



AGENCE NATIONALE DE L'AVIATION CIVILE

DIRECTION CONTROLE ET SECURITE DES VOLS

CIRCULAIRE N° 37 /20/ANAC/DG

Portant mesures opérationnelles pour assurer la sécurité des opérations et le maintien de validité des certificats et autorisations en matière d'exploitation technique des aéronefs pendant la crise sanitaire COVID-19

I. Contexte et Objet

Le monde de l'aviation a été durement impacté par la pandémie à coronavirus COVID-19 et ses conséquences sur le transport aérien ont entraîné une réduction drastique du trafic commercial de passagers.

Avec la progression actuelle de cette pandémie, la reprise graduelle du trafic et les mesures sanitaires urgentes de portée nationale et internationale prises par les Etats et les organisations régionales et internationales pour protéger la santé des passagers et du personnel aéronautique et également pour retarder, contrôler, prévenir et arrêter la diffusion de la pandémie par le transport aérien, il y a lieu de mettre à jour et de proroger la durée de validité des mesures de souplesse opérationnelles en vigueur sans compromettre la sécurité de l'exploitation des vols en vue de garantir la continuité des opérations et la connectivité nationale, régionale et internationale. Il faut aussi rappeler que beaucoup de changements ont été introduits dans l'environnement d'exploitation en période COVID-19, créant ainsi « la nouvelle situation normale » d'exploitation.

Compte tenu de ce qui précède, les dispositions de la circulaire N°21/20/ANAC/DG du 14 avril 2020 doivent être mises à jour et complétées par des mesures additionnelles en adéquation avec l'évolution du contexte sanitaire et opérationnel tout en s'appuyant sur l'expérience et les leçons apprises de la situation de crise sanitaire actuelle.

L'objet de la présente circulaire est de mettre à jour la circulaire N°21/20/ANAC/DG du 14 avril 2020, précitée et renforcer certaines mesures de souplesse et de flexibilité exceptionnelles permettant de maintenir la durée de validité des certificats et autorisations en matière d'exploitation technique des aéronefs pendant cette période de redémarrage de l'exploitation durant la pandémie imprévisible de COVID-19. Ces mesures portent sur l'extension de la durée de validité des certificats et autorisations concernés afin de réduire la gravité des perturbations qui se produiraient en raison du redémarrage progressif des vols et de l'effet négatif de l'immobilisation de certaines activités sur les différentes durées de validité calendaire (des certificats et autorisations) établies par la réglementation relative à la surveillance de l'exploitation technique des aéronefs.

La mise en œuvre des mesures permettra d'avoir un système de transport aérien résilient et fonctionnel, d'éviter des difficultés au moment de la reprise totale des activités et de maintenir un niveau de sécurité acceptable grâce à l'identification des dangers et l'établissement des mesures d'atténuation permettant de réduire et de maintenir les risques associés et cumulatifs dans une zone tolérable sans compromettre la sécurité des vols. L'implémentation se fera en accord avec les dispositions pertinentes de la Convention de Chicago.

La présente circulaire a également pour but de promouvoir l'harmonisation des mesures et les 11 recommandations du rapport CART (Civil Aviation Recovery Task Force) ainsi que le document d'orientation pour le décollage « Take-off » approuvé le 1^{er} juin 2020 par le Conseil de l'OACI.

II. Reference Règlementaire et exigences

Les exigences et normes de références applicables sont :

- Convention de Chicago (CC), Articles 33, 38, 39 et 40 ;
- Code de l'aviation civile, Articles 13 et 38 (c) ;
- RANT 06 Part OPS 1, OPS 2 et OPS 3 ;
- RANT 14 Part HAND, RANT 18 et RANT 19 ;
- Annexe 6 de l'OACI ;
- Lettre aux Etats OACI, Réf. : AN 11/55-20/50 ;
- Circulaire N°20/20/ANAC/DG du 14 avril 2020.

III. • Applicabilité

Les mesures opérationnelles de la présente circulaire s'appliquent aux :

- Exploitants d'aéronefs;
- Organismes de maintenance d'aéronefs et de gestion de maintien de navigabilité (AMO /CAMO) ;
- Sociétés d'assistances en escale ;
- Pilotes/propriétaires d'aéronefs.

