

Phone : +(221) 33.957.49.37  
 +(221) 77.519.79.01  
 Fax : +(221) 33.820.06.00  
 AFTN : GOOONYX  
 E-mail : bnidakar@asecna.org  
 Web : https:ais.asecna.aero



**AIC**  
**NR 51/A/20GO**  
**OCTOBER 27th, 2020**

**BUREAU NOTAM INTERNATIONAL DE L'OUEST AFRICAIN**  
 B.P. 8155 Aéroport International Blaise DIAGNE Dakar/Diass – SENEGAL

**BENIN – BURKINA FASO – COTE D'IVOIRE – GUINEE BISSAU – MALI – MAURITANIE – NIGER–SENEGAL–TOGO**

**PRISE DE DECISION COLLABORATIVE EN MATIERE DE GESTION DU TRAFIC AERIEN ET DE PARTAGE D'INFORMATIONS DANS LE CONTEXTE DE CORONAVIRUS SRAS-CoV-2**

**COLLABORATIVE DECISION-MAKING IN AIR TRAFFIC MANAGEMENT AND INFORMATION SHARING IN THE CONTEXT OF CORONAVIRUS SARS-CoV-2**

**REPUBLIQUE TOGOLAISE / TOGOLESE REPUBLIC**

<p><b>1. <u>Introduction</u></b></p> <p>La présente circulaire d’information aéronautique publie les mesures relatives au mécanisme de prise de décision collaborative en matière de gestion du trafic aérien et de partage d’informations dans le contexte de COVID-19.</p>	<p><b>1. <u>Introduction</u></b></p> <p><i>This aeronautical information circular publishes the measures relating to the mechanism for collaborative decision-making in air traffic management and information sharing in the context of COVID-19.</i></p>
<p><b>2. <u>Dispositions pour garantir la continuité des services</u></b></p> <p>Dans le contexte de la COVID 19, les fournisseurs de service de navigation aérienne (ANSP) devraient prendre des mesures pour garantir la continuité des services requis afin de soutenir les opérations dans les FIR et aux aéroports en cette période difficile où le transport des moyens du personnel et matériel sanitaires est vital pour la riposte contre cette pandémie.</p> <p>À cet effet, les ANSP devraient disposer d’un personnel réduit mais suffisant en fonction de la taille de l’activité aérienne encore résiduelle pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- publier des informations détaillées sur toute mesure restrictive prise par le Togo avant la date limite de mise en œuvre afin de permettre la préparation et d'assurer la continuité des activités et les perturbations</li> </ul>	<p><b>2. <u>Arrangements to ensure continuity of services</u></b></p> <p><i>In the context of COVID 19, Air Navigation Service Providers (ANSPs) should take measures to ensure the continuity of the services required to support operations in FIRs and at aerodromes during this difficult period when the transport of air assets health personnel and equipment is vital for the response to this pandemic.</i></p> <p><i>To this end, the ANSPs should have a small but sufficient staff depending on the size of the remaining aviation activity to:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>publish detailed information on any restrictive measure taken by Togo before the implementation deadline in order to allow preparation and ensure business continuity and minimal</i></li> </ul>

