



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION CONTROLE ET SECURITE DES VOLS

CIRCULAIRE N° 19 /20/ANAC/DG

Portant mesures et recommandations opérationnelles pour prévenir la propagation de la maladie à coronavirus (SARS-CoV-2) COVID-19

I. Contexte et Objet

L'épidémie de la maladie au nouveau coronavirus (nCoV) dans la ville de Wuhan en République Populaire de Chine (RPC) en fin d'année 2019 s'est rapidement propagée en Chine et dans le monde entier. 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. La maladie à coronavirus COVID-19 est qualifiée le 30 janvier 2020 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.

Dans ce contexte de crise, 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. 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. 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.

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).

L'objet de la présente circulaire est de diffuser des mesures et recommandations pour réduire la propagation de la maladie à coronavirus COVID-19 par le transport aérien afin de protéger la santé des passagers et du personnel aéronautique. Elle donne des lignes directrices et des recommandations pour la gestion des cas suspects ou confirmés dans le domaine du transport aérien, et présente également des lignes directrices sur le nettoyage et la désinfection des aéronefs.

II. Reference Règlementaire et exigences

Les exigences et normes de références applicables sont :

- RANT 06 Part OPS 1, 2 et 3 ;
- RANT 14 Part HAND ;
- RANT 08 Part 145
- Annexe 9 de l'OACI, § 2.31, 2.32, 8.15, Appendice 1 et 13.

III. Applicabilité

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

- Exploitants d'aéronefs;

- Sociétés d'assistance en escale ;
- Organismes de maintenance d'aéronefs ;
- Pilotes/propriétaires d'aéronefs.

IV. Description

Suivant l'évolution de la maladie à coronavirus COVID-19 et suite aux conclusions des réunions du 28 janvier 2020 et du 04 mars 2020 à l'ANAC avec les Ministres des transports, de la santé, les autorités sanitaires, l'OMS, les exploitants et toutes les parties prenantes de la plateforme aéroportuaire AIGE, **il est primordiale que les entités concernées par la présente circulaire mettent en œuvre les mesures de gestion de la pandémie et appliquent les règles de distanciation sociale et de protection sanitaire édictées par les autorités publiques et sanitaires.**

Par ailleurs des communications sur la progression de la maladie et les moyens de prévention, ont été faites par l'ANAC à travers des correspondances notamment des bordereaux d'envoi aux parties intéressées les 12 et 21 février 2020.

Les dernières informations complémentaires à jour sur le rapport de la situation et des mesures applicables sont accessibles aux liens :

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

Dans le cadre de la gestion de cette pandémie, deux (02) NOTAM ont été émis respectivement le 17 mars 2020 et le dernier en vigueur le 26 mars 2020, valable jusqu'au 26 avril 2020 à 23h59min00s avec possibilité d'extension en fonction de l'évolution de la situation. Ci-dessous le NOTAM COVID-19 en vigueur:

GOOYNYX
 (C0078/20 NOTAMR C0074/20
Q)DGFC/QXXXX/IV/NBO/AE/000/999/0610N00115E 005
A)DXXX **B**)2020-03-26 14:29:00 **C**)2020-04-26 23:59:00 EST
E)DUE TO COVID-19 PANDEMIC ALL FLIGHTS (ARRIVAL AND DEPARTURE) ARE SUSPENDED.EVASAN , CARGO ,TECHNICAL STOP AND SPECIALS FLIGHTS REQUIRE SPECIAL AUTORIZATION.ANY DISEMBARKING PASSENGERS ARE PROHIBITED.)

