

Sûreté info



N° 011 du 1^{er} semestre 2021

Revue semestrielle d'informations de l'Autorité de Sûreté de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadéma - ASAIGE

Covid -19

GRATUIT

LES MASQUES ET LEUR DEGRE DE PROTECTION

SECURITE AERIENNE ET PERIL ANIMALIER

CERTIFICATION DE L'AEROPORT DE LOME



VOTRE VISIBILITE EST GARANTIE



1 seule souscription =

1 insertion pub dans la revue

+

1 insertion pub dans l'agenda annuel

+

1 publication permanente sur le site web de l'ASAIGE, www.asaige.tg

+

Des facilités de paiement.

Nous font confiance



Pour plus d'informations, contactez le service Abonnement : Tél: (+228) 22 26 26 20 / 90 10 72 49 / E-mail : sureteinfo@yahoo.fr

Directeur de publication

Colonel ALLAHARE Dimini

Rédactrice en chef

DJATO Yatimpou

Comité de rédaction

DJATO Yatimpou
BOKOSSA Tyhira Hébéline
SINGO Tellah Waké
NAPO-KOURA Tchontchoko
AVEKO Dzigbode Kossiwa
TIFAYA Kotolbéna
BAVI Kpadé

Secrétariat de rédaction

BOKOSSA Tyhira Hébéline

Distribution et Marketing

SINGO Tellah Waké
AVEKO Dzigbode Kossiwa

**Gestion financière &
Abonnement Insertions**

NAPO-KOURA Tchontchoko

Infographie et Impression

Relief Communication
Tél. +228 22 61 07 72
91 68 18 00

Photographie

Millenium Production
Tél. +228 22 36 47 79
90 02 71 25

Contact

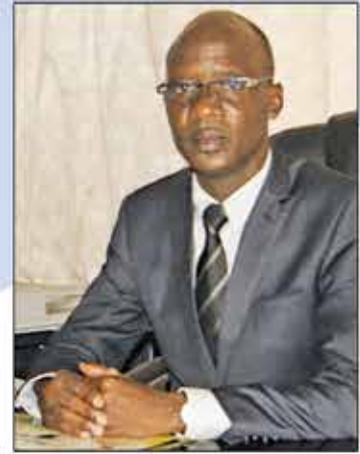
Tél: (+228) 22 26 26 20
Fax: (+228) 22 26 26 22
E-mail : sureteinfo@yahoo.fr
sureteinfo@asaige.tg
Site web: www.asaige.tg
01 BP: 1029 Lomé 01
99, rue 243 Tokoin Wuiti

SOMMAIRE

**4** *Editorial***5** *Pourquoi faire de la gestion de menace interne son cheval de bataille***8** *L'aéroport de Lomé renouvelle son certificat***9** *Le ministre des transports en visite de prise de contact à L'ASAIGE***10** *L'Autorité de Sûreté de l'Aéroport de Lomé a un nouveau coordonnateur***14** *Comment éviter le risque de collision entre les avions et les oiseaux ou autres animaux***17** *Les masques et leur degré de protection*

Editorial

MUTUALISONS NOS EFFORTS POUR UNE SURETE PLUS EFFICACE ENCORE



L'application d'une exigence paraît parfois contraignante ; encore plus en aviation civile quand on connaît le stress qui accompagne l'organisation des voyages. Cependant, il importe de prendre des dispositions qui garantissent un bon vol jusqu'à destination, sans perturbation aucune.

Outre les mesures prises par le voyageur qui apprête ses bagages, il y a des contrôles de sûreté applicables au départ de l'aéroport pour s'assurer que les bagages des passagers ne contiennent pas d'objets ou d'articles non autorisés à bord de l'aéronef. Leur mise en œuvre est savamment prise en charge par l'ASAIGE depuis 2011. Celle-ci s'efforce d'accomplir sa mission de la meilleure façon possible. Ce faisant, sa préoccupation majeure est de faire de l'aéroport de Lomé, en collaboration avec tous les acteurs aéroportuaires, une plateforme de référence dans la sous-région et en Afrique.

Dans cette optique, des investissements sont faits pour, d'une part, assurer la protection des passagers, des membres d'équipages, du personnel au sol et du public contre les actes illicites ; et d'autre part, offrir aux professionnels du transport aérien, un service de qualité pour faire face au développement du trafic et à la concurrence.

La réussite de ce travail de longue haleine exige non seulement une mobilisation des ressources nécessaires mais aussi la contribution du public ; dans ce contexte si particulier où les défis et enjeux sécuritaires deviennent de plus en plus grands, sans parler de la pandémie au covid-19 qui ne cesse de compromettre les vies humaines et les activités socio-économiques. Toutefois, une reprise progressive des

activités est remarquable. Celle-ci est d'autant plus encourageante que la récente découverte des vaccins contre le covid-19 vient donner un espoir au monde entier qui doit continuer à respecter les mesures barrières pour espérer se débarrasser définitivement de ce virus. En attendant cela, la vie se poursuit et les activités aussi.

A l'instar de nombreuses structures, l'ASAIGE continue de faire des efforts pour assurer efficacement sa mission. Outre les mesures anti-covid 19 mises en place, des sessions de sensibilisation, de formation et de renforcement des capacités continuent d'être organisées au profit de nos agents parce que la qualité des services dépend de leurs compétences. Mais les nouvelles données sécuritaires et sanitaires nous recommandent de redoubler d'efforts afin d'être à la hauteur des attentes des autorités togolaises et de celles du public. Pour y arriver, votre bonne compréhension et votre traditionnelle contribution sont capitales, en sachant que notre engagement à garantir un cadre sûr et sécurisé pour des activités aéronautiques, s'affermira chaque jour un peu plus.

Par ailleurs, nous sommes heureux de pouvoir vous compter parmi notre fidèle audience. Avec vous et pour vous, la présente revue vient de franchir un nouveau cap. Grâce à l'intérêt que vous lui portez, elle est devenue le canal privilégié de l'ASAIGE pour vous informer de nos activités, vous sensibiliser sur des questions relatives au transport aérien et sur d'autres thématiques sélectionnées avec soin en vue de partager avec vous, des préoccupations majeures de l'heure. Notre mobilisation à tous est nécessaire pour continuer à œuvrer à l'établissement d'une solide culture aéroportuaire. Merci à tous !