<p>minimales ; et</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- disposer le statut des aides à la navigation, y compris la validité des vérifications / inspections en vol.</li> </ul> <p>L'ANAC devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- veiller à ce que le personnel essentiel travaillant dans les installations de l'ANSP et à l'aéroport soit autorisé à se rendre sur leur lieu de travail et à exercer ses fonctions de manière sûre et efficace ;</li> <li>- autoriser les survols et les atterrissages.</li> </ul>	<p><i>disruption; and</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>have the status of aids to navigation, including the validity of flight checks / inspections.</i></li> </ul> <p><i>ANAC will:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>ensure that essential personnel working in ANSP facilities and at the airport are allowed to come to their place of work and perform their duties in a safe and efficient manner;</i></li> <li>- <i>Authorize overflights and landings.</i></li> </ul>
<p><b>3. <u>Prise de décision collaborative</u></b></p> <p>Le fournisseur de service de la navigation aérienne devra mettre en place une approche de prise de décision collaborative (A-CDM) avec la participation des différents acteurs et parties prenantes impliqués afin de prendre en compte leurs préoccupations pour une gestion efficace des risques lors des opérations ou la préparation à la reprise des activités. Pour cela, la mise en place d'un mécanisme d'échange ou de réunion est importante. Il est fortement recommandé à moins d'une situation urgente de faire des réunions virtuelles ou vidéoconférences afin de réduire les contacts physiques dans le cadre de la lutte contre la pandémie.</p> <p>Cette approche collaborative devra aussi permettre d'assurer la coordination transfrontalière notamment avec les centres ATS adjacents en tenant compte des circonstances qui pourraient avoir un impact sur les flux de trafic. Cela comprend le fait de se retrouver dans une situation d'urgence ou de reprise des activités en douceur et moins difficile. À cet égard, le modèle disponible sur le lien <a href="https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/">https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/</a> a été élaboré pour soutenir la coordination entre les centres de contrôle régional (ACC) adjacents.</p> <p>Il faudra noter que, la collaboration et la coordination se fassent à plusieurs niveaux à savoir :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Niveau de l'ANSP et les différentes parties prenantes des aéroports y compris les exploitants d'aéronefs ;</li> </ul>	<p><b>3. <u>Collaborative decision making</u></b></p> <p><i>The air navigation service provider will have to put in place a collaborative decision-making approach (A-CDM) with the participation of the different actors and stakeholders involved in order to take into account their concerns for effective risk management during operations or preparation for resumption of activities. For this, the establishment of an exchange or meeting mechanism is important. It is strongly recommended, unless there is an urgent situation, to hold virtual meetings or videoconferences in order to reduce physical contact as part of the fight against the pandemic.</i></p> <p><i>This collaborative approach should also make it possible to ensure cross-border coordination, in particular with adjacent ATS centers, taking into account the circumstances which could have an impact on traffic flows. This includes being in a smooth and less difficult emergency or business resumption situation. In this regard, the template available on the link <a href="https://www.anac-togo.tg/infosoperationnelles-covid-19/">https://www.anac-togo.tg/infosoperationnelles-covid-19/</a> has been developed to support coordination between adjacent area control centers (ACCs).</i></p> <p><i>It should be noted that collaboration and coordination take place at several levels, namely:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>ANSP level and the various aerodrome stakeholders including aircraft operators;</i></li> </ul>

<p>– Niveau transfrontalier avec les centres ATS adjacents.</p>	<p>– <i>Cross-border level with adjacent ATS centers.</i></p>
<p><b>4. <u>ANSP</u></b></p> <p>Un comité de prise de décision collaborative (CDM) devrait être créé au sein de l'organisme ANSP pour coordonner les questions ATM (en route et région terminale). Suivant l'organisation de l'ANSP, le comité devrait être composé de représentants de toutes les entités qui ont une implication / un impact sur les opérations ATM (ATS, MET, AIS, CNS, SAR, PANS-OPS et MAP), utilisateurs de l'espace aérien, exploitants d'aéroport, autorités militaires, etc.) et au besoin le régulateur.</p> <p>Un coordonnateur ATM / CDM devrait être désigné pour diriger la communication entre toutes les parties prenantes, y compris les aéroports, qui serviront également de point de contact pour les activités de coordination transfrontalières avec les centres ATS adjacents. Il est vivement recommandé que le coordonnateur soit Responsable de l'unité ATS ou un superviseur de la circulation aérienne en route actif et dynamique avec une bonne connaissance l'espace aérien et possédant des compétences tactiques de haut niveau, capable de discuter, de coordonner et d'explorer des solutions aux flux de trafic.</p> <p>Dans les cas où un comité est déjà établi ou qu'un autre mécanisme est en place, des mesures devraient être prises pour veiller à ce qu'il traite les questions liées aux opérations ATM et la planification d'urgence ainsi que l'optimisation de la gestion de l'espace aérien.</p> <p>Les réunions virtuelles et l'utilisation des outils informatiques seront privilégiées par rapport aux méthodes classiques habituelles (réunion, conférence physique, etc.) pour examiner l'état opérationnel et convenir des mesures à mettre en œuvre pour atténuer les défis associés.</p>	<p><b>4. <u>ANSP</u></b></p> <p><i>A Collaborative Decision Making Committee (CDM) should be created within the ANSP body to coordinate ATM issues (en route and terminal). Depending on the organization of the ANSP, the committee should be made up of representatives of all entities that have an implication / impact on ATM operations (ATS, MET, AIS, CNS, SAR, PANS-OPS and MAP), users' airspace, airport operators, military authorities, etc.) and if necessary the regulator.</i></p> <p><i>An ATM / CDM coordinator should be appointed to lead communication between all stakeholders, including airports, which will also serve as the point of contact for cross-border coordination activities with adjacent ATS centers. It is strongly recommended that the coordinator be ATS Unit Manager or an active and dynamic en route air traffic supervisor with good knowledge of the airspace and possessing high level tactical skills, able to discuss, coordinate and explore solutions to traffic flows.</i></p> <p><i>In cases where a committee is already established or another mechanism is in place, steps should be taken to ensure that it addresses issues related to ATM operations and contingency planning as well as optimization of airspace management.</i></p> <p><i>Virtual meetings and the use of IT tools will be preferred over the usual conventional methods (meeting, physical conference, etc.) to examine the operational state and agree on measures to be implemented to mitigate the associated challenges.</i></p>
<p><b>5. <u>Coordination transfrontalière</u></b></p> <p>L'ANSP devra établir une coordination entre les centres ATS adjacents afin de traiter les perspectives d'exploitation et tout facteur affectant les opérations normales pour convenir de mesures ATM à surmonter, relever les défis ayant une incidence sur les flux de trafic et les exigences opérationnelles convenus au moyen des lettres d'accord ATS. Les échanges peuvent se faire de divers moyens y</p>	<p><b>5. <u>Cross-border Coordination</u></b></p> <p><i>The ANSP will need to coordinate between adjacent ATS centers in order to address the operational outlook and any factors affecting normal operations to agree on ATM measures to be overcome, address challenges impacting traffic flow and operational requirements agreed by means of ATS Letters of Agreement. Exchanges can take place by various means</i></p>

