



International  
Civil Aviation  
Organization

Organisation  
de l'aviation civile  
internationale

Organización  
de Aviación Civil  
Internacional

Международная  
организация  
гражданской  
авиации

منظمة الطيران  
المدنى الدولي

国际民用  
航空组织

Réf: ES ER 37 - 0244

21 mars 2012

**Objet:** Sommet sur la sécurité aérienne AFI - 2012 (Johannesburg, Afrique du Sud, 14 -16 mai 2012)

Madame/Monsieur,

1. J'ai l'honneur de vous informer que l'IATA et l'OACI se proposent d'organiser un Sommet sur la sécurité aérienne AFI 2012 du 14 au 16 mai 2012 au Sun Hôtel, à Sandton City, Johannesburg (Afrique du Sud), en coopération avec la CAFAC, AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, ACI, EASA, FAA, CANSO, l'IFALPA, l'IFATCA, BOEING<sup>1</sup> et AIRBUS. Vous êtes cordialement invités à y participer personnellement. La nécessité d'un tel sommet se justifie par le rôle crucial que joue un transport aérien fiable et sûr dans les économies africaines.

2. Comme vous le savez, la certification et surveillance inefficaces des détenteurs de certificats d'exploitants de transport aériens (CTA) constituent les facteurs les plus importants contribuant aux problèmes graves de sécurité du programme USOA de l'OACI. C'est pourquoi un atelier d'un jour sur la certification des exploitants a été intégré au Sommet en vue du sensibiliser les DGCAC sur l'importance de la certification.

3. Vous vous souviendrez que les performances de sécurité de l'Afrique entravent le taux de croissance du transport aérien et, par conséquent, elles ont un impact négatif sur le développement économique durable des Etats africains. D'où la décision des organisateurs d'élaborer le Plan d'action stratégique pour l'amélioration de la sécurité AFI 2012-2015. Ce plan vise à renforcer la supervision de la sécurité d'une part et la rectification des performances de la sécurité des exploitants dans la région d'autre part. Il propose également des outils des meilleures pratiques à mettre en œuvre au cours de cette période de trois ans.

4. Le plan stratégique sera soumis aux décideurs (Directeurs Généraux d'aviation civile, de compagnies aériennes, des fournisseurs des services de la navigation aérienne et d'aéroports) pour adoption lors du Sommet de la sécurité aérienne AFI 2012. Veuillez-vous référer au programme provisoire du Sommet de la sécurité aérienne AFI 2012 ci-joint.

5. Je suis également heureux de vous informer que, dans l'attente de la confirmation de votre participation personnelle en tant que Directeur général de l'aviation dans votre Etat, vos frais de voyage et d'hébergement seront pris en charge. Dès confirmation de votre participation personnelle, l'IATA entreprendra les démarches nécessaires pour votre titre de voyage et votre hébergement à Johannesburg.

6. Je suis persuadé de votre engagement **personnel** pour l'amélioration la sécurité aérienne en Afrique et je vous en remercie en attendant d'avoir le plaisir de travailler avec vous au Sommet de la sécurité aérienne AFI 2012.

Veillez agréer Madame/Monsieur, l'assurance de ma haute considération.



**Meshesha Belayneh**  
**Directeur Régional, OACI,**  
**Bureau du Afrique Orientale et Australe**

**Pièces jointes** : Programme provisoire du Sommet de la sécurité aérienne AFI 2012  
: Liste des Acronymes



EN PARTENARIAT AVEC AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, AFCAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, IFALPA, IFATCA, BOEING & AIRBUS

## Sommet sur la Sécurité Aérienne en Afrique - 2012

Du 14 Au 16 Mai 2012, Sun Hôtel, Sandton, Johannesburg, République d'Afrique du Sud

### Améliorer la sécurité et renforcer le développement durable du commerce international

*L'aviation est un catalyseur du développement durable des économies africaines et leur intégration dans le marché mondial.*

*Le partenariat pour mettre en œuvre des stratégies qui améliorent la sécurité ; la première priorité de l'aviation qui demeure le plus grand défi de l'Afrique.*

#### POURQUOI LE SOMMET DE LA SÉCURITÉ ?

L'analyse de 56 accidents des 5 dernières années impliquant des transporteurs africains indique que les principaux facteurs contributifs comprennent la faiblesse de la supervision, la certification incorrecte des exploitants aériens, les problèmes de qualification et de formation des pilotes, la mise en œuvre limitée des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par les exploitants et le non-respect des procédures normalisées d'exploitation (SOP). En conséquence, les accidents se divisent en deux catégories principales, sorties de piste et perte de contrôle. L'impact en vol sans perte de contrôle (CFIT) constitue la troisième catégorie. Ainsi l'objet du Sommet sur la sécurité aérienne en Afrique de 2012 est d'adopter les stratégies nécessaires réalisables pour renforcer la supervision de la sécurité et améliorer la performance de la sécurité dans la région à la fin de l'année 2015.