Colonel ALLAHARE Dimini
Coordonnateur de l'ASAIGE

POURQUOI FAIRE DE LA GESTION DE LA MENACE INTERNE SON CHEVAL DE BATAILLE



Imprévisible, évolutive, permanente et multiforme, la menace est partout. Elle guette tout le monde. Allant d'une simple profération de paroles menaçantes à la réalisation d'un acte agressif, en passant par des tentatives d'actes malveillants, la menace, quelle qu'elle soit, doit être prise au sérieux et bien gérée afin de combattre de manière efficace et efficiente les actes d'intervention illicite. Autant cette nécessité est absolue pour toute organisation qui aspire à un fonctionnement serein, autant elle l'est pour l'industrie du transport aérien; puisqu'en réalité, la menace guette tous les secteurs d'activités.

Pour combattre les agressions dirigées contre l'aviation civile, l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI) et les Etats élaborent et mettent en œuvre des mesures. Ayant pour finalité la protection des passagers, des équipages, du personnel au sol, du public et des installations aéroportuaires, celles-ci sont régulièrement mises à jour. Malgré cela, les terroristes cherchent continuellement à exploiter les faiblesses des systèmes de protection pour atteindre leurs cibles. Au rang des mesures prises pour contrecarrer la menace interne en milieu aéroportuaire, figure l'exigence relative à la vérification d'antécédents du personnel. Cette exigence peut paraître contraignante dans sa mise en œuvre mais elle présente, en définitive, de nombreux avantages.

L'aviation civile : une cible privilégiée des terroristes

Les statistiques publiées par l'OACI indiquent qu'un total de 4,3 milliards de passagers ont été transportés par avion sur les services réguliers en 2018, soit

une augmentation de 6,1% par rapport à 2017. Ses chiffres montrent également que le trafic aérien international a représenté un total de 1,8 milliard de passagers en 2020, contre 4,5 milliards en 2019. Une diminution drastique due en grande partie à la



panémie au covid-19. Malgré cette crise durement ressentie dans le transport aérien, celui-ci reste une voie rapide d'échanges nationaux et internationaux (passagers et cargos y compris), et conserve toute son importance. Dans un monde caractérisé par l'envie de gagner du temps, le désir d'aller plus loin et plus vite, l'avion est devenu un moyen privilégié de mondialisation. Et dans le but de tirer de grands avantages de ce secteur d'activités qui est évolutif et très concurrentiel, les Etats n'hésitent pas à déployer les moyens nécessaires pour développer leurs aéroports et faire de ces frontières des lieux très attractifs. Les aéroports, vitrines des pays, constituent également un moyen d'expression de leur souveraineté.

Paradoxalement, ce moyen de démonstration de force et de puissance des pays présente certaines vulnérabilités. Ces dernières prennent corps lorsque les défaillances de son système de protection sont découvertes et exploitées par des personnes malveillantes. Les attentats du 11 septembre 2001 ont pu le démontrer à suffisance, forçant le monde entier à prendre vraiment conscience de la fragilité et de la vulnérabilité du transport aérien. Malheureusement, lorsque les terroristes réussissent à s'attaquer à un symbole de souveraineté d'un Etat, ils étalent les faiblesses de ce dernier au grand jour et mettent à mal sa puissance. Un tel résultat conforte ces auteurs dans leur logique et galvanise leurs adeptes, avec

toute la publicité à laquelle ils tiennent tant ; sans compter les lourdes pertes en vies humaines et les nombreux dégâts matériels qui s'en suivent.

En effet, par des attaques telles que le détournement ou la capture illicite des aéronefs, les attaques armées dans des zones vulnérables d'un aéroport ou autres installations aéroportuaires,... les groupes terroristes cherchent à démontrer leurs capacités à déjouer tous les contrôles de sûreté. Et les résultats des enquêtes menées après des attaques réelles ou tentatives d'attaques contre l'aviation civile ont démontré que les agresseurs réalisaient souvent leur projet grâce à une complicité interne active ou passive.

Menace interne : collusion entre terroristes et personnel aéroportuaire

Autrefois, les agresseurs ou auteurs d'actes dirigés contre l'aviation civile se comptaient uniquement parmi les personnes extérieures au système. Mais aujourd'hui, il est fréquent de les compter au sein du personnel aéroportuaire. Cette catégorie de personnes constitue, du fait de son positionnement et de sa connaissance du système, une menace interne. Elles sont souvent appâtées et utilisées par des groupes terroristes dans leurs stratégies d'attaques. Plus elles jouent un rôle leur donnant un accès privilégié à des zones et installations vulnérables de l'aéroport ou à des informations sensibles, plus les malfaiteurs les trouvent intéressantes. Ainsi, les membres d'équipage, les employés travaillant dans les aéroports, installations et chaînes d'approvisionnement du secteur aéroportuaire (personnel temporaire ou permanent), les prestataires externes ainsi que leurs employés constituent des profils attractifs dans ce cas.

Il faut néanmoins souligner qu'en matière de la menace interne, tout le monde est un vecteur. Elle peut provenir d'une personne mal intentionnée,



désirant obtenir un emploi dans le secteur du transport aérien afin d'avoir un avantage de nature à lui permettre de commettre un acte illicite ou à contribuer à l'exécution d'un tel acte. Elle peut également provenir des employés qui, avec le temps, se radicalisent, dans l'intention d'aider à commettre ou de perpétrer eux-mêmes un acte illicite.

Gestion de la menace interne : la nécessité d'anticiper

Identifiés comme un potentiel vecteur de menace, le personnel et autres personnes travaillant dans l'environnement aéroportuaire doivent faire l'objet d'un suivi permanent. Pour ce faire, il incombe aux employeurs de définir des mécanismes efficaces pour s'assurer de la bonne moralité des candidats au recrutement par une vérification d'antécédents.

Cette démarche consiste à vérifier avant le recrutement, l'identité et l'expérience antérieure d'une personne ; notamment et sans y limiter, son casier judiciaire et toute autre information susceptible d'intervenir dans l'évaluation de l'aptitude de cet individu à être embauché, conformément à la législation nationale. Aussi, les

employeurs doivent tester régulièrement l'efficacité de leurs mesures mises en place pour gérer la menace interne.

Outre la vérification d'antécédents, qui est par ailleurs graduelle et périodiquement renouvelable, il pourrait s'agir des mesures physiques, de la formation et de la sensibilisation, ainsi que la valorisation de la culture de la sûreté au sein de l'entreprise.

En conclusion, face aux enjeux et défis de la sûreté de l'aviation civile, les citoyens du monde voient leurs pays s'unir à un tel point qu'ils perçoivent désormais leurs frontières comme un seul "bloc". De ce fait, cette problématique se transforme en une préoccupation commune ; une affaire dans laquelle chacun a un rôle à jouer. Et bien jouer sa partition, contribue à l'atteinte des objectifs de sécurité des Etats. Parce que protéger le transport aérien est devenu un grandissime enjeu pour eux et prend, dès lors, une place très importante dans la politique nationale et internationale de lutte contre le terrorisme.