compris les appels téléphoniques, les conférences Web, les messages électroniques et l'échange électronique de données, l'affichage des pages Web.

Il est recommandé que les coordonnateurs ATM/CDM des centres voisins communiquent ensemble et périodiquement (fréquence journalière ou hebdomadaire appropriée pour les deux parties) afin de garantir que toutes les questions liées aux opérations soient traitées en temps opportun. Le calendrier de la téléconférence quotidienne ou hebdomadaire devrait tenir compte des heures de pointes et de la taille du trafic ainsi que des changements de quart associés.

un modèle de télécommunications ATM / CDM simplifié disponible sur le lien <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/> pour faciliter les discussions quotidiennes ou hebdomadaire entre les centres ATS adjacents pendant la pandémie de COVID-19 et la préparation de la reprise des opérations normales.

*including telephone calls, web conferences, electronic messages and electronic data exchange, viewing of web pages.*

*It is recommended that the ATM / CDM coordinators of neighboring centers communicate with each other and periodically (daily or weekly frequency appropriate for both parties) to ensure that all operational issues are dealt with in a timely manner. The daily or weekly teleconference schedule should take into account peak times and traffic size as well as associated shift changes.*

*A simplified ATM / CDM telecommunications template available on the link <https://www.anac-togo.tg/infosoperationnelles-covid-19/> to facilitate daily or weekly discussions between adjacent ATS centers during the COVID-19 pandemic and preparation for the resumption of normal operations.*

## **6. Plan de reprise des activités ATM**

Le fournisseur de service de la navigation aérienne devra mettre en place un mécanisme pour la préparation à la reprise des activités de circulation aérienne. En effet, la reprise des activités ne pourra en aucun cas être effective sans une étude et une planification convenablement documentée avec la participation des différents acteurs impliqués (exploitant d'aérodrome, structure en charge de la sûreté, centres ATS adjacents, les compagnies aériennes, etc.) y compris ceux de la santé publique pour mieux identifier les risques afin de proposer des mesures d'atténuation appropriées et suffisantes pour maîtriser les risques identifiés. Cette étude devrait au minimum tenir compte des éléments suivants :

- a) la capacité de l'ATC à gérer à nouveau un trafic élevé après la période de suspension. Cela comprend les mesures prises pour assurer la continuité des compétences, qualifications et aptitudes des contrôleurs de la circulation aérienne ;
- b) l'état de services de l'infrastructure CNS / ATM ;
- c) la disponibilité d'un nombre suffisant de personnel ATC prêt à faire face à l'augmentation prévue du trafic dans l'espace

