

# *Atelier sur la mise en œuvre de la feuille de route sur la sécurité du transport aérien*

## *Vue d'ensemble: But, Structure et Objectifs*

**Chamsou Andjorin**

Représentant le Groupe Industriel pour la  
Stratégie de la Sécurité

Directeur, Boeing International



# *Plan de la Presentation*

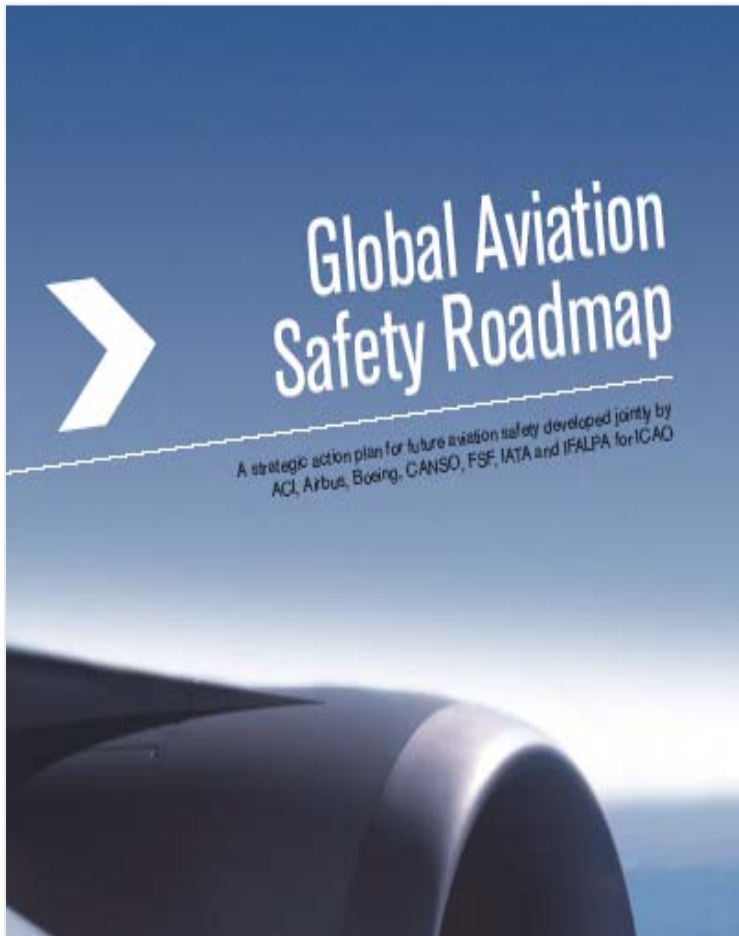
---

- Objet de l'Atelier
- Mise en œuvre de la feuille de route
- Structure de l'atelier
- Buts et Objectifs