Elles concernent les détenteurs de certificats et autorisations délivrés par l'ANAC, et également les exploitants des aéronefs immatriculés au Togo ou dans un Etat membre de l'OACI et exploités au Togo sous l'accord 83 bis avec transfert de certaines fonctions et responsabilités.

IV. • Description

La progression de la pandémie de COVID-19 a entraîné le maintien de l'application des gestes barrières, la distanciation sociale et physique, certaines restrictions de déplacements et la mise en œuvre de mesures sanitaires strictes décidées par les gouvernements et les autorités de santé publique au niveau des aéroports et frontières entre les États, l'immobilisation et la remise en service progressive des flottes d'aéronefs ainsi que la réduction des services fournis par les organismes intervenant dans le domaine aéronautique. Cette situation a un impact sur les performances des activités opérationnelles du fait que les ressources (humaines et matérielles) deviennent indisponibles ou inaccessibles (exemple : impossibilité de trouver un organisme pour les contrôles de compétences et contrôles hors ligne OPC/LPC, impossibilité de renouveler les formations périodiques requises, etc.) afin de maintenir conformément à la réglementation en vigueur, la durée de validité calendaire des certificats et autorisations en matière d'exploitation technique des aéronefs.

Pour assurer la continuité des activités dans la mesure du possible et répondre de façon proportionnée aux contraintes (opérationnelles, organisationnelles et de ressources) extrêmes causées par la pandémie COVID-19, il est nécessaire de proposer des mesures d'extension avec les conditions associées permettant de maintenir un niveau de sécurité acceptable.

Le mécanisme d'extension des certificats et autorisation tient compte des conditions et mesures d'atténuation de risque et d'éventuelles annotations (Article 39 Convention de Chicago) ou notification de différences (Article 38 Convention de Chicago) par rapport aux SARPs de l'OACI. En cas d'annotation, les autres États membres de l'OACI n'ont pas d'obligation de reconnaître comme valides ces certificats prorogés (Articles 33 et 40 de la Convention de Chicago). Dans ce cas, pour participer à la navigation aérienne internationale avec de tels certificats et licences, il faut la permission de l'État ou des États sur le territoire desquels l'aéronef pénètre. Cette permission est accordée par les Etats, dans le cadre de l'environnement d'exploitation lié à la COVID-19, à travers le remplissage et la mise à jour du CCRD.

Les extensions des certificats et autorisations, objet de la présente circulaire, ne sont pas répétitives et leurs durées de validité sont indiquées au paragraphe V) 1) ci-dessous. Si à la fin



des périodes d'extension, il y a lieu d'augmenter les délais de validité, l'ANAC évaluera la situation et avisera.

V. Recommandations et Mesures à prendre

Considérant la crise sanitaire imprévisible de COVID-19 et vu le contexte tel que présenté aux paragraphes I) et IV) ci-dessus, les mesures suivantes s'appliquent :

1) Extension de durée de validité et conditions applicables

a) Autorisations, formations et contrôles périodiques conformément au RANT 06 Part OPS 1

i. Exigences concernées

RANT 06 Part OPS 1 et RANT 18, plus particulièrement les dispositions réglementaires suivantes :

RANT 06 Part OPS-1.N.035; OPS-1.N.036; OPS-1.N.050; OPS-1.O.040; OPS-1.O.052; OPS-1.R.080;

ii. Extension

La période de validité des certificats et autorisations des exploitants d'aéronefs, qui arrive à échéance, est prorogée de trois (03) mois à compter de la date de délivrance de l'extension, avec une validité maximale au 31 décembre 2020, sous réserve des conditions ci-dessous mentionnées au § iii).