Yatimpou DJATO

L'AÉROPORT DE LOMÉ RENOUVELLE SON CERTIFICAT



La sécurité, la régularité et l'efficacité des opérations aériennes aux aérodromes est d'une importance capitale ; d'où l'exigence qu'un aérodrome ouvert à la circulation aérienne publique soit certifié afin de s'assurer que les installations, le matériel et les procédures d'exploitation répondent aux spécifications en la matière.

La certification est un contrat entre l'autorité de l'aviation civile et l'exploitant d'aérodrome pour la surveillance continue de la conformité aux spécifications.

La délivrance d'un certificat à un aérodrome signifie que l'autorité de certification s'est assurée que l'aérodrome est aux normes et que l'exploitant est en mesure de continuer à répondre aux normes de certification pendant la période de validité de ce certificat. La certification d'aérodrome, renouvelable après trois ans, est un processus. Les étapes vont de l'expression d'intérêt à la publication du statut d'aérodrome certifié.

Initialement certifié en 2014, l'aéroport de Lomé a vu son certificat renouvelé en 2017. Le processus de renouvellement dudit certificat, suspendu en 2020 pour cause de la pandémie au Covid-19, avait conduit l'autorité compétente à délivrer un certificat d'aérodrome provisoire à la SALT en mai 2020 pour un (01) an.

Aujourd'hui, à la faveur de la reprise des activités aéronautiques, le processus de renouvellement du certificat s'est bien déroulé du 29 mars au 16 avril 2021, et a porté sur les inspections

techniques et la vérification sur site des procédures opérationnelles.

Cette phase d'audit a été exécutée par une équipe d'auditeurs de l'ANAC et des experts externes venus de la Côte d'Ivoire, du Sénégal et de l'Unité Régionale de Supervision de la sécurité et de la sûreté de l'Aviation Civile (URSAC). Elle a pris fin par une réunion au centre directeur des opérations d'urgence. A cette occasion, des résultats jugés très satisfaisants ont présentés par l'équipe d'audit qui a recommandé la délivrance du certificat à l'exploitant. En attendant cela, l'exploitant d'aérodrome devra soumettre un plan d'actions correctrices pour la résolution des non conformités relevées, et justifier de leur résolution. Suivront enfin l'émission du certificat et la publication officielle du statut de l'aérodrome certifié.

La certification de l'aéroport de Lomé, en cette période de crise sanitaire, démontre l'engagement des autorités nationales et aéroportuaires pour le développement de l'aviation civile au Togo. Elle garantit la sécurité et la sûreté des opérations aériennes sur ledit aéroport.

Kotolbéna TIFAYA

LE MINISTRE DES TRANSPORTS EN VISITE DE PRISE DE CONTACT A L'ASAIGE

Sûrement et successivement, le ministre des transports routiers, ferroviaires et aériens a pris contact avec les différentes structures relevant de son département pour s'imprégner des réalités de leurs fonctionnements.

Dans ce contexte, celles de l'aéroport de Lomé ont été, les unes après les autres, visitées récemment par Monsieur Affoh Atcha-Dédji.

Le 12 février 2021, l'Autorité de Sûreté de l'Aéroport International Gnassingbé Eyadéma (ASAIGE) a ainsi eu l'honneur de l'accueillir dans ses locaux.

Après un cordial et chaleureux accueil, la délégation ministérielle a eu droit à une brève présentation sur l'ASAIGE pour lui permettre de mieux cerner, entre autres choses, son organisation et ses activités.

Répondant au colonel Langbatibe BOLIDJA qui avait à ses côtés des chefs des services administratifs et opérationnels, le ministre en charge de l'aviation civile s'est d'abord réjoui de l'accueil, avant de les féliciter pour les résultats des audits de sûreté régulièrement conduits à l'aéroport. Il les a ensuite encouragés à continuer à bien faire leur travail. Il n'a pas manqué de rassurer ses interlocuteurs que les difficultés relevées et



les besoins exprimés seront pris en compte. Puisqu'il est capital de maintenir le niveau de sûreté et de sécurité à un bon niveau, surtout en ces moments où l'actualité est marquée par de menaces de tous genres, a-t-il souligné, il importe d'intensifier la recherche des voies et moyens nécessaires à l'exécution du cahier des charges de l'ASAIGE.

Cette visite, par laquelle le ministre des transports a démontré l'importance que les autorités gouvernementales accordent à la structure responsable de la protection de l'aviation civile au Togo, a pris fin sur une note d'espoir pour les hommes et les femmes qui donnent le meilleur d'eux-mêmes pour accomplir leur mission.

Waké SINGO

L'AUTORITE DE SURETE DE L'AEROPORT DE LOME A UN NOUVEAU COORDONNATEUR



Nommé à la tête de l'ASAIGE par un décret présidentiel pris le 17 février 2021, le nouveau coordonnateur de l'ASAIGE s'est vu passer le flambeau ce 03 mars lors d'une cérémonie qui a eu lieu dans les locaux de la structure, en présence des autorités aéroportuaires et des chefs services administratifs et opérationnels.

Le Coordonnateur sortant, le Lt-Colonel

Langbatibe BOLIDJA a saisi cette occasion pour remercier le Président de la République qui lui avait confié les rênes de l'ASAIGE en novembre 2015. Il n'a pas manqué de féliciter chaleureusement son successeur et de remercier toutes les personnes qui ont marqué son parcours à l'ASAIGE. Leurs soutiens multiformes, a-t-il dit, ont contribué à l'accomplissement de sa mission.

Cérémonie de passation de service à l'ASAIGE



salué le professionnalisme des différents coordonnateurs qu'ils ont félicités, avant de leur souhaiter un bon succès dans la suite de leurs fonctions.

De retour à l'ASAIGE après avoir loyalement et vaillamment servi à la tête du Régiment Parachutiste Commando, le Col. ALLAHARE Dimini s'est dit confiant et encore plus déterminé à accomplir sa nouvelle mission. Pour ce faire, a-t-il déclaré, il sait pouvoir compter sur l'ensemble du personnel

Bien que ce 03 mars 2021 ait marqué, à la fois, la fin d'un parcours et le début d'un autre, il n'a pas mis fin à la forte volonté commune de consolider les acquis, de poursuivre et d'intensifier les efforts déjà déployés. Car, après avoir exprimé sa profonde reconnaissance au Chef de l'Etat pour la confiance renouvelée en lui et pour l'intérêt grandissime qu'il porte à la question de l'aviation civile, le Coordonnateur entrant, le Colonel ALLAHARE Dimini, a tenu à féliciter son prédécesseur pour le travail abattu et à le rassurer sur sa forte détermination à poursuivre dans la même dynamique les activités de l'ASAIGE.