## **6. ATM activities resumption plan**

*The air navigation service provider shall put in place a mechanism to prepare for the resumption of air traffic activities. Indeed, the resumption of activities will in no case be effective without a study and a properly documented planning with the participation of the different actors involved (aerodrome operator, structure in charge of security, adjacent ATS centers, airlines, etc.) including those of public health to better identify the risks in order to propose appropriate and sufficient mitigation measures to control the identified risks. At a minimum, this study should take into account the following:*

- a) ATC capability to handle again an increased amount of traffic after the recess period. This includes the measures taken to ensure continued competency, qualifications and skills of air traffic controllers;*
- b) status of aerodromes services/facilities and CNS/ATM infrastructure;*
- c) availability of adequate number of ATC staff ready to handle the expected increase of traffic within the en-route and terminal airspaces or in the event*

aérien en route et terminaux ou cas d'une réduction du nombre de personnel qualifié, cas d'infection, des mesures de prévention telles que l'éloignement physique et la désinfection des installations, le déclassement services soutenant la fourniture efficace de services ATS, manque de ressources financières, etc. ;

d) la disponibilité des services de navigation aérienne requis pour les opérations ATM ;

e) l'accord établi avec les ANSP adjacents sur les mesures ATM nécessaires à mettre en œuvre pour assurer une transition sûre, sans heurts et ordonnée à celle vécue avant la pandémie de COVID-19.

À cet effet, la checklist disponible sur le lien <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/> devrait servir à l'analyse et être convenablement renseignée par l'ANSP pendant la préparation à la reprise des activités ATM.

Le rapport d'analyse incluant le plan de reprise ATS adopté par l'ANSP devront être soumis à l'ANAC afin de permettre à cette dernière de procéder à une analyse dont les résultats permettront sur la base des risques identifiés, de définir les priorités pour les activités de surveillance et de supervision après la période COVID ou après redémarrage.

Lorsque l'État togolais décidera de la réouverture des frontières aériennes, une notification préalable de la reprise des activités normales à l'heure de reprise convenue doit être fournie par NOTAM diffusés au moins 24 heures avant l'heure de reprise convenue. Ainsi les NOTAM existants détaillant les dispositions d'urgence devraient être revus pour mettre fin à leur validité à l'heure de reprise convenue.

En cas de réouverture des frontières aériennes, le Togo à travers son Service d'information aéronautique (AIS) devra notifier au Bureau régional OACI de rattachement (OACI WACAF), l'heure à laquelle l'ANSP sera prêt pour le retour à l'exploitation normale.

*of a reduction in the number of qualified personnel, cases of infection, preventive measures such as physical distancing and disinfection of facilities, decommissioning of services supporting the efficient provision of ATS services, lack of financial resources, etc. ;*

*d) availability of required air navigation services supporting ATM operations;*

*e) the agreement between adjacent ANSPs on the ATM measures necessary to be implemented to ensure a safe, smooth and orderly transition to that experienced before the COVID-19 pandemic.*

*To this end, the checklist available on the link <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/> should be used for analysis and be suitably completed by the ANSP during preparation for the resumption of ATM activities.*

*The analysis report including the ATS recovery plan adopted by the ANSP must be submitted to the ANAC in order to allow the latter to carry out an analysis, the results of which will allow, on the basis of the identified risks, to define the priorities for monitoring and supervision activities after the COVID period or after restart.*

*When the Togolese state decides to reopen the air borders, prior notification of the resumption of normal activities at the agreed resumption time must be provided by NOTAM distributed at least 24 hours before the agreed resumption time. Thus, the existing NOTAMs detailing the emergency provisions should be revised to end their validity at the agreed recovery time.*

*In the event of reopening of the air borders, Togo through its Aeronautical Information Service (AIS) must notify the home ICAO Regional Office (ICAO WACAF), the time at which the ANSP will be ready for the return to normal operation.*

Ces nouveaux NOTAM mentionnés ci-dessus doivent indiquer que :

- a) la référence est : COVID-19 - Reprise des opérations normales (ou limitées) ;
- b) seuls les vols qui entreront dans l'espace aérien à l'heure de reprise convenue ou après cette date peuvent planifier via un itinéraire normal (routes non contingentes) et soumis à des mesures ATM normales ;
- c) les exploitants d'aéronefs et les équipages d'aéronefs qui se trouvent dans l'espace aérien togolais à l'heure de reprise convenue ne doivent pas déposer à nouveau les itinéraires FPL ni demander des autorisations d'itinéraires modifiées ou un raccourcissement de la piste, sauf en cas d'urgence, ou de déroutement pour atterrir sur des aérodromes autres que ceux prévus.
- d) l'ATC peut offrir tactiquement un meilleur suivi aux aéronefs pendant la transition vers les opérations normales ; et
- e) les équipages de conduite doivent être conscients qu'il peut y avoir des itinéraires / niveaux de vol mixtes et les opérations de niveau / route de non urgence pendant la transition aux opérations normales