Les formations, contrôles, compétences et autorisations concernés sont :

- les contrôles hors ligne de l'exploitant (CHL/OPC) conformément au RANT 06 Part OPS 1.N.035 (b);
- les contrôles en ligne de l'exploitant (CEL) conformément au RANT 06 Part OPS 1.N.035 (c) et OPS 1.N.050;
- les formations et entraînements au sol et en vol de l'exploitant conformément au RANT 06 OPS-1.N.035 (f) et (g) ;
- les formations de maintien de compétence CRM (Gestion des ressources de l'équipage) de l'exploitant conformément au RANT 06 OPS-1.N.035 (e) et OPS-1.O.052 ;
- les formations et contrôles de maintien de compétences des membres d'équipage de cabine de l'exploitant conformément au RANT 06 OPS-1.O.040 et son appendice 1 ;
- les formations et contrôles de sécurité sauvetage conformément au RANT 06 OPS-1.N.035 (d) ;
- les formations de maintien de compétences sur les marchandises dangereuses conformément au RANT 06 Part OPS-1.R.080 et RANT 18, appendice 2 ;
- les autorisations d'adaptation en ligne (AEL) de l'exploitant conformément au RANT 06 Part OPS-1.N.036 et son appendice 1 ;
- les autorisations de contrôle en ligne (CEL) conformément au RANT 06 Part OPS-1.N.036 et son appendice 2 ;

iii. Mesures et conditions applicables

Les exploitants d'aéronefs qui désirent bénéficier des mesures d'extension doivent respecter les conditions et mesures d'atténuation suivantes :

- Les membres d'équipage de conduite concernés par les présentes mesures doivent s'assurer que les butées de formations, contrôles, compétences et autorisations identifiés sont postérieures au 26 mars 2020;

- Les exploitants doivent adresser une demande de prorogation/extension à l'autorité. Une copie électronique de la demande doit être envoyée à l'adresse : ops@anac-togo.tg ;
 - Concernant les contrôles hors ligne (OPC) et les contrôles en ligne (CEL) :
 - les membres d'équipage de conduite doivent détenir une qualification de classe ou de type valide à la date du 26 mars 2020 ;
 - une évaluation de risque de sécurité doit clairement identifier les programmes alternatifs de formation et de contrôle/évaluation afin de s'assurer que le niveau de connaissance requis pour exploiter la classe ou le type est maintenu. Il est essentiel de prendre en compte l'évaluation des procédures anormales et d'urgence spécifiques à la classe ou au type. L'évaluation de risque doit préciser la façon dont la conformité totale aux règlements sera établie une fois l'extension/prorogation expirée.
L'évaluation de risque de sécurité doit également être en conformité avec le guide QRG approprié de l'OACI. Elle doit prendre en compte les effets des risques cumulatifs liés à d'autres extensions, prorogations ou dérogations en cours de délivrance ou de validité ;
 - ils doivent fournir, suivant le résultat de l'évaluation de risque de sécurité, une déclaration sur honneur attestant qu'ils (les membres d'équipage de conduite concernés) ont révisé les cours théoriques sur les manœuvres et les procédures spécifiques normales, anormales et d'urgence pour la classe ou le type.
 - Les exploitants doivent s'assurer que les membres d'équipage suivent une formation complémentaire par tout moyen (via Briefing/Dépliant/Bulletin/CBT/Vidéo) dans tous les cas suivants :
 - les formations et entraînements au sol et en vol de l'exploitant conformément au RANT 06 OPS-1.N.035 (f) et (g) ;
 - les formations de maintien de compétence CRM (Gestion des ressources de l'équipage) de l'exploitant conformément au RANT 06 OPS-1.N.035 (e) et OPS-1.O.052 ;
 - les formations et contrôles de maintien de compétences des membres d'équipage de cabine de l'exploitant conformément au RANT 06 OPS-1.O.040 et son appendice 1 ;
 - les formations et contrôles de sécurité sauvetage conformément au RANT 06 OPS-1.N.035 (d) ;
 - les formations de maintien de compétences sur les marchandises dangereuses conformément au RANT 06 Part OPS-1.R.080 et RANT 18, appendice 2.
- La demande doit être accompagnée d'une évaluation de risque de sécurité. Cette évaluation de risque de sécurité doit également prendre en compte les effets des risques cumulatifs liés à d'autres extensions, prorogations ou dérogations en cours de délivrance ou de validité. Elle doit, s'il y a lieu, être en conformité avec le guide QRG approprié de l'OACI.
- Les membres d'équipage de conduite et de cabine doivent fournir une déclaration sur honneur attestant qu'ils ont suivi les formations complémentaires demandées.
- Concernant les autorisations d'adaptation en ligne (AEL) et les autorisations de contrôle en ligne (CEL) conformément au RANT 06 Part OPS-1.N.036 et ses appendices 1 et 2 :
 - les détenteurs doivent avoir une qualification de classe ou de type valide à la date du 26 mars 2020 ;