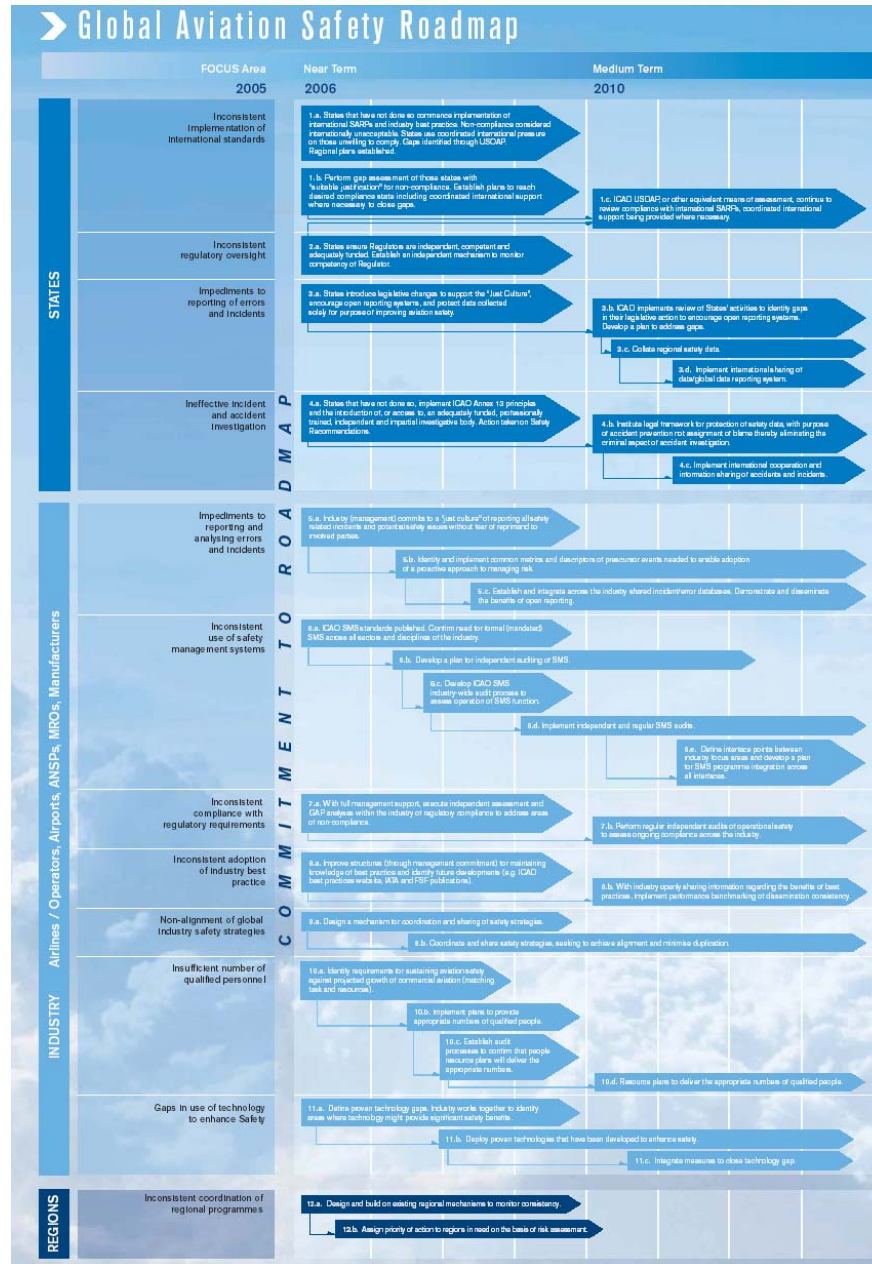


# La Feuille de Route pour la Sécurité du Transport Aérien Mondial

L'Industrie s'engage à coordonner ses actions autour d'un plan commun

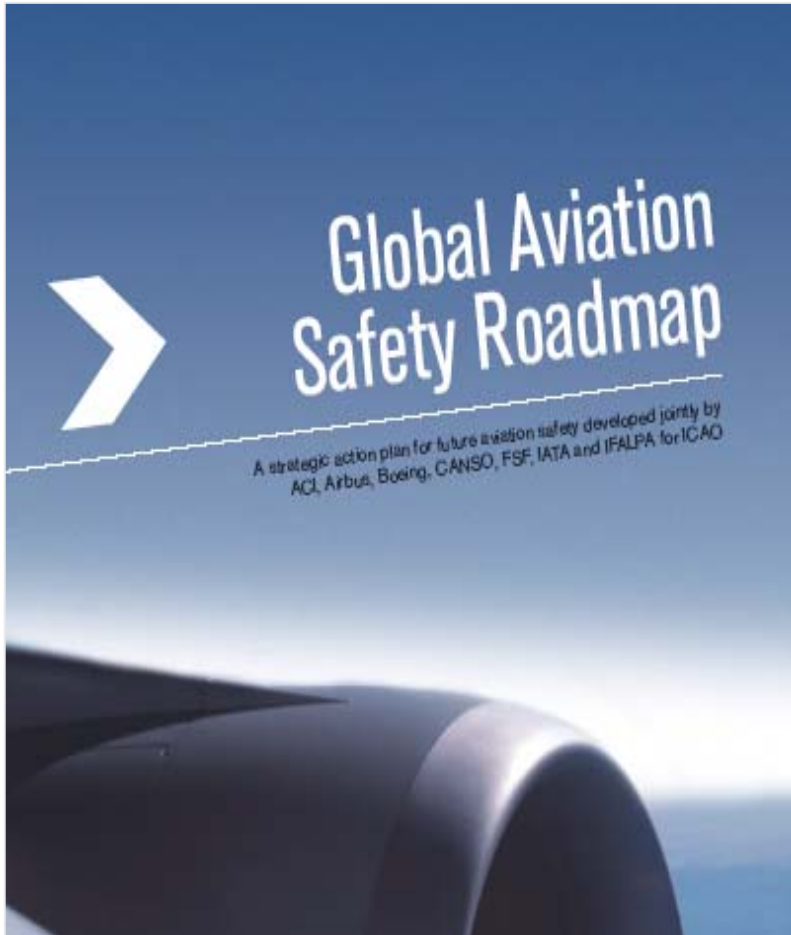


# Douze domaines pour les Etats, l'Industrie, et les régions



# Les 12 domaines de la Feuille de Route: "Les Routes"

## Domaines d'intervention



- **Etats**
  - Cohérence dans l'application des normes internationales
  - Cohérence dans la supervision de la sécurité
  - Non Entrave aux comptes rendus d'erreurs et incidents
  - Efficacité des enquêtes sur les incidents et accidents
- **Industrie**
  - Non entrave au rapports et analyses d'erreurs et incidents
  - Usage constant des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)
  - Conformité constante aux exigences réglementaires
  - Adoption constante des meilleures pratiques de l'industrie
  - cohérence des stratégies de l'industrie en matière de sécurité
  - Nombre suffisant de personnel qualifié
  - Application des technologies pour renforcer la sécurité
- **Régions**
  - Coordination constante des programmes régionaux

**Adopté par les Directeurs Généraux de l'Aviation Civile à la Conf., Mars 2006**

## *Finalité de l'Atelier*

---

- En ce 21<sup>e</sup> siècle la sécurité de l'aviation devrait être un droit basique de tout citoyen du monde.
- Le taux d'accident en Afrique est élevé et inacceptable.
- Nous avons l'opportunité de changer cela pour l'avenir au travers du Plan AFI en utilisant la feuille de route.
- Un changement positif rapide dépendra de:
  - l'Industrie et les Gouvernements travaillant ensemble
  - nous tous concentrant nos énergies communes sur les problèmes les plus significatifs.
- Cet atelier nous aidera à nous focaliser sur les meilleures pratiques et leur bon usage.

Global Aviation  
Safety Roadmap

A strategic action plan for future aviation safety developed jointly by  
ACI, Airbus, Boeing, CANSO, FSF, IATA and IFALPA for ICAO

# *Particularité de la feuille de route*

---

- Elle permet de se focaliser sur les domaines prioritaires.
- Elle repose sur un processus logique qui permet d'investir ses ressources et énergies sur les actions les plus critiques.
- Elle propose des objectifs mesurables qui permettent une gestion rigoureuse du processus d'amélioration.
- Elle optimise les efforts sur la base des systèmes existants évitant de créer de nouvelles bureaucraties.
- Elle permet aux donateurs de s'assurer que leurs contributions produisent les meilleurs résultats. D'où le soutien considérable de l'industrie à ce processus.
- Propose un cadre où l'Industrie et les Gouvernements travaillent ensemble pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation au plan mondial.

Global Aviation  
Safety Roadmap

A strategic action plan for future aviation safety  
developed by  
ACI, Airbus, Boeing, CANSO, IATA and IFALPA for ICAO



# *Plan de la Presentation*

---

- Objet de l'Atelier
- **Mise en œuvre de la feuille de route**
- Structure de l'atelier
- Buts et Objectifs