Des informations complémentaires à jour sur le statut des aéroports en Afrique et dans le monde se trouvent aux liens suivants :

- OACI : <https://www.icao.int/safety/Pages/COVID-19-Airport-Status.aspx>
- EASA : <https://www.easa.europa.eu/SD-2020-01/Airports>

V. Recommandations et Mesures à prendre

Afin de réduire et d'atténuer, par le contrôle et la prévention, le risque de propagation et de contamination du COVID-19 dans le transport aérien, des mesures, orientations et recommandations suivantes sont importantes et permettent de protéger la santé des passagers aériens et du personnel aéronautique.

a) Mesures générales

Toutes les parties intéressées auxquelles s'applique la présente circulaire sont invitées à prendre urgemment les mesures suivantes :

- appliquer, si ce n'est pas encore fait, les conclusions pertinentes des réunions COVID-19 tenues à l'ANAC les 28 janvier et 04 mars 2020;
- mettre en œuvre les mesures et gestes barrières en vigueur et les procédures opérationnelles approuvées pour les cas de maladies infectieuses et en cas de pandémies.



Tous les employés des entités concernées doivent appliquer les mesures décidées par le gouvernement et les autorités sanitaires ;

- mettre en œuvre les plans d'urgence approuvés pour les cas de maladies infectieuses et de pandémies ;
- réagir de façon proactive dans la gestion de cette pandémie et établir des contacts réguliers avec l'ANAC et les autorités sanitaires ;
- prendre en compte les recommandations de l'OMS pour les autorités de santé publique et le secteur des transports, y compris les recommandations opérationnelles pour le cas des passagers présentant des symptômes compatibles avec une infection respiratoire aiguë. Recommandation accessible au lien OMS ci-après : <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/331488/WHO-2019-nCoV-Aviation-2020.1-eng.pdf>
- envoyer une version électronique des courriers et demandes (avec les pièces jointes) déposés à l'ANAC, aux adresses courrielles suivantes : licences@anac-togo.tg (pour les dossiers des licences du personnel aéronautique) ; ops@anac-togo.tg (pour les dossiers relatifs à l'exploitation technique des aéronefs) ; air@anac-togo.tg (pour les dossiers portant sur la navigabilité des aéronefs).

b) Mesures et recommandations pour les exploitants d'aéronefs

Les exploitants d'aéronefs doivent veiller à ce que la distanciation sociale soit pratiquée à tout moment par tous ses employés. Ils sont chargés d'informer les membres de leurs équipages que le système préféré et le plus efficace comme mesure préventive pour limiter la transmission potentielle du SRAS-CoV-2 à partir de surfaces contaminées est un lavage des mains minutieux et fréquent, au moins après chaque interaction avec un passager.

Si l'exploitant d'aéronef utilise les gants à usage unique, les membres d'équipage de cabine doivent retirer et éliminer les gants usagés conformément à la procédure immédiatement après le service en cabine passagers ou après interaction avec les passagers. Une utilisation à long terme des gants peut faciliter la propagation des particules contaminées.

Les exploitants d'aéronefs effectuant des vols de passagers devraient, dans la mesure du possible et en fonction du risque, de la configuration des aéronefs, de la masse et centrage, penser à l'espacement entre les passagers dans toute la cabine, permettant une certaine séparation entre eux. Alternativement, lorsque la séparation n'est pas possible et après avis de l'ANAC et des autorités sanitaires, l'utilisation de masques pour les passagers est à envisager. La qualité des masques doit répondre aux normes N95 ou plus et au minimum aux normes chirurgicales et ils doivent être remplacés régulièrement (selon les recommandations du fabricant des masques).

En cas d'identification d'un cas suspect, le personnel et les membres d'équipage devront coordonner avec les exploitants d'aérodromes et les autorités sanitaires pour sa prise en charge. Ils devront signaler, suivant la réglementation applicable, au contrôle aérien de l'aérodrome de destination qu'ils ont à bord un passager présentant les symptômes évocateurs de COVID-19 et suivre les instructions reçues. Les mesures visant à contenir la propagation de la maladie seront facilitées si le formulaire de « déclaration générale » et le « formulaire de localisation de passager pour la santé publique » sont remplis et présentés aux autorités de santé publique à l'arrivée conformément à la réglementation applicable afin de recueillir informations concernant la position des passagers dans l'aéronef ainsi que les autres des informations concernant leurs projets de voyage immédiats et leurs coordonnées (contacts détaillés).