« C'est au bout de l'ancienne corde qu'on tisse la nouvelle » dira le Directeur Général de l'ANAC pour confirmer la nécessité de continuer à œuvrer pour maintenir l'aéroport de Lomé à un niveau très appréciable qui fait de ce joyau infrastructurel une référence dans le monde.

Le même appel a été lancé par tous les autres intervenants. Qu'il s'agisse du représentant du ministre des transports routiers, aériens et ferroviaires ou du président du CIS, tous ont

qu'il appelle à lui faire de nouveau confiance, et à qui il a fait savoir que les enjeux et les défis sécuritaires obligeront à travailler davantage et avec plus de rigueur.

Pour rappel, l'ASAIGE a pour mission d'assurer la sûreté des personnes, des biens, des aéronefs et des installations ainsi que la coordination de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur l'Aéroport International GNASSINGBE EYADEMA (AIGE).

Yatimpou DJATO

AU CONTACT DES PARTENAIRES ET DES AGENTS OPERATIONNELS DE L'ASAIGE

Entamée au lendemain de sa prise de fonction, la tournée de prise de contact du nouveau Coordonnateur de l'ASAIGE avec les différentes structures partenaires et les agents opérationnels a pris fin ce jeudi 18 mars.

Cette tournée marathon a annoncé les couleurs que le nouveau patron de l'ASAIGE veut donner à la sûreté aéroportuaire. Ce déplacement était donc utile pour s'imprégner des réalités du terrain et, surtout, mesurer l'ampleur du travail qui l'attend.



Et si les sujets de discussion ont pu varier d'un interlocuteur à un autre, l'objectif de sa démarche reste le même : comment faire pour assurer la continuité et le développement des activités aéronautiques et économiques dans un cadre sûr et sécurisé.

Ainsi, à l'endroit des autorités aéroportuaires rencontrées, le Colonel ALLAHARE Dimini a réitéré sa disponibilité à poursuivre avec elles, le renforcement de la collaboration entre leurs différentes structures pour le bien de l'aéroport et celui du pays. Avec ses collègues, qui n'ont pas manqué de le féliciter pour sa nomination à la tête de l'Autorité de Sûreté, il a abordé d'autres questions portant sur les enjeux et défis sécuritaires.

Aux agents opérationnels de l'ASAIGE, qu'il a félicités et encouragés pour le travail quotidiennement abattu, le chef de la sûreté a rappelé que la sûreté est une chaîne dont aucun maillon ne doit souffrir. Si non, toute la chaîne devient défailante et inefficace. Poursuivant avec les raisons de leur présence sur le terrain, il a insisté sur la contribution de tous les Togolais à la réussite de la feuille de route du gouvernement qui veut maintenir l'aéroport de

Lomé à un meilleur niveau. «Par notre comportement et nos actions, nous devons donner un bon exemple. Nous devons nous assurer que notre aéroport, vitrine de notre pays, ne souffre d'aucunes faiblesses. » leur a-t-il dit.

Il les a, par ailleurs, exhortés à une bonne collaboration avec tous les acteurs pour une meilleure mise en œuvre des contrôles de sûreté ; lesquels doivent s'appliquer, certes, avec fermeté mais dans la courtoisie et le respect des usagers de l'aéroport.

Durant ces visites aux entités opérationnelles (gendarmerie, police, douanes, immigration, etc.), le nouveau Coordonnateur a prodigué d'utiles conseils aux agents pour l'exécution de leur travail ; mettant l'accent, à chaque fois, sur le respect des mesures barrières pour lutter contre la pandémie au covid-19.

Il faut signaler que cette série de rencontres l'a conduit également à prendre langue avec d'autres personnalités dont le soutien et l'accompagnement sont importants à l'accomplissement de sa mission à la tête de l'ASAIGE.

Tchontchoko NAPO-KOURA

Aéroport de Lomé**UN AGENT DE SURETE RECOMPENSE POUR SA LOYAUTE**

A lors qu'il était à son poste ce 10 avril 2021, Monsieur FARE Tchandikou, en service au commissariat spécial de police de l'aéroport, a reçu la déclaration d'une dame relative à la perte de son sac à main au contenu important.

En effet, après être rentée chez elle, la passagère du vol AF 306 en provenance de Paris a constaté qu'elle n'avait plus son sac à main. Après des recherches infructueuses, elle est revenue le signaler aux

policiers présents à l'aérogare. C'est ainsi que le Sous-Lieutenant de police a lancé des recherches qui ont permis de retrouver et de restituer à la propriétaire, le sac qu'elle avait oublié sur la bande de retrait de bagages. Il contenait une forte somme en devises étrangères et bien d'autres objets importants. L'intéressée, qui s'est confondue en remerciements, a déclaré avoir été "sauvée par la police".

Cette action louable, qui porte témoignage de l'intégrité et de la conscience professionnelle de l'agent, lui a valu une lettre de félicitations et une enveloppe financière pour l'encourager à persévérer dans cette voie.

La décision du Coordonnateur de l'ASAIGE de récompenser l'agent en question est un appel à tous les personnels, quels que soient leurs postes et leurs activités, à exécuter leur travail avec rigueur et intégrité.

La rédaction

Webinaire régional sur la culture sûreté**LES ACTEURS DE L'INDUSTRIE AÉRIENNE INVITÉS À JOUER LE RÔLE DES AMBASSADEURS DE LA SÛRETÉ**

Un webinaire régional sur la culture sûreté a eu lieu ce 13 avril 2021. Organisé sous l'égide de l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale (OACI), ce webinaire régional conjoint OACI-CAFAC¹ s'inscrit dans le cadre des activités que mène l'OACI pour amener tous les acteurs de la communauté aérienne à participer activement à son initiative YOSC².

L'initiative YOSC de l'OACI vise à sensibiliser le monde à la sûreté et à promouvoir une culture de sûreté forte dans toutes les opérations aéronautiques. Il s'agit d'un effort mondial pour encourager et faciliter l'amélioration des comportements et des pratiques en matière de sûreté. En décrétant 2021, l'année de la culture sûreté, l'OACI veut inciter tous les acteurs de l'industrie du transport

aérien à intégrer la culture sûreté dans leurs diverses activités et à maintenir les normes de sûreté à un niveau élevé.