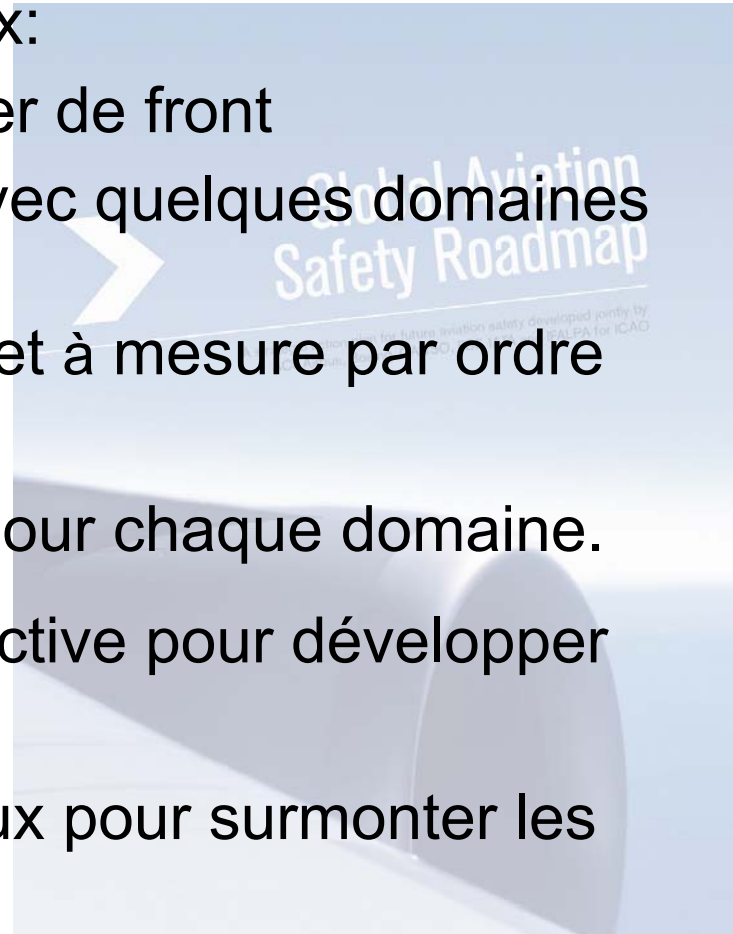


# *La feuille de route*

## *Mise en œuvre (2eme partie)*

---

- La feuille de route n'est qu'un guide
- Chaque Région développe son propre plan de sécurité
- Elle présente 12 domaines principaux:
  - Il n'est pas envisagé de les aborder de front
  - Il est recommandé de commencer avec quelques domaines critiques
  - Ensuite attaquer les autres au fur et à mesure par ordre de priorité
- Elle propose des objectifs graduels pour chaque domaine.
- Elle présente une méthodologie objective pour développer des plans d'actions.
- Elle capitalise sur les atouts régionaux pour surmonter les obstacles.



# *La feuille de route*

## *Mise en œuvre (2eme partie)*

---

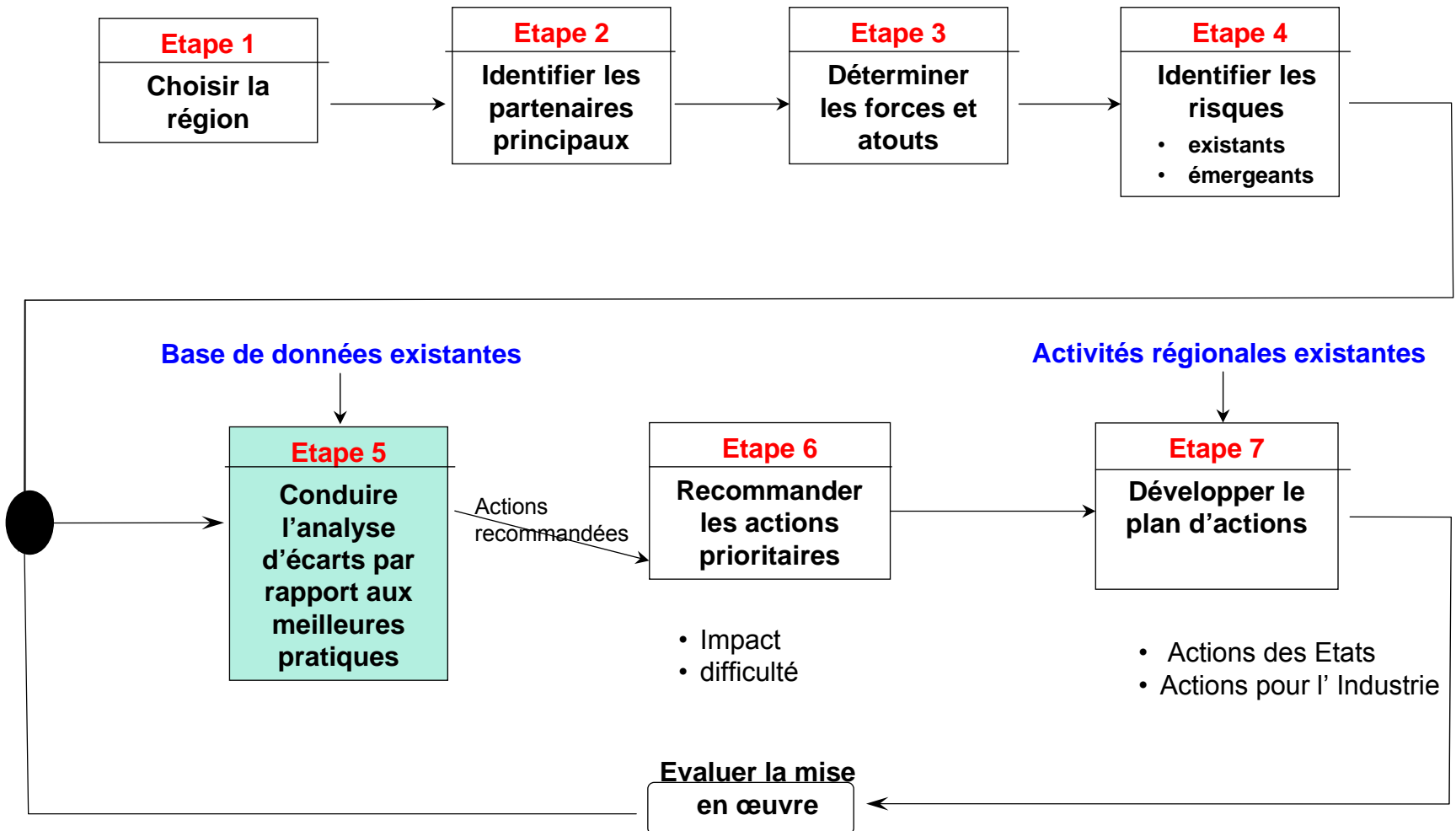
- Un plan détaillé pour guider la mise en œuvre de la feuille de route.
  - Les meilleures pratiques sont décrites pour chaque objectif
  - Des Mesures pour chaque pratique.
  - Un processus d'analyse d'écart pour évaluer la situation actuelle et mesurer l'écart à combler.
  - Un modèle de maturité pour chaque objectif basé sur la mise en œuvre des meilleures pratiques
- Cette 2eme partie permettra de développer votre plan initial.
- Un facilitateur vous aidera à conduire l'analyse d'écart sommaire pour quelques domaines choisis pour ce séminaire.