- la demande doit être accompagnée d'une évaluation de risque de sécurité. Cette évaluation de risque de sécurité doit également prendre en compte les effets des risques cumulatifs liés à d'autres extensions, prorogations ou dérogations en cours de délivrance ou de validité. Elle doit, s'il y a lieu, être en conformité avec le guide QRG approprié de l'OACI.

- Les exploitants d'aéronefs doivent obtenir l'accord de prorogation de la validité des formations, contrôles, compétences et autorisations par l'ANAC ;
- Suite à l'expiration de l'accord de prorogation/extension des délais de validité des formations, contrôles et autorisations, l'exploitant d'aéronefs doit s'assurer que les membres d'équipage de conduite et de cabine sont conformes à la partie D du Manuel d'exploitation (OMD).

b) Expérience récentes du pilote commandant de bord et du copilote

i. Exigences concernées

RANT 06 Part OPS 1 et plus particulièrement la disposition réglementaire suivante :
RANT 06 Part OPS-1.N.045.

ii. Extension

La période de validité d'expérience récente du pilote commandant de bord et du copilote, qui arrive à échéance, est prorogée de trois (03) mois à compter de la date de délivrance de l'extension, avec une validité maximale au 31 décembre 2020, sous réserve des conditions ci-dessous mentionnées au § iii).

iii. Mesures et conditions applicables

Les exploitants d'aéronefs qui désirent bénéficier des mesures d'extension doivent respecter les conditions et mesures d'atténuation suivantes :

- les membres d'équipage de conduite concernés par les présentes mesures doivent s'assurer que les butées de validité des expériences récentes sont à jour à la date du 26 mars 2020;
- les exploitants doivent adresser une demande de prorogation/extension à l'autorité. Une copie électronique de la demande doit être envoyée à l'adresse : ops@anac-togo.tg ;
- ils doivent soumettre une demande accompagnée d'une étude de sécurité. Cette étude de sécurité doit également prendre en compte les effets des risques cumulatifs liés à d'autres extensions; prorogations ou dérogations en cours de délivrance ou de validité. Elle doit être conforme au guide QRG approprié de l'OACI et prendre en compte notamment :
 - la gravité potentielle de la détérioration des compétences du pilote liée à l'absence prolongée des fonctions de vol ;
 - des critères pour gérer l'appariement des équipages;
 - des limitations opérationnelles en exploitation pour assurer la sécurité des vols ;
- l'évaluation de risque doit préciser la façon dont la conformité totale aux règlements sera établie une fois l'extension/prorogation expirée.
- les exploitants d'aéronefs doivent obtenir l'accord d'extension de la durée de validité de l'expérience récente par l'ANAC ;
- suite à l'expiration de l'accord de prorogation/extension des délais de validité d'expérience récente, l'exploitant d'aéronefs doit s'assurer que les membres d'équipage de conduite sont conformes aux instructions et parties pertinentes du Manuel d'exploitation (OM).



c) **Transport de gel sanitaire désinfectant à base d'alcool (éthanol) dans la cabine passager.**

i. **Exigences concernées**

RANT 06 Part OPS 1 Chapitre R ; RANT 18 ; Instructions Techniques (IT) pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI (Doc 9284) y compris ses suppléments et tout autre addendum ou correctif ; Règlementation pour le transport des marchandises dangereuses (DGR) de l'IATA.

ii. **Extension**

Sans Objet

(Une autorisation est nécessaire pour effectuer ce transport dans les limites réglementaires. En référence au paragraphe V) d) de la Circulaire N°19/20/ANAC/DG du 09 avril 2020, le transport dans la cabine passager de produits désinfectants à base d'alcool/éthanol est considéré comme transport inapproprié de marchandises dangereuses dans la cabine. L'autorisation sera accordée sous réserve des conditions ci-dessous mentionnées au § iii)).

iii. **Mesures et conditions applicables**

L'autorisation de transport dans la cabine de marchandises dangereuses de classe 3 (UN 1170 et UN 1987) est accordée à l'exploitant d'aéronef uniquement dans la mesure du nécessaire pour permettre le transport dans la cabine passager de produits désinfectants (gel hydro-alcoolique) à base d'alcool/éthanol.