A cet effet, l'accent est particulièrement mis sur le principe que la sûreté est la responsabilité de tous, peu importe la position occupée dans l'échelle hiérarchique. En ce sens, la sûreté devient la responsabilité de chacun.

Aussi, comment comprendre la culture de la sûreté ? Que fait chaque Etat à l'aéroport et au plan national pour promouvoir la sûreté ? Que peut-il faire pour améliorer ses performances ? etc. Ce sont autant de sujets abordés lors de cette rencontre virtuelle qui a permis aux participants de partager leurs expériences sur les bonnes et meilleures pratiques. A travers des

communications, le Togo, le Sénégal, l'aéroport international d'Abidjan, la CAFAC, l'ACI³ ... ont présenté leurs actions, les moyens mis en œuvres et leurs perspectives.

Il faut rappeler que la sûreté est la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite.

Nous y reviendrons dans nos prochaines éditions.

¹ CAFAC (Commission Africaine de l'Aviation Civile)

² YOSC (Year of Security Culture)

³ ACI (Airports Council International)

Yatimpou DJATO

COMMENT EVITER LE RISQUE DE COLLISION ENTRE LES AVIONS ET LES OISEAUX OU AUTRES ANIMAUX



Très longtemps, les oiseaux ont été les seuls à voler librement dans le ciel, sans aucune contrainte. Mais ce n'est plus le cas aujourd'hui. Les avions fréquentent également leur espace, et le choc d'un ou de plusieurs oiseaux avec un avion en plein vol pourrait se solder par une catastrophe aérienne.

La présence des oiseaux et autres animaux aux aérodromes et à proximité constitue une grave menace pour la sécurité de l'exploitation des aéronefs. Ceci, parce que les aéronefs qui atterrissent et décollent sur les aéroports sont très vulnérables aux impacts avec ces animaux.

Un aéroport comporte une multitude d'aires telles que les voies de circulation, aires de stationnement, pistes, aires d'avitaillement, bande ménagée, bande dégagée. La fréquentation de ces infrastructures par des animaux est une source de préoccupations tant pour les équipages que pour les gestionnaires et les organismes rendant les services de navigation aérienne.

Face au développement technique de l'aviation, le péril animalier est un danger réel sur les aéroports. Les chocs des aéronefs

avec la faune représentent aujourd'hui une des principales causes d'accidents dans le monde aéronautique bien que le transport aérien soit l'un des plus sûrs au monde.

Rendre inhospitalier un aéroport pour limiter les risques d'impacts des animaux avec les mouvements des aéronefs tant au sol qu'au décollage et à l'atterrissage est un énorme défi. Les équipes de protection contre le péril animalier sur les aéroports constituent un maillon indispensable de la chaîne sécuritaire de l'aviation.

L'aviation commerciale n'a pas eu à déplorer d'accidents très graves ces dernières années. Cependant, il convient de rester attentif à ce phénomène et de mettre en œuvre les moyens nécessaires pour garantir la sécurité des avions et de leurs passagers.

La faune, un vrai danger

Les terrains entourant les aéroports sont souvent utilisés à des fins agricoles, résidentielles, commerciales, récréatives et industrielles. Les environnements naturels attirent bien sûr la faune, mais les animaux sont aussi attirés par de nombreux types d'emplacements aménagés. Les décharges publiques sont de bonnes sources de nourriture. Les aéroports eux-mêmes comportent souvent des zones propices au repos et à la nidification qui peuvent offrir nourriture, eau et abri. C'est pourquoi on peut y trouver une grande diversité d'espèces.

Contrairement aux humains, les oiseaux ne sont pas incommodés par le bruit des avions, ce qui les rend d'autant plus dangereux.

Tous les animaux, sauvages ou domestiques, qui évoluent dans l'enceinte d'un aéroport peuvent présenter un danger pour l'aviation. La majeure partie des risques provient toutefois des oiseaux. Toute espèce d'oiseaux, même de petite taille, peut être à l'origine de dommages importants sur un avion. Une collision avec de nombreux petits oiseaux peut s'avérer tout aussi dangereuse qu'un choc avec un oiseau de grande taille.

Il est donc nécessaire d'évaluer les effectifs d'oiseaux d'une même espèce et de tenir compte des oiseaux qui transitent en survolant le site en périodes migratoires ou même leur déplacement dans l'enceinte aéroportuaire et au voisinage.

L'autorité aéroportuaire prendra les dispositions nécessaires pour éliminer les décharges, dépotoirs ou tout autre point qui risque d'attirer des animaux aux aérodromes ou à proximité et empêcher qu'il en soit créé, sauf si une évaluation faunique appropriée indique qu'il est peu probable que les conditions ainsi établies n'entraînent l'existence d'un risque aviaire ou faunique. Là où il est impossible d'éliminer des sites existants, l'autorité aéroportuaire veillera à ce que les risques qu'ils contiennent pour les aéronefs soient évalués et à ce qu'ils soient réduits dans la mesure du possible.

La prévention du risque animalier

Pour éviter le risque de collision entre les avions et les oiseaux ou les animaux terrestres, des mesures relatives à la prévention du péril animalier sont prévues sur les aérodromes.

Ces mesures précisent que des actions d'effarouchement et de prélèvement sont réalisées par l'emploi des moyens techniques suivants :

- Des dispositifs d'effarouchement acoustique mobiles et fixes spécifiques aux oiseaux ;
- Des dispositifs mobiles d'effarouchement pyrotechnique, utilisant des projectiles détonants, crépitants ou fusées auto propulsée ;
- Des fusils ;
- Du matériel de capture des animaux.

A chaque fois que la présence d'animaux présente un risque de collision, les mesures d'effarouchement et/ou de prélèvement doivent être mises en œuvre par l'équipe du péril animalier et dans certains cas avec l'aide de la gendarmerie sur l'AIGE.

La prévention du péril animalier est un élément essentiel de la stratégie de sécurité des aéroports. C'est une activité qui est menée par des professionnels ayant des formations très pointues.