Global Aviation  
Safety Roadmap

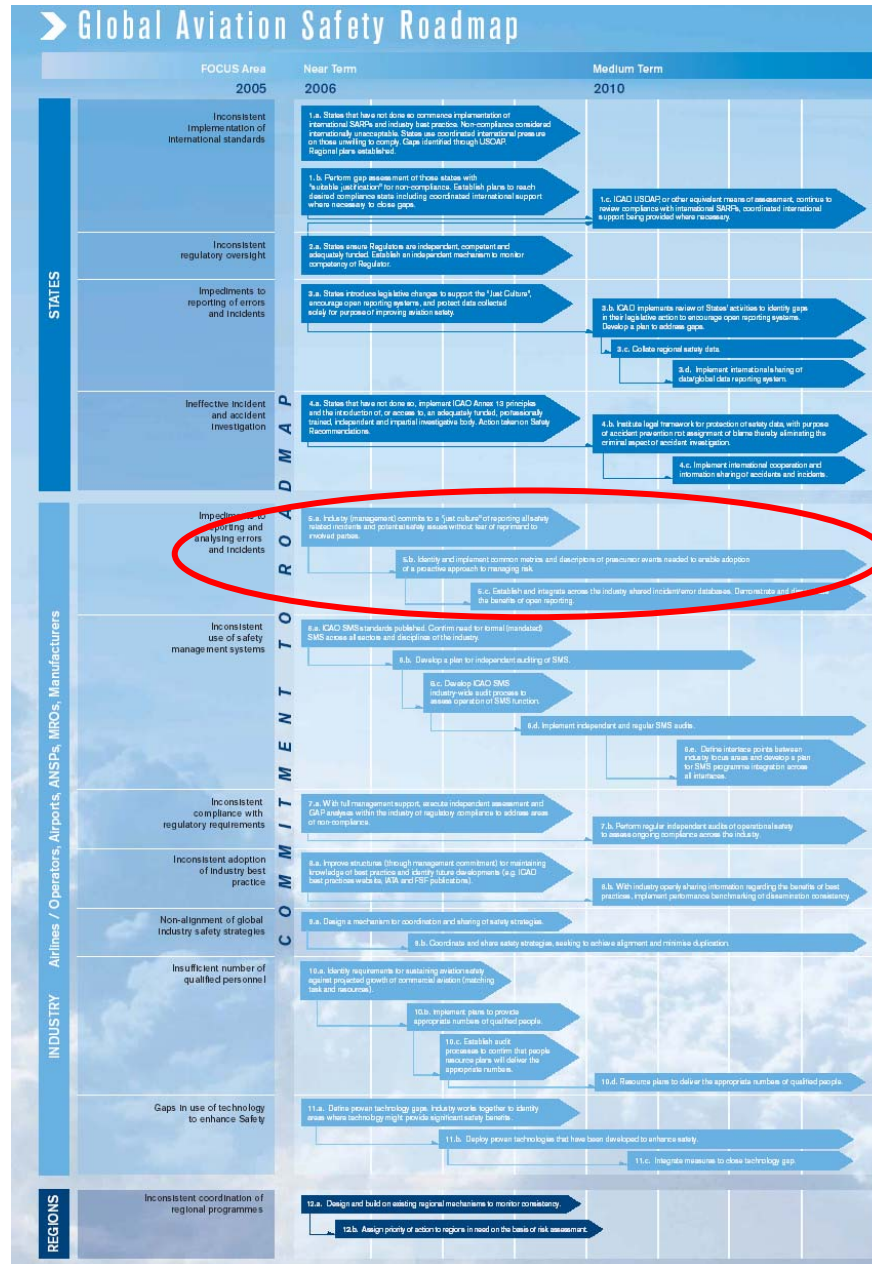
A strategic action plan for future aviation safety developed jointly by  
ACI, Airline Pilots, CANSO, FSF, IATA and IFALPA for ICAO

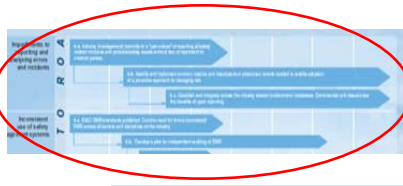
# Mise en œuvre de la feuille de route au niveau régional

## Processus de développement d'un plan régional



# Une démarche basée sur les meilleures pratiques





# Domaine 6: Objectifs

- **Domaine 6 – Entraves au rapport et à l'analyse des erreurs et incidents**
  - **Objectif 6a – L'industrie (la direction) s'engage en faveur d'une "culture juste" de rapport de tous les problèmes et problèmes potentiels pour la sécurité, sans crainte de réprimande pour les parties concernées.**
  - **Objectif 6b – Établir et utiliser un ensemble commun de paramètres et d'événements antérieurs en vue de d'une approche proactive de la gestion du risque.**
  - **Objectif 6c – Établir et intégrer, à l'échelle de l'industrie, des bases de données d'incidents/erreurs qui soient partagées. Démontrer et faire connaître les avantages de comptes rendus volontaires .**

