulières et pour faciliter un rétablissement rapide, il n'est pas envisagé d'obtenir les autorisations du régulateur de l'État par le biais de cette check liste pour la reprise des opérations d'aérodrome. Cependant, l'ANAC peut décider de rendre obligatoire pour les exploitants d'aérodrome, le remplissage et la soumission de la présente checklist où une liste de contrôle équivalente adaptée aux conditions locales pour des fins d'examination.

Remarque : La reprise des opérations d'aérodrome peut impliquer des aspects de facilitation et de sûreté, tels que les installations requises pour la mise en œuvre des exigences de santé publique (RSI 2005), le contrôle aux frontières (douane, immigration et quarantaine), la propreté / désinfection des installations et services terminaux pour les passagers, l'accès contrôle, etc. Cette liste de contrôle ne comprend pas les domaines associés aux questions de facilitation (annexe 9) et de sûreté (annexe 17).

Items	Areas/Topic to be covered Domaines / Items à couvrir	Références	Actions Prises* <i>Joindre les pièces justificatives nécessaires</i>	Observation/Remarque
A	Aerodrome infrastructure/ Infrastructure d'aérodrome			
A1	Visual aids for Navigation/ Aides visuelles à la navigation <i>Including but not limited to the status of all markings, lights including calibration of PAPI, signs, status of obstacle lights, etc.</i>	RANT 14-PART I, Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 Part 4), Manuel		

	<p><i>Y compris, mais sans s'y limiter, l'état de tous les marquages, les feux, y compris l'étalonnage du PAPI, les panneaux, l'état des feux d'obstacles, etc.</i></p>	<p>des services d'aéroport (Doc 9137 Part 9)</p>		
A2	<p>Electrical systems/Systèmes électriques <i>Including but not limited to the status of primary and secondary power supply systems supporting airfield lighting and radio navigation aids, etc.</i> <i>Y compris, mais sans s'y limiter, l'état des systèmes d'alimentation électrique primaire et secondaire prenant en charge l'éclairage d'aérodrome et les aides à la radionavigation, etc.</i></p>	<p>Services Manual (Doc 9137 RANT 14-PART I, Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 Part 5), Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 9)</p>		
A3	<p>Non-visual Aids for Navigation/Aides à la navigation non visuelles <i>Status of radio navigation aids, especially of those which were not in use during the lockdown period i.e. VOR/DME, ILS for a specific runway.</i> <i>État des aides à la navigation radio, en particulier celles qui n'étaient pas utilisées pendant la période de fermeture, c'est-à-dire VOR / DME, ILS pour une piste spécifique.</i></p>	<p>RANT 14-PART I, Manuel sur le test des aides à la navigation radio (Doc 8071), PANS - Aerodromes (Doc 9981)</p>		
A4	<p>Rescue and Fire Fighting/ Sauvetage et lutte contre l'incendie <i>Including but not limited to the status of fire fighting equipment, extinguishing agents and readiness of personnel to meet the RFF category and response time requirements, status of access roads, disabled aircraft removal plans/ equipment, etc.</i></p>	<p>RANT 14-PART I, Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 1)</p>		

23

	<p><i>Y compris, mais sans s'y limiter, l'état de l'équipement de lutte contre l'incendie, les agents d'extinction et l'état de préparation du personnel pour répondre aux exigences de catégorie SLI et de temps de réponse, l'état des routes d'accès, les plans / équipements de retrait des aéronefs accidentellement immobilisés, etc.</i></p>			
B	Aerodrome Operations/ Opérations d'aérodrome			
B1	<p>Obstacle Management/Gestion des obstacles <i>Review obstacles around the aerodrome with specific focus on OFZ, pruning of trees or any new structures during this period which will affect the safety of aircraft operations. Obstacles may be posed by continued parking of aircraft at ad-hoc improvised areas during COVID period.</i></p> <p><i>Examiner les obstacles autour de l'aérodrome avec un accent particulier sur l'OFZ, l'élagage des arbres ou toute nouvelle structure au cours de cette période qui affecterait la sécurité des opérations aériennes.</i></p> <p><i>Des obstacles peuvent être posés par le stationnement continu d'aéronefs dans des zones improvisées ad-hoc pendant la période du COVID.</i></p>	<p>RANT 14-PART I, PANS - Aerodromes (Doc 9981),), Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 6)</p>		
B2	<p>Pavement Management/ Gestion des chaussées <i>Check the status of runway, taxiway and apron pavements with special attention to the</i></p>	<p>RANT 14-PART I, PANS - Aerodromes (Doc 9981),</p>		