Seule la prévention peut donc permettre de limiter les risques de collision. Il faut mettre en œuvre une série de moyens techniques pour forcer les oiseaux à s'éloigner de l'aéroport. C'est un travail de prévention passive et active :

La prévention passive consiste à rendre le milieu aéroportuaire et ses infrastructures peu attrayants pour la faune. Surveiller les équipements aéronautiques susceptibles d'accueillir les nids ou les refuges de la faune. En cas de nidification, il faudra déloger l'animal en retirant le nid ou en faisant en sorte que les oiseaux nichent ailleurs. Pour cela, il est nécessaire d'entreprendre une



étude environnementale approfondie du site aéroportuaire pour mieux connaître la situation biologique du milieu, afin d'adapter les moyens de gestion, tout en garantissant la sécurité des aéronefs et celle de leurs passagers.

La prévention active consistera à traiter le risque résiduel en utilisant des moyens actifs. Comme déjà évoqué plus haut, ceci consiste essentiellement à effrayer les oiseaux à l'aide de systèmes pyrotechniques, acoustiques ou optiques. Il s'agit de revolvers et pistolets lance-fusées, de diffuseurs de sons, de cris de détresse et de laser. Les progrès techniques sont constants et d'autres moyens sont aujourd'hui à l'étude.

Cependant, l'efficacité des moyens employés pour éloigner la faune dépend de leur parfaite utilisation. Un emploi trop régulier ou inadapté aux espèces, provoquerait une accoutumance de certains individus. Un recensement des espèces présentes dans le milieu de l'aéroport et l'étude de leurs comportements est nécessaire pour optimiser et garantir un bon emploi de toutes ces méthodes.

Chaque aéroport est un cas unique et particulier et doit disposer d'une étude spécifique de son site. Cette étude permettra de définir le

niveau de risque et de mettre en place les bonnes procédures et acquérir les moyens adaptés aux espèces présentes.

La prévention du péril aviaire et la gestion de la faune impliquent la participation de tous les services de l'aéroport et des scientifiques de l'environnement, dans un même souci de sécurité. Chaque service opérationnel ou technique de l'AIGE peut avoir une incidence sur la gestion de la faune. Seule une collaboration efficace au sein de l'aéroport permet d'optimiser la prévention du péril animalier.

Ainsi, les procédures mises en place font obligation à toute personne à l'aéroport de signaler au personnel compétent la présence d'animaux dangereux à l'intérieur ou à proximité des aires de mouvement des aéronefs. L'exploitant d'aéroport doit prendre des mesures immédiates pour réduire le risque faunique dès qu'il en constate l'existence.

À l'aéroport de Lomé, l'équipe du péril animalier de la Société Aéroportuaire de Lomé Tokoin (SALT), gestionnaire d'aéroport, effectue des observations journalières. Toutes les informations liées aux observations de la faune, leur cartographie, les interventions effectuées, leurs efficacités sont consignées et analysées.

La comparaison de ces données donne le niveau de risque auquel l'on est confronté. La gestion du risque animalier est un travail avec la nature et le risque « 0 » n'existe pas. D'où la nécessité de tout mettre en œuvre pour être efficace dans la prévention.

Kotolbéna TIFAYA

Covid - 19

LES MASQUES ET LEUR
DEGRE DE PROTECTION

Au moment où l'on fait face à une recrudescence des cas de covid-19 malgré l'espoir qu'a suscité la découverte des vaccins, il urge de renforcer les mesures de protection contre le nouveau coronavirus.

Dans ce contexte, et sachant que le port du masque vient compléter les autres gestes barrières recommandés, nous avons trouvé utile de reprendre les informations relatives à l'utilisation des masques de protection. Quels sont les différents types de masque ? Comment les utiliser, quel est leur degré de protection ? etc. Vous trouverez, ci-après, des éléments de réponses

Quelles sont les différents types de masque ?

- **Masque de protection respiratoire (FFP).** Il s'agit d'équipement de protection individuel, répondant à la norme NF EN 149 : 2001, qui protège le porteur du masque contre l'inhalation de gouttelettes. Il existe plusieurs niveaux de filtration : FFP1, FFP2 et FFP3.
- **Masque à usage médical.** Il s'agit d'un dispositif médical répondant à la norme NF EN 14683, qui en évitant la projection de gouttelettes émises par le porteur du masque, limite la contamination de l'environnement extérieur et des autres personnes. Il existe plusieurs types : type I, type II et IIR. Les

types II et IIR sont destinés à un usage en chirurgie.

- **Masques non sanitaires développés dans le cadre de l'épidémie de Covid-19.** Les autorités travaillent avec les industriels du textile pour développer des masques qui, en complément des gestes barrière, offrent une protection adaptée pour certaines activités professionnelles, en dehors du domaine médical (sans pouvoir se substituer aux masques chirurgicaux et aux équipements de protection individuelle pour leurs usages habituels).

Deux nouvelles catégories ont ainsi été définies, avec des spécifications adaptées :

- Les masques individuels à usage des professionnels en contact avec le public. Ces masques seront destinés à être proposés à des populations amenées à rencontrer un grand nombre de personnes lors de leurs activités (hôtesse et hôtes de caisses, agents des forces de l'ordre, ...)
- Les masques de protection à visée collective pour protéger l'ensemble d'un groupe portant ces masques. Ces masques sont destinés à l'usage d'individus ayant des contacts occasionnels avec d'autres personnes dans le cadre professionnel. Ce masque pourra être porté par l'ensemble des individus d'un sous-groupe (entreprise, service) lorsque le poste ou les conditions de travail le nécessitent.
- **Masques « fait maison »** ou « do it yourself » non normés et non testés. De manière générale, les masques en tissu ne sont pas des masques « sanitaires » sauf s'ils répondent et des exigences normatives et ont été testés au regard de ces exigences.

Qu'est-ce qu'un masque normalisé et comment le reconnaître ?

Un masque normalisé est un masque revendiquant la conformité à une norme. Il peut s'agir de la norme NF EN 14683 pour un masque à usage médical ou bien la norme NF EN 149 pour un équipement de protection individuel respiratoire. L'apposition sur son conditionnement et le cas échéant sur le masque lui-même d'un marquage CE ainsi que la mention de la norme dans la notice et/ou l'étiquetage attestera de sa conformité aux exigences essentielles de sécurité et de performances.

Un masque fait maison assure-il une protection efficace ?

Dans le cadre de l'épidémie de Covid-19, des initiatives solidaires apparaissent et proposent de masques constitués d'une ou plusieurs bandes de tissu généralement en coton. A titre d'exemple, il peut s'agir de masques « fait maison » ou mentionnés dans les tutoriels de masque « do it yourself » des réseaux sociaux. Ils ne répondent pas aux standards de qualité attendus par les professionnels de santé.

En général, les masques en tissus non normés et non évalués ne sont pas des masques de soins prévus pour une exposition à un risque biologique. Cependant, ils peuvent répondre à un besoin pour des personnes non directement exposées en association et en complément de l'application stricte des gestes barrières.