Pour assurer la reprise la plus régulière possible du service et des opérations normales, il est essentiel que toutes les unités ATS et le bureau NOTAM international de rattachement se conforment aux exigences minimales de notification préalable décrites ci-dessus et que le délai de reprise convenue soit commun à toutes les FIR d'une région de l'OACI ou un groupe de FIR.

Il est fortement recommandé que les modèles de NOTAM soient préparés à l'avance en NOTAMR pour remplacer les NOTAM en vigueur et des NOTAMN pour les nouveaux NOTAM comme décrit ci-dessus, en vue d'une future notification de reprise des opérations normales. Certains exemples de texte pour le NOTAM sont disponibles sur le lien <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/>

**7. Évaluation de la sécurité et des risques pour la phase de transition et reprise des opérations normales**

*These new NOTAMS mentioned above must indicate that:*

- a) the reference is: COVID-19 - Resumption of normal (or limited) operations;*
- b) only flights which will enter the airspace at or after the agreed resumption time may plan via a normal routing (non-contingency routes) and subject to normal ATM measures;*
- c) Aircraft operators and flight crews of aircraft who are in Togolese airspace at the agreed resumption time should not re-file FPL routes or request amended route clearances or track shortening except in cases of emergency, or diversion for landing at aerodromes other than flight planned;*
- d) ATC can tactically offer improved tracking to aircraft during the transition to normal operations; and*
- e) flight crews should be aware that there may be mixed contingency routes / flight levels and non-emergency route / level operations during the transition to normal operations*

*To ensure the smoothest possible resumption of service and normal operations, it is essential that all ATS units and the International NOTAM Office comply with the minimum prior notification requirements described above and that the agreed recovery timeframe be common to all FIRs in an ICAO region or group of FIRs.*

*It is strongly recommended that NOTAM templates be prepared in advance in NOTAMR to replace existing NOTAMs and NOTAMNs for new NOTAMs as described above, for future notification of resumption of normal operations. Some sample text for NOTAM available on the Link: <https://www.anac-togo.tg/infosoperationnelles-covid-19/>*

**7. Safety and risk assessment for the transition phase and resumption of normal operation**

Le fournisseur des services de la navigation aérienne devra évaluer et déterminer les dangers potentiels associés à la reprise des services de la circulation aérienne (ATS) à la suite de perturbations résultant de la pandémie de COVID-19. L'ANSP est fortement invité à s'inspirer des dangers potentiels décrit sur le lien <https://www.anac-togo.tg/infos-operationnelles-covid-19/>

L'ANAC, sur la base du rapport d'évaluation des risques de sécurité réalisée par l'ANSP, pourra réviser son programme de surveillance de l'année en accordant une priorité sur les aspects dont elle juge critique pour la sécurité des vols. Toutefois lorsque cela est nécessaire, avant la reprise et le retour normale du service ATS, des inspections inopinées peuvent être réalisées par l'ANAC afin de s'assurer que les systèmes, installations, équipement jugés critiques pour la navigation aérienne sont opérationnels et sont conformes aux exigences en vigueur.

L'ANSP devra prendre toutes les dispositions nécessaires y compris les mesures de santé de son personnel pour la réussite de ces inspections.

*The air navigation service provider will need to assess and determine the potential dangers associated with resuming air traffic services (ATS) following disruptions resulting from the COVID-19 pandemic. The ANSP is strongly encouraged to be guided by the potential dangers described on the Link:*

*<https://www.anac-togo.tg/infosoperationnelles-covid-19/>.*

*ANAC, on the basis of the safety risk assessment report carried out by the ANSP, may revise its surveillance program for the year, prioritizing those aspects it deems critical to flight safety. However, when necessary, before the resumption and normal return of ATS service, unannounced inspections may be carried out by the ANAC in order to ensure that the systems, installations, equipment deemed critical for air navigation are operational and comply the requirements in force.*

*The ANSP must take all necessary measures including health measures for its staff for the success of these inspections.*

**FIN / END**