Les conditions ci-dessous s'appliquent pour l'octroi de l'autorisation :

- l'exploitant d'aéronefs doit soumettre une demande à l'autorité. Une copie électronique de la demande doit être envoyée aux adresses: ops@anac-togo.tg ; air@anac-togo.tg ;
- les marchandises dangereuses doivent être arrimées et sécurisées dans l'aéronef de manière à éviter tout déversement accidentel, dommage ou risque d'incendie ;
- les marchandises dangereuses transportées pour remplacement doivent être emballées et arrimées dans la cabine de l'avion de manière à éviter tout dommage accidentel dû à un déversement ou un risque d'incendie ;
- l'exploitant doit déterminer la quantité maximale de marchandises dangereuses nécessaires pour la durée de chaque vol, y compris les produits de remplacement. La quantité nette de chaque récipient individuel ne doit pas dépasser 0,5 litres, mais aux fins de la présente autorisation la quantité totale ne doit pas dépasser 5 litres ;
- Le transport des marchandises dangereuses doit se faire en accord avec les dispositions pertinentes du RANT 18 (sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses), les Instructions Techniques (IT) pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI (Doc 9284) y compris ses suppléments et tout autre addendum ou correctif, et la réglementation pour le transport des marchandises dangereuses (DGR) de l'IATA ;
- l'exploitant d'aéronef doit obtenir l'autorisation de transport délivrée par l'ANAC.

d) **Transport de dépouille mortelle en temps de pandémie COVID-19**

i. **Exigences concernées**

RANT 06 Part OPS 1 Chapitre R ; RANT 18 ; Instructions Techniques (IT) pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI (Doc 9284) y compris ses suppléments et tout autre addendum ou correctif ; Règlementation pour le

transport des marchandises dangereuses (DGR) de l'IATA ; Bulletin électronique de l'OACI EB 2020/27 du 06 mai 2020.

ii. Extension

Sans Objet

(Une autorisation est nécessaire pour effectuer ce transport dans les limites réglementaires. En référence au paragraphe V) d) de la Circulaire N°19/20/ANAC/DG du 09 avril 2020, l'attention de l'exploitant est attirée sur le transport de dépouille mortelle dans le contexte actuel de crise sanitaire, et sur l'urgence de s'assurer conformément aux documents médicaux que la personne décédée n'est pas morte de COVID-19. Le transport de personne décédée de COVID-19 est considéré comme transport de marchandise dangereuse de classe 6.2 (maladie infectieuse). L'autorisation sera accordée sous réserve des conditions ci-dessous mentionnées au § iii).

iii. Mesures et conditions applicables

Toute dépouille mortelle dont on sait ou soupçonne sur la base des documents médicaux que la personne est morte de COVID-19 est considérée comme «matières infectieuses». Ladite matière HUM dans ce cas, pourrait contenir des agents pathogènes (coronavirus SARS-CoV-2) permettant de la classer comme matières infectieuses de classe 6.2 suivant le classement des marchandises dangereuses.

Les conditions ci-dessous s'appliquent pour l'octroi de l'autorisation :