En outre, pour les exploitants d'aéronefs participant au transport aérien commercial de passagers en provenance ou à destination des zones touchées par le COVID-19, la réglementation en vigueur demande la disponibilité de trousse de prévention universelle (UPK) à utiliser à bord des aéronefs par les membres de l'équipage de cabine pour protéger les membres d'équipage qui aident les cas potentiellement infectieux de COVID-19 suspectés et pour nettoyer et éliminer

correctement tout contenu potentiellement infectieux telles que le sang, l'urine, les vomissures et les matières fécales etc.

Les exploitants d'aéronefs effectuant des vols de passagers fourniront des informations aux membres d'équipage concernant la gestion d'un cas d'infection respiratoire aiguë à bord d'un aéronef. Ils doivent encourager leur personnel et les membres d'équipage à identifier les passagers répondant aux critères des signes et symptômes du COVID-19 (avoir des signes et des symptômes indiquant des infections respiratoires aiguës telles que de la fièvre, une toux persistante ou des difficultés respiratoires, et avoir été dans les zones touchées ou en contact avec les personnes potentiellement infectées par le SRAS-CoV-2 ou les personnes arrivant d'une zone affectée dans les 14 jours précédant l'apparition des symptômes). Dans le cas où un tel passager symptomatique serait identifié, l'équipage doit être encouragé à gérer ce cas suspect conformément aux informations et principes qui lui sont transmis.

Ces informations et principes pourraient être présentés dans un guide qui traitera également de la gestion des membres d'équipage. Ce guide sera destiné à fournir des orientations sur les mesures préventives que les exploitants doivent mettre en œuvre afin de démontrer aux autorités de santé publique que des mesures ont été prises pour réduire et minimiser les risques de contamination COVID-19 à bord des aéronefs ou par voie aérienne et, de cette façon, éviter que leurs équipages soient mis en quarantaine par les autorités de santé publique lors des escales / missions ou au retour des zones contaminées et/ou à haut risque. Des exemples de guide sont accessibles aux liens suivants :

- EASA : <https://www.easa.europa.eu/newsroom-and-events/news/easa-guidance-management-crew-members-relation-sars-cov-2-pandemic>
- FAA: <https://www.faa.gov/coronavirus/> ;
https://www.faa.gov/other_visit/aviation_industry/airline_operators/airline_safety/safos/all_safos/

Pour les membres d'équipage, y compris ceux impliqués dans des opérations de fret ou des opérations humanitaires, qui doivent s'arrêter dans une zone affectée par le COVID-19 suivant le rapport de situation de l'OMS, les exploitants d'aéronefs doivent prendre des mesures appropriées pour minimiser le risque de contamination des membres d'équipage pendant les escales et conformément aux principes énoncés dans le guide précité.

Les exploitants d'aéronefs, quel que soit le domaine d'exploitation des aéronefs, doivent fournir une quantité suffisante de masques faciaux pour les opérations prévues. La qualité répondant aux normes N95 ou plus et au minimum aux normes chirurgicales. Les masques doivent être portés en tout temps par les membres d'équipage ayant un contact direct avec les passagers ou autres personnes qui ne font pas partie de l'équipage. Les masques faciaux doivent être remplacés régulièrement (selon les recommandations du fabricant des masques).

Les exploitants d'aéronefs, quelle que soit la zone d'exploitation des aéronefs, doivent limiter l'accès au compartiment de l'équipage de conduite, des membres d'équipage autres que l'équipage de conduite au minimum nécessaire, sous réserve des procédures de l'exploitant. Tout autre personnel, y compris le personnel d'assistance en escale et le personnel médical, s'il n'est pas nécessaire à l'accomplissement de sa tâche, ne doit pas monter à bord de l'aéronef.

c) 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.

d) 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 tient 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>

La 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, donne également les contacts des autorités sanitaires à joindre en cas de besoin, pour les opérations de désinfection.