#### Le plan d'action stratégique pour l'amélioration de la sécurité dans la région AFI entre 2012 et 2015.

Le Plan d'action stratégique pour l'amélioration de la sécurité est en cours d'élaboration pour le Sommet:

Il comprend cinq tâches qui s'attaquent aux défis auxquels est confrontée la région, pour atteindre une amélioration significative d'ici la fin de 2015.

1. Adoption et mise en œuvre d'un processus de supervision transparent qui abordera les facteurs causaux au niveau des États et les carences qui ont conduit à des restrictions sur les opérations internationales pour certains transporteurs basés en Afrique.
2. Mise en œuvre des mesures de sécurité pour éviter les sorties de pistes;
3. Formation sur la prévention de la perte de contrôle d'aéronef;
4. Mise en œuvre de l'analyse des données de vol (FDA) par tous les exploitants de la Région AFI;
5. Mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) par toutes les compagnies aériennes, les fournisseurs des services de navigation aérienne et les aéroports de l'OACI, conformément aux exigences IOSA / OACI.

#### QUI DEVRA PARTICIPER AU SOMMET ?

Le Sommet devrait aboutir à l'établissement d'un partenariat pour la mise en œuvre d'un plan d'action stratégique régional sur l'amélioration de la sécurité. La participation au Sommet se fera uniquement sur invitation. Les invitations seront adressées aux décideurs, les directeurs généraux des autorités d'aviation civile des États africains, des services de la navigation aérienne des fournisseurs, des autorités aéroportuaires, des compagnies aériennes africaines et les fonctionnaires sélectionnés de parties prenantes clés de l'aviation.

Il est prévu que près de 200 participants prennent part aux délibérations du Sommet.

#### LES ORGANISATEURS

L'IATA et l'OACI, en partenariat avec l'AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, la CAFAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, l'IFALPA, l'IFATCA, Boeing et Airbus ont décidé d'organiser le Sommet, en ayant conscience du rôle primordial que joue l'aviation dans les économies africaines et l'état de sécurité de l'aviation en Afrique.

#### TRANSPORTEURS OFFICIELS

Ethiopian Airlines, Kenya Airways, South African Airways sont les transporteurs officiels qui soutiennent l'événement en offrant des tarifs spéciaux pour les participants au Sommet.



EN PARTENARIAT AVEC AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, AFCAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, IFALPA, IFATCA, BOEING & AIRBUS

## PROGRAMME DU SOMMET SUR LA SECURITE DANS LA REGION AFI

### Améliorer la sécurité et renforcer le développement durable du commerce international

Ensemble, aborder les défis de la sécurité et adopter les stratégies idoines pour:

- La réduction du taux d'accidents en Afrique vers la moyenne mondiale d'ici à l'an 2015 et;
- La mise en œuvre des meilleures pratiques menant à la levée des restrictions internationales sur les Etats et exploitants africains.

#### PREMIERE JOURNEE: LE 14 MAI 2012

#### ATELIER POUR LES DGAC SUR LA CERTIFICATION DES EXPLOITANTS

---

08:30 – 09:00 Inscription

---

09.00 – 10.30 Présentations de l'atelier

---

10.30 – 11.00 Pause café

---

11.00 – 13.00 Présentations de l'atelier et discussions

---

13.00 Fin de l'atelier

---

07:30 – 09:00 Inscription

---

#### DEUXIEME JOURNEE : LE 15 MAI 2012

#### OUVERTURE DU SOMMET DE LA SÉCURITÉ

09:00 – 09:20 L'Aviation, secteur clé pour le développement économique durable de l'Afrique et l'intégration des économies africaines dans le marché mondial.

*L'honorable S'bu Ndebele-Ministre sud-africain des Transports et Tony Tyler Directeur General/CEO de l'ATA*

09:20 – 10:20 Panel de discussion sur la pertinence de l'aviation

*Dr Ibrahim-Commission de l'Union Africaine (UA), Ms. Iyabo O. Sosina Secrétaire général de la CAFAC le Dr Elie Chingosho- Secrétaire général de l'AFRAA, Guenther Matschnigg-Vice-président de l'IATA, Sécurité, Operations et Infrastructure, Nancy Graham-Directeur du Bureau de la navigation aérienne de l'OACI, et Marlin Dailey – Boeing*

*Modérateur: L'honorable Omari Nundu (Ministre tanzanien des Transports)*



EN PARTENARIAT AVEC AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, AFCAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, IFALPA, IFATCA, BOEING & AIRBUS

- Pourquoi la sécurité aérienne est essentielle au développement du transport aérien en Afrique?
- Comment la sécurité affecte-elle les exploitants africains?
- Où en sommes-nous dans le monde entier et pourquoi nous devons améliorer la sécurité dans le transport aérien en Afrique?