Global Aviation Safety Roadmap

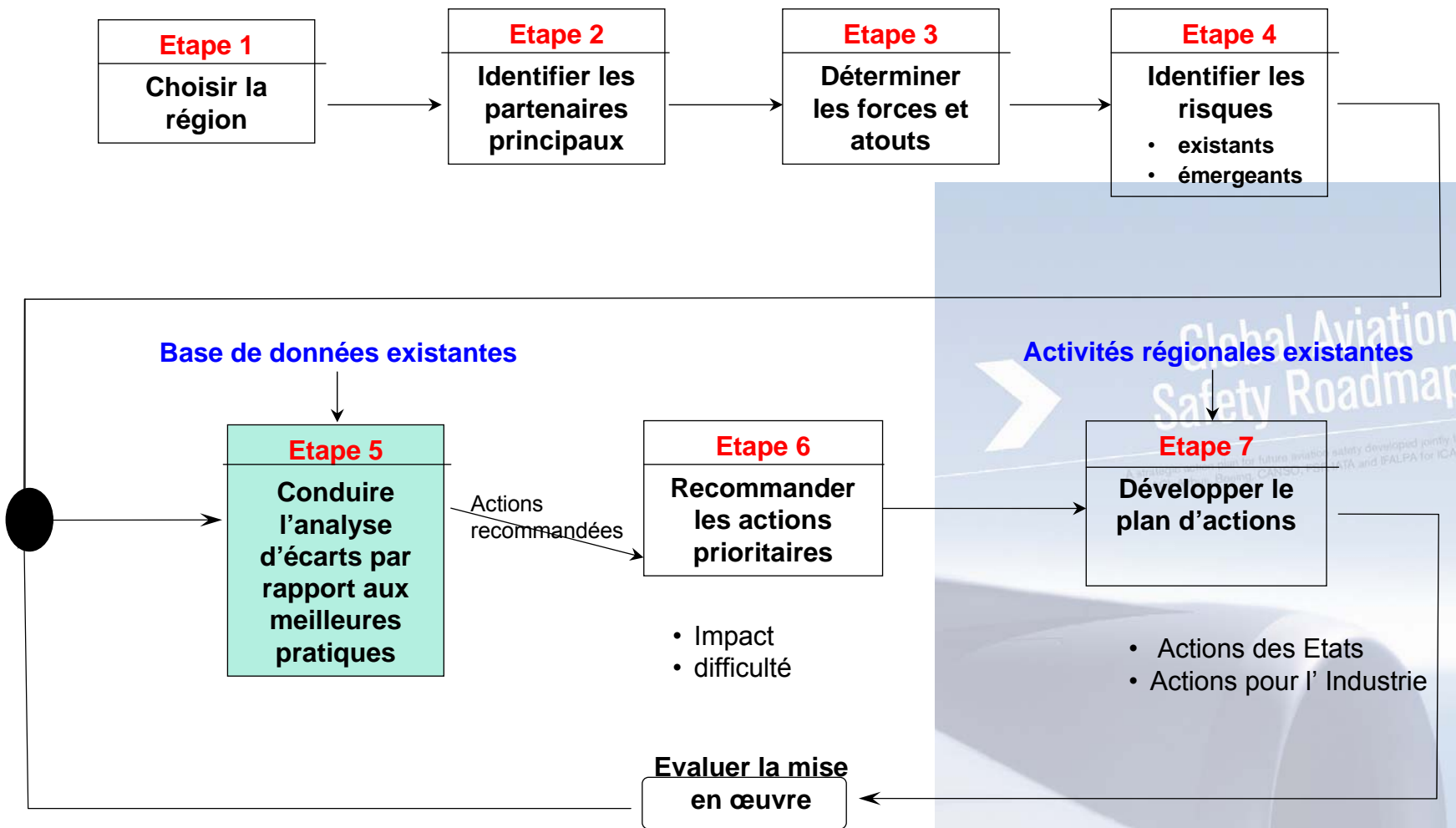
an action plan for future aviation safety developed jointly by ICAO, EASA, Transport Canada, CASA, ANS, CANSO, IATA and IFALPA for ICAO



# Meilleures pratiques: Objectif 6a

Tableau 6a –Meilleures pratiques	Paramètres
<p>BP 6a-1 – <b><u>L’État a mis en place un système de compte rendu ouvert.</u></b></p> <p>a. L’autorité de réglementation fait appliquer des règlements qui favorisent les comptes rendus ouverts, en étroite collaboration avec les parties prenantes de l’aviation.</p>	<p>a. Existence d’un cadre de réglementation sur lequel est basé un système de compte rendu ouvert</p> <p>b. Annexe 13 de l’OACI – Supplément E</p> <p>c. USOAP AIG 6.505</p>
<p>BP 6a-2 – <b><u>Les organisations d’aviation ont mis en œuvre en leur sein une “culture juste”</u></b></p> <p>a. Les organisations d’aviation qui n’ont pas encore mis en œuvre une “culture juste ” établissent des stratégies de mise en œuvre</p> <p>b. La haute direction démontre son engagement personnel et celui de l’organisation en faveur d’une “culture juste.</p>	<p>a. Une “culture juste” existe dans chaque organisation d’aviation (Référence IOSA ORG 1.2.3 &amp; IS-BAO AMC 3.2)</p> <p>b. Le premier dirigeant a signé une politique de “culture juste”</p>
<p>BP 6a-3 – <b><u>Chaque organisation d’aviation a mis en œuvre un programme d’éducation et de formation sur la “culture juste”, le comportement acceptable et la protection des comptes rendus</u></b></p> <p>a. Les organisations ont au sein de leur personnel un processus éducatif pour expliquer l’idée de “culture juste”.</p> <p>b. Comportement acceptable et comportement non acceptable sont clairement définis.</p> <p>c. Chacun est invité à rendre compte des incidents en rapport avec la sécurité sans crainte de représailles.</p>	<p>a. Un programme de formation sur la “culture juste” est conçu et mis en œuvre, avec participation obligatoire, pour tout le personnel de l’organisation. (Référence IOSA ORG 1.2.1 &amp; IS-BAO 3.2.1.e)</p>

# Etape 5 – Conduire l'Analyse d'écart





# Conduire l'analyse d'écart

- Référence à la feuille de route, Section 3.1.5.
- “Une analyse d'écart est simplement une évaluation qui compare la situation actuelle à l'objectif à atteindre”
- Etapes:
  1. Déterminer le niveau de mise en œuvre de chaque meilleure pratique
  2. Déterminer le niveau de maturité pour la région
  3. Identifier les actions recommandées

# Analyser les pratiques de référence

---

- Pour chaque pratique de référence:
  - Analyser les données disponibles et déterminer le niveau de mise en œuvre pour la région
  - Noter la différence entre l'existant et la situation de référence
- En plus des meilleures pratiques identifiées dans la feuille de route, on peut se référer à ce qui se fait ailleurs dans les autres régions.