072

	<p><i>distress on pavement due to possible prolonged parking of aircraft as well as during ground manoeuvring of aircraft at improvised parking areas.</i></p> <p><i>Vérifier l'état des pistes, des voies de circulation et des aires de trafic avec une attention particulière à la dégradation de la chaussée due à l'éventuel stationnement prolongé des aéronefs ainsi que pendant les manœuvres au sol des aéronefs dans les aires de stationnement improvisées.</i></p>	<p>Manuel de conception des aérodromes (Doc 9157 Part 3), Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 9)</p>		
B3	<p>Wildlife Hazard Management/ Gestion des risques faunique</p> <p><i>With focus on vegetation, habitat and land use management, check the status of wildlife activity reporting and repellent systems, checks on aircraft and other infrastructure (i.e. passenger loading bridges) for possible "nesting" due to inactivity, and effectiveness of wildlife management plans to mitigate wildlife hazard.</i></p> <p><i>En mettant l'accent sur la gestion de la végétation, de l'habitat et de l'utilisation des terres, vérifiez l'état de l'activité faunique, des systèmes de reporting et des systèmes de répulsions, vérifiez les aéronefs et autres infrastructures (c.-à-d. Les ponts de chargement des passagers ou passerelles) pour d'éventuels «nids» en raison de l'inactivité et atténuer les risques fauniques.</i></p>	<p>RANT 14-PART I, PANS - Aerodromes (Doc 9981), Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 3)</p>		
B4	<p>Apron Management/ Gestion de l'aire de trafic</p>	<p>RANT 14-PART I,</p>		

	<p><i>Including but not limited to the effective functioning of passenger loading bridges, VDGS, apron flood light, FOD management, aircraft stand availability for allocations, etc. Y compris, mais sans s'y limiter, le fonctionnement efficace des ponts de chargement des passagers (passerelles), des Systèmes de guidage visuel pour l'accostage (VDGS), des projecteurs de l'aire de trafic, de la gestion des FOD, de la disponibilité des stands d'aéronefs pour les allocations, etc.</i></p>	<p>PANS - Aerodromes (Doc 9981), Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 8)</p>		
B5	<p>Aeronautical Information Management/Gestion de l'information aéronautique <i>Check and initiate actions to amend/cancel existing NOTAMS/publications regarding any restrictions for aircraft operations or closure (partial or full) of the aerodrome. Vérifier et initier des actions pour modifier / annuler les NOTAM / publications existants concernant toute restriction d'exploitation des aéronefs ou la fermeture (partielle ou complète) de l'aérodrome.</i></p>	<p>RANT 15, PANS –AIM (Doc 10066)</p>		
B6	<p>Aerodrome Emergency Plan/ Plan d'urgence d'aérodrome <i>Review aerodrome emergency plan to include Aerodrome preparedness to handle public health emergencies. It may include but not limited to lessons learnt and procedures followed during the COVID-19 lockdown, plans to handle such contingencies in the future, etc.</i></p>	<p>RANT 14-PART I, Manuel des services d'aéroport (Doc 9137 Part 7)</p>		

	<i>Examiner le plan d'urgence d'aérodrome pour inclure la préparation de l'aérodrome à gérer les urgences de santé publique. Cela peut inclure, mais sans s'y limiter, les leçons apprises et les procédures suivies pendant la fermeture dûe au COVID-19, les plans pour gérer de telles éventualités à l'avenir, etc.</i>			
B7	Resuming Airside works/ Reprise des travaux côté piste <i>Including but not limited to the review of work plan under the changed conditions, such as change in scope, contractual obligations, need for additional safety precautions, etc. Y compris, mais sans s'y limiter, la révision du plan de travail dans les conditions modifiées, telles que le changement de portée, les obligations contractuelles, la nécessité de prendre des précautions de sécurité supplémentaires, etc.</i>	PANS - Aerodromes (Doc 9981),		
B8	Vehicle/equipment readiness/ Disponibilité des véhicules / équipements <i>Check the readiness of all the airfield vehicle and equipment which would not have been used for an extensive period of time. Vérifier l'état de préparation de tous les véhicules et équipements de l'aérodrome qui n'auraient pas été utilisés pendant une longue période.</i>	Selon le manuel du fabricant.		
C	Certification and Compliance/Certification et conformité			
C1	Status of Aerodrome certification/ Statut de la certification d'aérodrome	Aerodromes (Doc 9774). RANT 14-PART I,		