---

**10.20 – 10.50**      **Pause-café**

---

**DÉFIS DE SÉCURITÉ QUI ONT CONTRIBUÉ A LA SITUATION ACTUELLE DE LA REGION AFI**

**10:50 – 11:30**      **Les résultats de l'analyse des accidents AFI de 2006 à 2011**  
*par Chris Glaeser-Directeur de l'IATA pour la sécurité dans le monde*

**11:30 – 12:10**      **Surveillance des Etats avec des problèmes graves de sécurité (PGS) et développement de plans d'action pour résoudre les PGS et autres carences de la sécurité**  
*par l'OACI*

**12:10 – 12:50**      Session de Questions et réponses  
*Modérateur: Dr O. B ALIU membre du Conseil de l'OACI*

---

**12:50 – 14:30** **Pause déjeuner**

---

**ABORDER LES DÉFIS**

**14:30 – 15:15**      **Panel de discussion sur les processus de supervision de la sécurité et les restrictions des opérations**

- Comment faire pour annuler les restrictions sur les exploitants africains qui mettent en œuvre les meilleures pratiques de l'industrie?
- Quels sont les processus de contrôle transparents qu'il faut mettre en place à cet effet? – Par l'OACI, de la FAA, l'EASA et de la CAFAC

*Le Modérateur L'honorable Omari Nundu (le ministre tanzanien des Transports)*

---

**15:15 – 15:30**      **Pause-café**

---

**ABORDER LES DÉFIS**

**15:30 – 16:15**      **Panel de discussion sur les processus de supervision de la sécurité et les restrictions des opérations (Suite)**

- Comment faire pour annuler les restrictions étrangères des exploitants africains qui mettent en œuvre les meilleures pratiques de l'industrie?
- Quels sont les processus de contrôle transparents qu'il faut mettre en place à cet effet?

*Par l'OACI, de la FAA, l'EASA et de la CAFAC*  
*Le Modérateur L'honorable Omari Nundu (Ministre tanzanien des Transports)*



EN PARTENARIAT AVEC AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, AFCAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, IFALPA, IFATCA, BOEING & AIRBUS

- 16:15 – 16:45**      **Le Partage de l'expérience du Nigeria, comment la supervision a été renforcée pour jeter les bases d'un environnement propice à une exploitation saine et sauve**  
*par le Dr Demuren – Directeur Général NCAA*
- 16:45 –17:00**      Session de Questions et réponses

### TROISIEME JOURNEE: LE 16 MAI 2012 – MATIN

---

#### ABORDER LES DÉFIS

- 08:30 – 09:15**      **Panel de discussion sur le traitement de la de la gestion de la sécurité des pistes en Afrique**  
*Par C. Zweigenthal - Compagnies aériennes (AASA), A. Tounsi - Aéroports (ACI), Fournisseurs des services de navigation aerienne (Mme Obame Edou-ASECNA, Heind Reid - ATNS) Expert en sécurité de l'OACI - Commandant Carbaugh, Airbus - Commandant Johanna Du Plessis et Commandant Joao De Abreu, Airbus*  
*Modérateur: Mike O'Brien – IATA*
- Quelle est l'importance du phénomène de sortie de piste dans le monde ? En Afrique?
  - Comment planifier et mettre en œuvre efficacement les mesures de sécurité pour prévenir les sorties de piste pour veiller à ce que tous les personnels concernés soient formés (chez les exploitants, les aéroports, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autorités de l'aviation civile)?
- 09:15 – 10:00**      **Panel de discussion sur la façon d'aborder la perte de contrôle d'aéronefs**  
*par Boeing (Chamsou Andjorin & capitaine XX), (Capt ... IFALPA), (Dr Sunjoo Advani) ICATEC*  
*Modérateur: Commandant Johnny Woods*
- Quelle est l'importance de ce type d'accident (la perte de la de contrôle d'aéronef en vol) au monde ? En Afrique?
  - Quels sont les outils nécessaires pour remédier à la perte de contrôle d'aéronef en vol?
- 10:00 –10:30**      Session de Questions et réponses
- 
- 10:30 – 11:00**      **Pause-café**
-



EN PARTENARIAT AVEC AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, AFCAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, IFALPA, IFATCA, BOEING & AIRBUS

11:00 – 12:45

**Panel de discussion sur l'efficacité de l'analyse des données et efficace de données SMS de soutien mise en œuvre stimulé le développement de la culture de sécurité dans un environnement opérationnel:**