Il est important de souligner que ces masques doivent être changés très régulièrement. L'utilisation de ces masques s'inscrit dans la stricte application des gestes barrière.

Quand utiliser un masque ? (d'après l'OMS) :

- Si vous êtes en bonne santé, vous ne devez utiliser un masque que si vous vous occupez d'une personne présumée infectée par le covid-19.

- Portez un masque si vous toussiez ou éternuez.
- Le masque n'est efficace que s'il est associé à un lavage des mains fréquent à l'eau et au savon ou avec une solution hydro-alcoolique et en complément des gestes barrières.
- Si vous portez un masque, il est important que vous sachiez l'utiliser et l'éliminer correctement.

Comment mettre, utiliser, enlever et éliminer un masque ?

Ces recommandations s'appliquent à tous les masques.

- Avant de mettre un masque, se laver les mains à l'eau et au savon ou avec une solution hydroalcoolique ;
- Appliquer le masque de façon à recouvrir le nez et la bouche et veillez à l'ajuster au mieux sur votre visage ; vérifier l'absence de jet d'air dans les yeux lors d'une expiration forte ;
- Lorsque l'on porte un masque, éviter de le toucher ; ne pas déplacer le masque ; chaque fois que l'on touche un masque usagé, se laver les mains à l'eau et au savon ou à l'aide d'une solution hydro-alcoolique ;
- Si besoin de boire ou de manger, changer de masque ;
- Lorsqu'il s'humidifie, le remplacer par un nouveau masque et ne pas réutiliser des masques à usage unique ;
- Pour retirer le masque : si port de gants, les retirer et se laver les mains avec de l'eau et au savon ou à l'aide d'une solution hydro-alcoolique. Puis, enlever le masque par derrière (ne pas toucher le devant du masque) ; le jeter immédiatement dans une poubelle fermée ; se laver les mains avec de l'eau et au savon ou à l'aide d'une solution hydro-alcoolique.

Quelle est la durée maximale de port des masques normés ?

Ces masques sont à usage unique :

- Masque à usage médical (chirurgical) : ne pas dépasser une durée maximale de 4 heures pour le port d'un même masque chirurgical selon la notice d'utilisation du fabricant.
- Masque FFP : ne pas dépasser une durée maximale de 8 heures pour le port d'un même appareil de protection respiratoire de type FFP selon la notice d'utilisation du fabricant.

Quelle est la durée maximale de port des nouveaux types de masques anti-projection ?

Le temps de port est limité à quatre heures. Les performances sont mentionnées sur l'étiquetage et la notice d'utilisation.

Est-ce que les nouveaux types de masques anti projection sont réutilisables ?

Sans indication de leur réutilisation, ils sont à usage unique.

Un masque réutilisable doit :

- conserver des performances de filtration et de respiration conformes aux spécifications après au moins 5 lavages ;
- comprendre une notice indiquant la méthode de lavage et le nombre de cycles pour lequel le fabricant a démontré la conservation des performances, conformément aux précisions apportées par l'avis de l'ANSM du 25 mars 2020.

Dans tous les cas, l'utilisation des masques se fait en complément des gestes barrières.

Source : <https://www.senioractu.com>

Tyhira BOKOSSA

FAITS DIVERS

Marseille : une hôtesse de l'air impliquée dans un vaste trafic de cigarettes

Cinq suspects, dont une hôtesse de la compagnie Tunisair, ont été jugés en comparution immédiate en mars 2021 à Aix-en-Provence. Ils étaient soupçonnés d'avoir illégalement écoulé des milliers de cartouches de cigarettes normalement destinées à être vendues en duty free à bord des avions.

Une hôtesse de l'air tunisienne, trois salariés d'une société de nettoyage de l'aéroport Marseille-Provence ainsi que l'un de leurs anciens collègues ont comparu devant le tribunal correctionnel d'Aix-en-Provence pour un vaste trafic de cigarettes qui durait depuis plusieurs mois, selon les enquêteurs. Les cinq prévenus ont été interpellés et placés en garde à vue par les services des douanes dans le cadre d'une enquête préliminaire. En marge du coup de filet, 200 cartouches de cigarettes qui auraient été détournées par les suspects ont été saisies.

Sans carte d'embarquement mais avec de sérieux soupçons, les douaniers de l'aéroport de Marseille sont montés à bord d'un avion de la compagnie Tunisair afin de mettre fin à ce trafic d'ampleur. Alors que tous les passagers avaient quitté l'appareil, les enquêteurs ont interpellé deux hôtesse et un steward, ainsi que quatre autres personnes travaillant ou ayant travaillé pour une société de nettoyage à l'aéroport. À l'issue des interrogatoires, le steward et l'une des hôtesse ont été mis hors de cause. En revanche, leur collègue a reconnu être impliquée dans ce trafic, tout en assurant qu'elle ne serait « pas la seule » à en avoir tiré profit.

Lancées par la porte arrière de l'avion

La technique des suspects était simple : à chaque

rotation à Marseille, une fois les passagers débarqués, l'une des hôtesse prenait des dizaines de cartouches de cigarettes normalement vendues à bord en duty free. Elle les glissait dans un grand sac et les lançait sur le tarmac depuis la porte arrière de l'appareil. Aussitôt récupérées par des complices, employés d'une entreprise de nettoyage, les cartouches étaient ensuite vendues sous le manteau à Marseille ou par le biais d'annonces sur des messageries cryptées. Avec ce juteux trafic, certains suspects parvenaient à doubler leur salaire, engrangeant 1.200 à 1.500 euros de bénéfice par mois, selon les informations recueillies par les journalistes d'Europe 1. L'un d'eux s'était offert un scooter neuf payé 7.000 euros en espèces.

Quant à l'hôtesse de l'air mise en cause, elle aurait doublement bénéficié de la combine. D'un côté, elle aurait encaissé une marge sur le prix des cartouches de cigarettes qu'elle vendait aux autres suspects et de l'autre, elle aurait comptabilisé ces cartouches comme ayant été légalement vendues en vol. Elle bénéficiait donc d'une commission de 1% sur les montants des produits vendus en duty free

Une lourde amende douanière encourue

Les investigations des douaniers, des surveillances aux écoutes téléphoniques, montrent que ce trafic durait depuis plusieurs mois.

Les deux principaux prévenus ont été condamnés par le tribunal correctionnel d'Aix-en-Provence à deux ans de prison avec sursis. Les trois autres, dont l'hôtesse de la compagnie Tunisair, ont écopé de 18 mois de prison avec sursis. Par ailleurs, ils devront tous les cinq s'acquitter solidairement d'une amende douanière de 300.000 euros.