Par ailleurs, les exploitants d'aéronefs doivent conseiller à leurs membres d'équipage d'éviter d'utiliser leurs propres désinfectants dans l'environnement de l'aéronef. La désinfection des surfaces de l'avion avec des produits fournis par les membres d'équipage peut entraîner des réactions chimiques avec les résidus des produits chimiques utilisés pour la désinfection générale de l'avion qui peuvent avoir des effets négatifs (corrosifs) sur l'avion ou pour la santé (fumées) des passagers et de l'équipage. Dans ce contexte et afin de décourager les membres d'équipage d'utiliser leurs propres désinfectants, les exploitants d'aéronefs doivent fournir des désinfectants appropriés et suffisants pour tous les membres d'équipage, et établir des procédures/directives appropriées sur leur utilisation, en veillant à ce que tous les points de contact possibles et les surfaces capables de transmission soient correctement traités.

Il faut noter que le transport dans la cabine passager de produits désinfectant à base d'alcool/éthanol pourra être soumis à une autorisation spécifique (quantité et conditions d'emport) de l'ANAC relative au transport de marchandises dangereuses de classe 3 (UN 1170 et UN 1987). En outre, une attention particulière doit être portée sur le transport de dépouille mortelle dans le contexte actuel de pandémie. L'exploitant doit s'assurer avant tout transport que la personne n'est

pas morte de COVID-19 qui nécessite une autorisation spécifique préalable de marchandise dangereuse HUM de classe 6.2 (maladie infectieuse).

e) Mesures et recommandations pour les exploitants d'aéronefs et les organismes de maintenance

Les filtres à particules aériennes à haute efficacité (HEPA - High Efficiency Particulate Air) ont démontré de bonnes performances avec des particules de la taille du virus SARS-Cov-2 (environ 70-120 nm). Lors du transport aérien commercial de passagers durant la pandémie COVID-19, il est recommandé aux exploitants d'aéronefs utilisant la recirculation de l'air de la cabine soit d'installer et d'utiliser des filtres HEPA, conformément aux spécifications du fabricant, soit d'éviter complètement l'utilisation de la recirculation de l'air de la cabine, à condition qu'elle ne contribue pas au fonctionnement ou au maintien d'aucune fonction critique pour la sécurité (par exemple, refroidissement avionique, etc.). À cet égard, les exploitants d'aéronefs devraient envisager de revoir leurs procédures concernant l'utilisation des ventilateurs de recirculation dans le système de conditionnement d'air, sur la base des informations fournies par le constructeur d'aéronef ou, si l'information n'est pas disponible, demander conseil auprès de lui. De plus, lorsque les filtres HEPA sont installés, les ventilateurs de recirculation ne devraient pas être arrêtés, mais un débit accru d'air frais doit être généré en sélectionnant « PACK FLOW » en position « Haute », chaque fois que possible. Les exploitants d'aéronefs doivent confirmer auprès des constructeurs d'aéronef la pratique de sélection de la configuration « Haute » du « PACK FLOW » et suivre ses instructions pour une utilisation continue.

Des informations sur la qualité de l'air en cabine et sur la maintenance des filtres HEPA sont accessibles au lien ci-dessous :

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

VI. Contacts

Pour plus d'informations, contacter la Direction Contrôle et Sécurité des Vols (DCSV). Email : dcsv@anac-togo.tg; Téléphone : +228 93 03 34 34 ou +228 90 04 38 39.

VII. 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 09 AVR 2020



Le Directeur Général,

LATTA Dokisime Gnama

Destinataires :

- Compagnies aériennes (ASKY Airlines, COMFORT JET Services)
- Organismes de maintenance (AeroService, NQE, ET-MRO)
- Organismes d'Assistance en Escale (ST Handling, AéroTransport, POOL Petrolier, CORLAY, SERVAIR)
- Organismes de formation (AVIA TRAINING, CELICA ASECNA, Aéroclub)
- ANSP (ASECNA - Contrôleurs Aériens)
- Compagnies Aériennes étrangères (Air Cote d'Ivoire, Air France, Brussel Airlines, Ethiopian Airlines, DHL, Air Burkina, Overland Airways, CEIBA international, RAM).