## *Définir le niveau de maturité régional*

---

- Sur la base des informations recueillies sur la mise en œuvre des pratiques de référence, évaluer le niveau de maturité régional.
- Une fois le consensus atteint, l'indiquer par une ligne sur le model de maturité

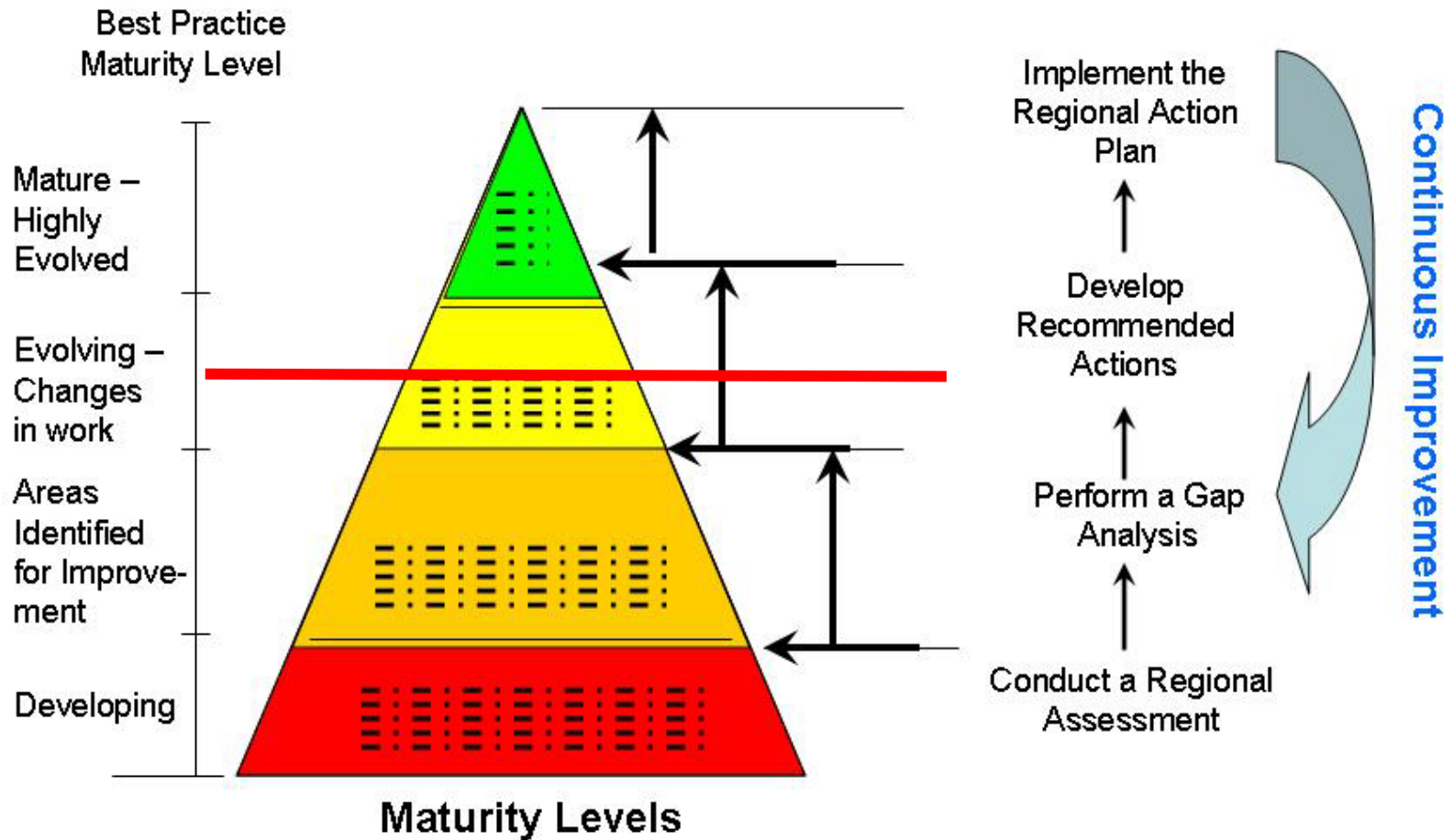


# *Niveau de maturité: Domaine 6*

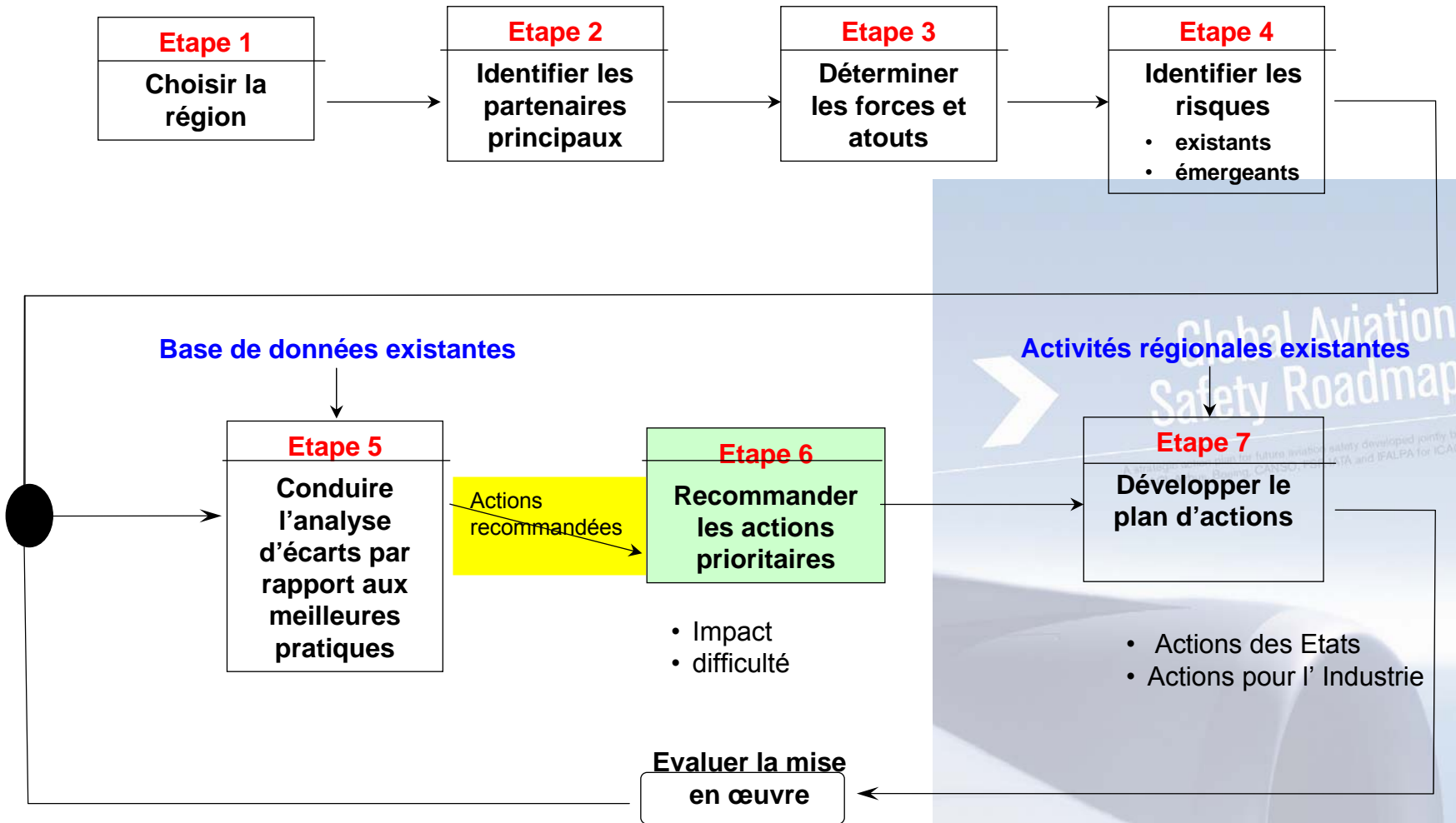
## **Entraves au rapport et a l'analyse d'incidents**

<b>Niveau de maturité</b>	<b>Capacité</b>
<b>Niveau 1 – En développement</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Il n'existe ni législation en la matière, ni programme de mise en place d'une "culture juste".</li> </ul>
<b>Niveau 2 – les aspects à améliorer sont identifiés</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une législation promouvant une "culture juste" est en place.</li> <li>• Une "culture juste" est établie au sein de l'organisation :               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Une déclaration de politique relative à une "culture juste" a été signée par le principal dirigeant.</li> <li>○ Le comportement acceptable/inacceptable dans une "culture juste" a été défini dans un document de l'organisation.</li> <li>○ Des programmes d'éducation et de formation sur la "culture juste" sont opérationnels.</li> </ul> </li> </ul>
<b>Niveau 3 – En évolution – Changements en cours</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système de compte rendu ouvert est opérationnel au sein de l'organisation.</li> <li>• Un système de compte rendu volontaire d'incident a été établi ou adapté pour l'organisme d'aviation.</li> <li>• L'organisme d'aviation s'investit dans des réunions IRM régionales ou mondiales.</li> <li>• Des dispositions sont en place pour protéger les informations confidentielles de l'organisation aéronautique lors de la collecte de données.</li> <li>• Une analyse proactive de l'information de sécurité est effectuée pour mettre en évidence les tendances.</li> <li>• Les travaux préparatoires de l'IOSA ont été accomplis et un audit est prévu.</li> </ul>