Source : www.europe1.fr

Textes rassemblés par Dzigbode Kossiwa AVEKO

CULTURE

JEUX N°011

Enigme : Enigme de Stanford

1. Mieux que dieu,
2. Pire que le diable,
3. Les pauvres en ont,
4. Les riches en ont besoin,
5. Si on en mange, on meurt.

Qui suis-je ?

Jeu des erreurs Retrouvez les 10 différences sur les 2 images ci-dessous



Sudoku

Comment jouer ?

Une seule règle : toutes les cases doivent être remplies par un chiffre de 1 à 9. Les neuf cases de chacune des 9 lignes doivent contenir, dans un ordre quelconque, des chiffres de 1 à 9 et il en est de même pour les 9 colonnes, ainsi que pour les 9 pavés.

				6	8		3
1	9						
8		3	1			2	
4				5	1		6
7				2			4
				7		8	
	1				5		7
		4					
	5			3		1	

Mots croisés

Retrouvez les noms ou les mots en reliant les lettres

A	Ê	Î	I	L	Ô	C	A	P	E
L	S	A	L	L	E	R	Ç	E	G
E	V	S	E	E	E	L	I	R	E
U	Ï	C	I	T	D	Ù	N	S	À
T	À	E	T	S	I	R	U	O	T
I	F	O	N	C	T	I	O	N	O
R	B	Ô	E	N	U	E	J	N	U
I	A	S	S	U	M	E	R	E	R
P	H	Y	S	I	Q	U	E	L	T
S	É	L	E	C	T	I	O	N	E

SOLUTIONS DES JEUX N°010

Accident d'avion

Un veilleur de nuit ne doit justement pas dormir la nuit. Comment a-t-il rêvé de l'accident d'avion sans dormir ?

Jeu des erreurs



Sudoku

1	5	8	3	4	9	6	2	7
4	2	7	5	8	6	9	1	3
9	6	3	7	2	1	5	8	4
3	7	5	9	1	2	8	4	6
2	8	1	6	7	4	3	9	5
6	9	4	8	5	3	2	7	1
8	4	2	1	3	5	7	6	9
7	3	9	4	6	8	1	5	2
5	1	6	2	9	7	4	3	8

Mots croisés

G	F	V	Ê	E	C	A	P	S	E
Û	F	I	H	A	R	Y	A	E	C
J	H	D	C	Û	E	Î	R	R	H
E	S	E	R	V	T	Ê	F	I	A
T	V	R	U	E	T	C	A	R	T
A	C	A	R	O	U	B	I	E	R
T	E	G	A	Y	O	T	T	E	N
A	E	O	Ï	H	J	R	M	É	Ë
P	C	Y	C	L	S	M	E	Y	
È	M	Û	R	E	B	E	N	E	S

patate, yoga, vide, parfait, rire, chat, ebene, cyclisme, nettoyage, bijoutier, rue, servi, caroubier, ecapse, mûre ←

Jeux proposés par Yatimpou DJATO

BON A SAVOIR POUR VOS VOYAGES

ARTICLES REGLEMENTES DANS LES BAGAGES

REGULATED ITEMS IN LUGGAGE

Interdits en cabine

Prohibited in cabin



Objets pointus ou tranchants (Couteaux, ciseaux), outils de travail (Scie, perceuse, tournevis)
Sharps (knives, scissors...), working tools (drill, saw, screwdriver...)



Instruments contondants (Casse tête, batte de base ball...)
Blunt object (Artifact club, base-ball bat...)



Armes à feu et objets y ressemblant ou objets assimilés
Firearms and similar



Appareils à effet paralysant (Taser, bombe lacrymogène...)
Device with paralysing effects (Taser, teargas grenade...)



Tous les autres liquides doivent être rangés dans les bagages enregistrés (en soute).

All other liquids must be carried in check-in luggage (in hold).

Mesures de sûreté s'appliquant aux liquides, gels, crèmes, pâtes, aérosols

Sont autorisés en cabine :

- Les articles achetés dans les boutiques hors taxe. La preuve d'achat doit rester dans le sac fourni lors de l'achat.
- Par passager, les flacons de 100ml maximum à disposer dans un seul sac plastique transparent fermé d'une dimension d'environ 20x20cm.
- Les médicaments et les aliments diététiques spéciaux comme les aliments pour bébés.

Safety measures applicable to liquids, gels, creams, pastes and aerosols :

Are authorized in cabin :

- Articles purchased in duty free. The proof of purchase must stay in the bag supplied during the purchase.
- Per passenger, bottles and other containers of 100ml or less, placed in one clear, reusable quart or liter-sized plastic bag.
- Medicine and dietary food as baby food.



Interdits en soute et en cabine

Prohibited in hold and cabin



Batteries humides, piles et batteries au lithium
Wet batteries and lithium batteries



Liquides et solides inflammables
Flammable liquids & solids



Substances et engins explosifs, feux d'artifices, Cartouches pour armes de chasse ou de sport
Explosives, fireworks, munition for hunting and sporting weapons



Gaz
Gas



Poisons et substances infectieuses
Poisons and infectious substances



Masses magnétisées
Magnets



Produits corrosifs
Corrosives



Aérosols, parfums et médicaments non radio actifs
Aerosol, perfumes and non-radioactive medicines



Matières radioactives
Radioactive materials



Fer à repasser contenant des gaz d'hydrocarbure
Ironing board with hydrocarbon gas



Boissons alcoolisées à plus de 70% d'alcool
Alcohol Drinks containing more than 70% alcohol volume



Malette et serviette équipées d'alarme
Briefcase with installed alarm



**AUTORITE DE SURETE DE L'AEROPORT
INTERNATIONAL GNASSINGBE EYADEMA**

Contact: Tél.: +228 22 26 26 20, E-mail: contactasaige@asaige.tg



Permanence
70 43 15 08

N° VERT 8202



AEROPORT INTERNATIONAL GNASSINGBE EYAD



Le Virus est toujours là, **Respectez le port du masque et les mesures barrières.**



Se laver régulièrement les mains à l'eau et au savon



Utiliser le gel hydroalcoolique pour désinfecter les mains



Porter régulièrement le masque de protection



Eviter la foule ou l'attroupement



Eviter de serrer les mains en se saluant



Désinfecter régulièrement les objets d'utilisation publique



Pour toute information ou signaler un cas de contamination au
CORONAVIRUS