73

	<p><i>Based on the validity of the current aerodrome certificate/license and the need for certification/or renewal of the certificate during the lockdown/ period of reduced operations</i></p> <p><i>Basé sur la validité du certificat / licence d'aérodrome actuel et la nécessité de certification / ou de renouvellement du certificat pendant la fermeture / la période d'opérations réduites</i></p>	<p>PANS - Aerodromes (Doc 9981), Manuel sur la certification des aérodromes (Doc 9774)</p>		
C2	<p>Exemptions filed, if any/ Exemptions déposées, le cas échéant</p> <p><i>Check the status of exemptions filed and any conditions or procedures subject to which the exemption was granted.</i></p> <p><i>Vérifiez l'état des dérogations/exemptions déposées et toutes les conditions ou procédures auxquelles l'exemption a été accordée.</i></p>	<p>Comme exempté par l'ANAC lors de la certification d'aérodrome.</p>		
C3	<p>Safety Risk Assessment/ Évaluation des risques pour la sécurité</p> <p><i>Conduct a safety risk assessment for non-compliance to national aerodrome regulations/standards or deviation arising due to prolonged closure or limited operations such as OLS infringement due to continued parking of aircraft at non-designated areas, deviations from SOPs due to the COVID-19 situation, etc.</i></p> <p><i>Effectuer une évaluation des risques pour la sécurité en cas de non-conformité aux réglementations / normes nationales</i></p>	<p>PANS –Aerodromes (Doc 9981) Manuel de gestion de la sécurité(Doc 9859)</p>		



	<p><i>d'aérodrome ou d'écart résultant d'une fermeture prolongée ou d'opérations limitées telles qu'un empiètement de l'OLS en raison du stationnement continu des aéronefs dans des zones non désignées, des écarts par rapport aux Procédures d'exploitation normalisée (SOP) en raison de la situation du COVID-19, etc.</i></p>			
D	Coordination and Collaboration/Coordination et collaboration			
D1	<p>Stakeholder Preparedness/ Préparation des parties prenantes <i>Details of virtual discussion and communications with stakeholders on the plans for resuming normal airport operations, addressing their concerns and the support required from them.</i> <i>The option of Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) as a basic tool for all the coordination process may be considered to ensure timely and effective information exchange if it is not already available. This will facilitate in gaining stakeholder confidence to fully implement A-CDM in the future, using appropriate resources and processes.</i> <i>Détails de la discussion virtuelle et des communications avec les parties prenantes sur les plans de reprise des opérations normales de l'aéroport, répondant à leurs préoccupations et au soutien requis de leur part.</i> <i>L'option de l'Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) comme outil de base pour</i></p>	<p>PANS –Aerodromes (Doc 9981) Manuel sur la gestion collaborative des flux de trafic aérien (Doc 9971).</p>		

77

	<p><i>tout le processus de coordination peut être envisagée pour assurer un échange d'informations rapide et efficace s'il n'est pas déjà disponible. Cela permettra de gagner la confiance des parties prenantes pour mettre pleinement en œuvre l' A-CDM à l'avenir, en utilisant les ressources et les processus appropriés.</i></p>			
D2	<p>Revised Aerodrome Capacity/ Capacité d'aérodrome révisée <i>With the involved stakeholders, agree on any operational rejections including declared capacity, airport slot coordination, etc. in coordination with airport slot coordinator, if necessary.</i> <i>Avec les parties prenantes impliquées, convenez de toute rétractation opérationnelle, y compris la capacité déclarée, la coordination des créneaux aéroportuaires, etc.</i></p>			
D3	<p>Virtual meetings/ Réunions virtuelles <i>Consider hosting virtual meetings of RST and local airport operations coordination group, if required to understand the safety concerns of the stakeholders.</i> <i>Envisagez d'organiser des réunions virtuelles des Equipes chargées de la sécurité des pistes (RST) et du groupe local de coordination des opérations d'aéroport, si nécessaire pour comprendre les préoccupations des intervenants en matière de sécurité.</i></p>	<p>PANS Aerodromes (Doc 9981).</p>		