- l'exploitant d'aéronefs doit soumettre une demande à l'autorité. Une copie électronique de la demande doit être envoyée aux adresses: ops@anac-togo.tg ; air@anac-togo.tg . Le dossier de demande doit comprendre les informations et documents nécessaires notamment :
 - une étude de sécurité portant sur l'évaluation de risque de sécurité et permettant de s'assurer que le niveau de sécurité et le niveau de protection sanitaire acceptables sont maintenus en tout temps, pendant et après le transport de HUM COVID-19 ;
 - La preuve de conformité aux dispositions de l'OACI notamment le bulletin électronique EB 2020/27 du 06 mai 2020 relative au rapatriement aérien des dépouilles des personnes mortes des suites de la COVID-19;
 - L'approbation préalable des États de départ, de transit (le cas échéant) et de destination ;
 - Le certificat de décès indiquant la cause de la mort et le laissez-passer ;
 - Un certificat des pompes funèbres ou de la morgue indiquant les procédures qui ont été suivies ;
 - Un certificat délivré par la morgue confirmant la désinfection du cercueil après qu'il ait été scellé ;
 - Le type d'emballage et sa conformité à la spécification de la classe 6/ division 6.2 (UN 2814) ;
 - La preuve que les opérateurs d'assistances en escale chargés de l'acceptation et de la manipulation de la dépouille sont autorisés pour le traitement des marchandises dangereuses de classe 6/division 6.2 (UN 2814) ;
 - La déclaration de transport de marchandises dangereuses (DGD) pour ce cas de transport de marchandise dangereuse de classe 6/ division 6.2 ;

- Les mesures prises pour la réception de HUM COVID-19 au niveau de l'État de destination.
- l'exploitant doit détenir une autorisation HUM en cours de validité ;
- il doit transporter le HUM en question « matières infectieuses » dans les conditions spécifiques et approuvées par l'autorité compétente ;
- il doit transporter le HUM suivant les normes de la classe 6.2 de l'ONU conformément aux dispositions du RANT 06 OPS-1.R.010, du RANT 18 (sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses), des Instructions Techniques (IT) pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses de l'OACI (Doc 9284), y compris ses suppléments et tout autre addendum ou correctif, et de la réglementation pour le transport des marchandises dangereuses (DGR) de l'IATA.
- l'exploitant d'aéronef doit obtenir l'autorisation de transport délivrée par l'ANAC.

e) Transport de fret en cabine des avions de transport passagers dans le cadre de la lutte contre la COVID-19

i. Exigences concernées

- RANT 06 Part OPS 1 et RANT 08 Part 21, plus particulièrement les dispositions réglementaires suivantes : Part OPS 1.D.105 et Part 21.B.812.

ii. Extension

Sans objet.

- (Une autorisation exceptionnelle doit être, au cas par cas, délivrée pour effectuer cette opération).

iii. Mesures et conditions applicables

- Il n'existe pas d'autorisation exceptionnelle automatique pour le transport de fret COVID-19 dans la cabine des avions certifiés pour le transport des passagers. Ces autorisations sont délivrées au cas par cas suivant les spécificités de chaque demande adressée à l'ANAC. Elles concernent les exploitants qui disposent déjà des spécifications d'exploitation cargo.

Les conditions ci-dessous s'appliquent pour l'octroi de l'autorisation :

- l'exploitant d'aéronefs doit soumettre une demande à l'autorité. Une copie électronique de la demande (avec les pièces jointes) doit être envoyée aux adresses : ops@anac-togo.tg; air@anac-togo.tg ;
- L'exploitant d'aéronefs doit soumettre une étude de sécurité portant sur l'évaluation de risque de sécurité et permettant de s'assurer que le niveau de sécurité acceptable est maintenu en tout temps au cours du transport du cargo dans la cabine passager. L'évaluation de risque de sécurité doit également être en conformité avec le guide QRG approprié de l'OACI. Elle doit prendre en compte les effets des risques cumulatifs liés à d'autres extensions, prorogations ou dérogations en cours de délivrance ou de validité ;
- l'exploitant d'aéronefs doit respecter les instructions du W&B Manual ainsi que toutes les procédures et limitations opérationnelles ;
- l'exploitant n'est pas autorisé à transporter d'une part les marchandises dangereuses à bord de l'aéronef concerné, et d'autre part à transporter ensemble les passagers et le cargo dans la cabine aéronef. Il n'est pas également autorisé à transporter les animaux vivants en cabine ;
- il doit prendre les dispositions nécessaires pour garantir la sécurité cabine (équipements de sécurité cabine adéquats, surveillance et extinction de feu

cabine, dispositif adéquat de rétention de cargo en cabine, accès aux issues de secours etc.) ;