<b>Niveau 4 – Très évolué</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Un système FDM est opérationnel et est appliqué conjointement avec le système de compte rendu volontaire d'incident.               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Le personnel opérationnel intervient dans l'analyse des données.</li> </ul> </li> <li>• Des taxonomies communes ont été établies et convenues.               <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Les données sont partagées avec les autres organisations dans la région et/ou les partenaires d'une alliance.</li> </ul> </li> <li>• L'organisation a accompli avec succès une évaluation IOSA / IS-BAO ou un processus d'audit équivalent.</li> </ul>

# Model de maturité pour guider l'analyse d'écart



# Etape 6 – Evaluer les actions recommandées



# *Evaluer les priorités des actions recommandées*

---

- Référence à la feuille de route, Section 3.1.6.
- Pour chaque action recommandée identifiée à l'étape 5:
  1. Identifier l'impact sur la sécurité si cette action était mise en œuvre
  2. Déterminer la facilité/difficulté de mise en œuvre de cette action.
- Lister par ordre de priorité les actions recommandées



# Déterminer l'impact sur la sécurité

- Au travers de la synergie de groupe, déterminer l'impact potentiel sur la sécurité de l'action recommandée, si elle était pleinement appliquée.
- Evaluer chaque action recommandée suivant l'échelle ci-dessous:
  1. Peu d'impact sur la sécurité
  2. Un certain impact sur la sécurité
  3. Un impact considérable sur la sécurité