CS

D4	<p>Air Traffic Control & Meteorology/ Contrôle du trafic aérien et météorologie <i>Coordinate with local ATC (TWR, APP and ACC) to ensure readiness of airport and airspace for return to operations and agree upon any operational or capacity restrictions. Coordinate with local Met Office for availability of Meteorological services, if it is not provided through the local ATC.</i> <i>Coordonner avec l'ATC local (TWR, le Bureau du contrôle d'approche (APP) et Centre de contrôle régional (ACC)) pour assurer la préparation de l'aéroport et de l'espace aérien pour le retour aux opérations et convenir de toute restriction opérationnelle ou de capacité.</i> <i>Coordonner avec le bureau de météorologie local pour la disponibilité des services météorologiques, s'ils ne sont pas fournis par l'ATC local.</i></p>	<p>PANS- ATM (Doc. 4444), Manuel de planification des services de la circulation aérienne (Doc. 9426), RANT 3. Manuel sur la coordination entre l'ATS, l'AIS et les services météorologiques aéronautiques (Doc 9377).</p>		
D5	<p>Airport Security/ Sûreté aéroportuaire <i>Coordinate and review with relevant Airport security agencies on the preparedness to resume operations, with specific focus on Aerodrome fencing, Lighting, etc. related to the provisions of Annex 14 Vol I. It may also include reviewing of changes implemented during restricted operations/closure, and identifying any new requirements (e.g. related to temporary operations or infrastructure).</i></p>	<p>RANT 14-PART I</p>		

79

	<p>Coordonner et examiner avec les agences de sûreté de l'aéroport concernées la préparation à la reprise des opérations, en mettant l'accent sur les clôtures d'aérodrome, l'éclairage, etc. en rapport avec les dispositions du RANT 14-PART I. Cela peut également inclure l'examen des changements mis en œuvre pendant les opérations restreintes / fermeture, et identifier toute nouvelle exigence (p. ex. liée aux opérations temporaires ou à l'infrastructure).</p>			
E	Human Resource, Competency & Training/Ressources humaines, compétences et formation			
E1	<p>Availability of human resources/ Disponibilité des ressources humaines <i>Check the availability of human resources especially if aerodrome operator and/or subcontractors downsized the staff pool. Vérifier la disponibilité des ressources humaines, en particulier si l'exploitant d'aérodrome et / ou les sous-traitants ont réduit les effectifs.</i></p>	<p>Selon les exigences des parties individuelles.</p>		
E2	<p>Preparedness of Concessionaires/ Préparation des concessionnaires <i>Including but not limited to the preparedness of airport concessionaires for Ground Handling, Fuelling, catering and other subcontracted agencies after long period of closure or reduced activity. Y compris, mais sans s'y limiter, l'état de préparation des concessionnaires d'aéroport pour l'assistance en escale, le ravitaillement en</i></p>	<p>PANS –Aerodromes (Doc 9981).</p>		

77

	<i>carburant, la restauration et d'autres agences sous-traitées après une longue période de fermeture ou une activité réduite.</i>			
E3	Airfield Personnel preparedness/ Préparation du personnel daérodrome <i>Briefing/short training to airfield personnel on their roles and responsibilities as they may be resuming work after an extensive break. Refresher training for those with lapsed permits/ratings.</i> <i>Séance d'information / formation de courte durée au personnel d'aérodrome sur leurs rôles et responsabilités, car ils peuvent reprendre le travail après une longue pause. Formation de recyclage pour ceux avec des permis / évaluations périmés.</i>	PANS –Aerodromes (Doc 9981).		

*L'action prise peut être simple comme « vérifié, adapté à la reprise des opérations » ou peut inclure des procédures d'inspection détaillées, des détails des communications et des réunions virtuelles, etc., en pièces jointes

79