- il doit établir une procédure pour le chargement et le déchargement de cargo en cabine prenant en compte les différents risques associés à l'opération ;
- l'exploitant doit également respecter les instructions des constructeurs d'aéronefs pour le transport de cargo dans la cabine passager dans le cadre de la crise sanitaire COVID-19. Des lignes directrices sont fournies par les constructeurs et l'exploitant doit les contacter pour les dernières informations à jour (Exemples : Airbus a publié FOT-999-0028-20-00 et Boeing MOM-MOM-20-0239) ;
- l'exploitant d'aéronefs doit obtenir l'autorisation exceptionnelle de l'ANAC et suivra toutes les exclusions et limitations qui seront imposées.

f) Activités de surveillance continue et plans d'actions correctives

i. Exigences concernées

Code de l'aviation civile (CAC), RANT 06 Part OPS 1, 2 et 3, plus particulièrement les dispositions réglementaires suivantes : CAC Articles 8, 11, 14 et 18 avec la Procédure d'audit et de gestion des non-conformités.

ii. Extension

Suite à l'ouverture de l'aéroport le 1^{er} août 2020, à la reprise des activités et contrairement aux mesures de la circulaire N°21/20/ANAC/DG du 14 avril 2020, les audits programmés de renouvellement et de surveillance continue ne sont plus décalés, ils sont réalisés à compter du début du mois d'Août, suivant un programme révisé de surveillance continue. Les nouveaux programmes d'audit seront communiqués aux entités concernées. Les délais de mise en œuvre des écarts (non-conformités) ne sont plus également prolongés.

Concernant les activités de renouvellement, de prorogation ou d'extension de certificat ou d'autorisation, les avis favorables et les durées seront accordés au cas par cas (au plus quatre (04) mois pour les activités de prorogation et d'extension avec une validité maximale au 31 décembre 2020) en fonction des résultats de la surveillance ou du contrôle effectué. Pour les renouvellements, la durée retenue par défaut est de six (06) mois lorsque les audits/inspections sont réalisés à distance par vidéo conférence. La durée normale de renouvellement est accordée lorsque, dans la mesure du possible, l'audit/inspection sur site est réalisé.

iii. Mesures et conditions applicables

L'exploitant d'aéronefs, le fournisseur de services d'assistance en escale ou tout organisme concerné par les activités de surveillance continue, ou de renouvellement, ou de prorogation ou d'extension de certificat ou d'autorisation doit respecter les conditions suivantes :

- il doit informer l'ANAC des mesures envisagées pour adapter son activité et permettre de réaliser sa surveillance interne afin de garantir le respect des méthodes de travail et la conformité aux exigences applicables ;
- il doit fournir un point général à jour sur l'état de mise en œuvre des plans d'actions correctives ;
- il doit prendre les dispositions nécessaires pour recevoir les audits/inspections à distance («desktop audit/remote inspection») à l'aide de photos, vidéos, vidéo-conférences etc.) réalisés par l'ANAC pour vérifier lorsque cela est possible, la mise en œuvre des plans d'actions correctives et la conformité aux exigences réglementaires, en lieu et place d'audits/inspections in situ ;

- Les documents et les éléments de preuve qui seront demandés par les inspecteurs avant et pendant ces audits/inspections doivent être envoyés à l'ANAC par e-mail à l'adresse : ops@anac-togo.tg. Ces documents comprendront, s'il y a lieu et en fonction du contexte et du profil de risque de sécurité de l'organisme : une auto-évaluation de organisme suivant les exigences règlementaires applicables, une évaluation de risque de sécurité organisationnelle et opérationnelle, une analyse de gestion de changement, les résultats de la surveillance interne de l'entité concernée et l'état de mise en œuvre des plans de reprise des opérations. Il peut être décidé de faire un audit/inspection sur site. Le choix d'effectuer un audit/inspection sur site est fait sur la base d'une analyse de risque sanitaire de l'exploitant/organisme, réalisée en coordination avec les autorités sanitaires compétentes. La réalisation de l'audit/inspection sur site se fera dans le strict respect des mesures barrières de COVID-19 édictées par le gouvernement et les autorités de santé publique ;
- L'exploitant ou l'entité concernée doit obtenir de l'ANAC, dans le cadre d'une surveillance continue, l'avis de continuité des activités, de retrait, suspension ou de limitation, ou dans les autres cas, l'accord de renouvellement ou la prorogation ou l'extension de certificat.