*Compagnies aériennes (Commandant Joao De Abreu-TM, le Commandant Mwangi-KQ, le Capt Desta-ET, le Commandant Okolo- VK, le Commandant Woods-SA & M. Sharra-PW), ANSP (Commandant Njama-KCAA, M. Gobena Guangul-EAEC, Directeur de la sécurité-ASECNA et Johnny Smit-ATNS), M. Voudry-OACI et B.Kavai-IATA:*

*M. Titus Naikuni - GMD & CEO de Kenya Airways*

- **Quelle est la contribution effective de l'analyse des données de vol (FDA) dans:**
  - La détection des faiblesses des procédures de vols?
  - L'identification des conditions d'approches instables?
  - L'engagement des ANSP et des gestionnaires d'aéroports aux escales où se produisent de nombreuses approches instables?
  - L'assurance de la mise en œuvre des procédures PBN pour faciliter les opérations de descente continue en TMA et de prévenir les sorties de piste?
  - Tout en répondant à mise en œuvre des normes FDA de l'OACI?
  
- **Comment faire pour combler les lacunes en vue de définir la base de la mise en œuvre des systèmes de gestion de la sécurité dans les opérations et de respecter les normes de l'OACI? Série d'ateliers internes pour:**
  - Identifier les lacunes SMS et de discuter comment les fermer
  - Comment faire pour passer de la déclaration de mission de l'entreprise à une politique de sécurité qui réponde aux exigences du Doc 9859 de l'OACI ?
  - Sensibiliser les cadres hiérarchiques et accroître leur participation effective à la gestion de la sécurité
  - Comment augmenter la production de rapports de sécurité et stimuler la participation à l'échange de données afin de renforcer encore le développement de la culture sécurité?

---

12:45 – 15:00 Pause déjeuner

---



EN PARTENARIAT AVEC AFRAA, ASECNA, ATNS, AASA, AFCAC, ACI, EASA, FAA, CANSO, IFALPA, IFATCA, BOEING & AIRBUS

## CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

**15:00 – 16:00**

Adoption du plan d'action stratégique sur le renforcement de la sécurité AFI 2012 – 2015 (y compris les 5 tâches réalisables à mettre en œuvre de 2012 à 2015)

*Le Modérateur L'honorable Omari Nundu (le ministre tanzanien des Transports)*

1. Adoption du plan d'action stratégique sur le renforcement de la sécurité AFI 2012 – 2015 (y compris les 5 tâches réalisables à mettre en œuvre de 2012 à 2015)
2. Adoption et mise en œuvre d'un processus de surveillance réglementaire transparent qui abordera les facteurs de causalité des États et des lacunes qui ont conduit à des restrictions sur les opérations internationales pour certains transporteurs AFI base.
3. Mise en œuvre des mesures de gestion de la sécurité en pistes qui sont incluses dans la mallette OACI / IATA d'ici 2012 par toutes les compagnies aériennes AFI, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les gestionnaires d'aéroports
4. Mise en œuvre d'un programme de formation pour parvenir la perte de contrôle d'aéronefs par tous les exploitants d'ici fin 2012
5. Mise en œuvre des normes relatives à l'analyse des données de vol (FDA) de l'OACI par tous les exploitants d'ici le 31 Décembre 2014 et;
6. Mise en œuvre des normes de gestion de la sécurité de l'OACI par tous les opérateurs, à savoir, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de AFI services de navigation aérienne et les gestionnaires d'aéroports d'ici le 31 Décembre 2014.

## Attachment 2

### ACRONYMS

<b>AFCAC</b>	-	<i>African Civil Aviation Commission</i>
<b>AFRAA</b>	-	<i>African Airlines Association</i>
<b>ASECNA</b>	-	<i>L'Agence pour la Sécurité de la Navigation aérienne en Afrique et à Madagascar</i>
<b>ATNS</b>	-	<i>Air Traffic and Navigation Services of South Africa</i>
<b>AASA</b>	-	<i>Airlines Association of Southern Africa</i>
<b>ACI</b>	-	<i>Airports Council International</i>
<b>EASA</b>	-	<i>European Aviation Safety Agency</i>
<b>FAA</b>	-	<i>Federal Aviation Administration, USA</i>
<b>CANSO</b>	-	<i>Civil Air Navigation Services Organization</i>
<b>IFALPA</b>	-	<i>International Federation of Airline Pilots' Associations</i>
<b>IFATCA</b>	-	<i>International Federation of Air Traffic Controllers' Associations</i>
<b>AIRBUS</b>	-	<i>An aircraft manufacturing subsidiary of, European Aeronautic Defence and Space Company N.V. (EADS)</i>
<b>BOEING</b>	-	<i>World's largest aerospace company and leading manufacturer of commercial jetliners and defense, space and security systems</i>