2) Obligation de porter les documents et obligation des organismes bénéficiaires

2.1) Obligation de porter les documents

Les détenteurs, entités et exploitants concernés par la présente circulaire et qui ont l'intention de prendre les dispositions mentionnées au paragraphe V) 1) ci-dessus doivent s'assurer que, lorsqu'ils sont en service, ils sont munis d'une copie de la présente circulaire ainsi que des documents délivrés par l'ANAC aptes à prouver que les conditions ci-dessus sont remplies.

2.2) Obligations des organisations faisant usage des dispositions de la circulaire

Une organisation, un exploitant ou un détenteur faisant usage des dispositions de la présente circulaire doit être en mesure de prouver le respect des mesures et conditions susmentionnées. A la demande de l'autorité compétente, elle mettra dûment sans délai à disposition de l'ANAC tous les documents justificatifs pertinents. L'ANAC conserve toute latitude pour demander la transmission de preuves de conformité à l'adresse ops@anac-togo.tg, concernant des points particuliers.

En cas d'impossibilité de respecter les conditions d'extension ou de prorogation de la présente circulaire, une demande complète de dérogation devra être transmise à l'ANAC avec une étude de sécurité (évaluation de risques de sécurité) et tous les éléments requis pour l'instruction suivant les procédures applicables.

Il est demandé de noter que les adaptations d'extension retenues pour la gestion des actes (tels que l'extension de la validité de certains certificats et autorisations, l'extension de la limite de validité de certaines formations et contrôles, etc.) ne dispensent en aucune manière les organismes, exploitants et détenteurs de continuer à garantir le respect des méthodes et procédures de travail.

L'ANAC attire votre attention sur la possibilité d'avoir des documents (certificats, autorisations...) potentiellement faux en circulation pendant cette période de crise. En cas de doute, elle vous invite à la contacter à l'adresse dcsv@anac-togo.tg.

3) Documents étrangers et documents délivrés sous l'accord 83 bis

En référence aux articles 33, 38, 39 et 40 de la Convention de Chicago, les certificats et licences maintenus en état de validité par dérogation, exemption, prorogation ou extension accordée par une Autorité d'Aviation Civile d'un Etat membre de l'OACI dans ce contexte de COVID-19, seront reconnus par l'ANAC sous réserve que ces certificats et licences soient annotés ou

accompagnés des documents justificatifs nécessaires, et que l'Etat de délivrance en fasse de même pour les certificats et licences maintenus en état de validité par extension/prorogation accordée par l'ANAC dans cette situation de COVID-19.

Le processus de reconnaissance mutuelle de certificats et licences portera une attention sur le CCRD (COVID-19 Contingency Related Differences) et le taux de mise en œuvre effectif (EI) USOAP CMA (sur l'OLF), des Etats membres ayant émis ces documents.

Concernant les autres certificats (AOC) et autorisations, qui ne sont pas pris en compte dans l'esprit des articles 33, 39 et 40 de la Convention de Chicago, les mêmes principes d'acceptation mutuelle mentionnés ci-dessus pour les certificats et licences s'appliquent.

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 du 1^{er} septembre 2020 et abroge la circulaire N°21/20/ANAC/DG du 14 avril 2020. Elle reste applicable jusqu'au 31 décembre 2020. Durant sa période d'application, elle pourra être abrogée ou amendée par une autre circulaire.

Fait à Lomé le 14 AOÛT 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 Pétrolier, CORLAY, SERVAIR)
- Organismes de formation (AVIA TRAINING, CELICA ASECNA, Aéroclub)
- ANSP (ASECNA – AIP - Contrôleurs Aériens)
- Compagnies Aériennes étrangères, pour information (Air Cote d'Ivoire, Air France, Brussel Airlines, Ethiopian Airlines, DHL, Air Burkina, Overland Airways, CEIBA international, RAM)
- CAA (Ethiopie, San Marin)