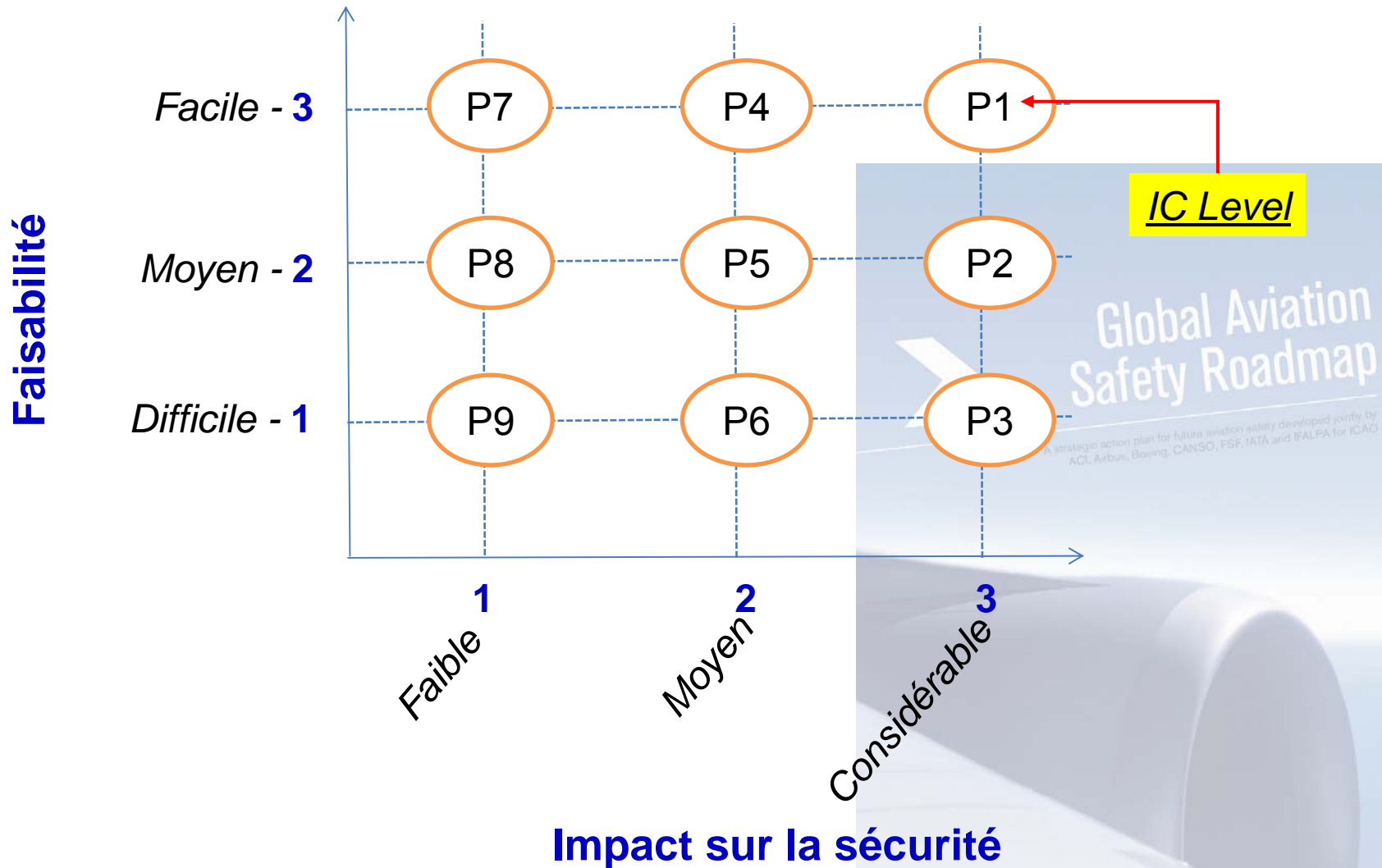
Global Aviation  
Safety Roadmap

A strategic action plan for future aviation safety developed jointly by  
ACI, Airbus, Boeing, CANSO, FSF, IATA and IFALPA for ICAO

# Déterminer la faisabilité

- A l'aide de la synergie de groupe, déterminer la faisabilité de chaque action recommandée.
- Evaluer chaque action selon l'échelle ci-après:
  1. Difficile à mettre en œuvre
  2. Difficulté moyenne à mettre en œuvre
  3. Peu ou pas de difficulté à mettre en œuvre
- Dans cette évaluation prendre en considération les aspects suivants:
  - Volonté politique/engagement/Consensus
  - Exigence de Ressource/disponibilité
  - Obstacles potentiels – situations pouvant empêcher la mise en œuvre

# Déterminer l'indice d'impact et de faisabilité



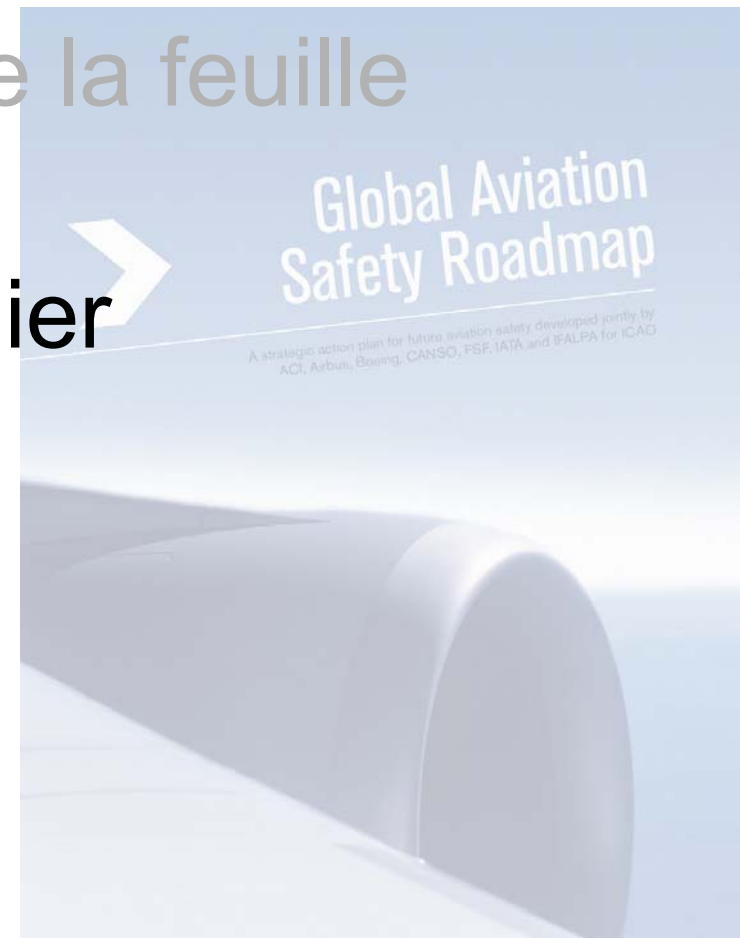
# ***Priorité des actions recommandées selon le niveau de l'indice de changement***

Action recommandée	Impact	Faisabilité	Niveau IC	Priorité choisie
1.				
2.				
3.				
4.				
5.				
6.				
7.				
8.				
9.				
10.				
11.				
12.				

# *Plan de la Presentation*

---

- Objet de l'Atelier
- Mise en œuvre de la feuille de route
- **Structure de l'atelier**
- Buts et Objectifs



# Groupes de travail

---

- L'atelier est conçu de sorte à faire participer tous les acteurs sur une base égale.
- Quatre groupes de travail avec une représentation proportionnelle des divers participants.
- Les participants sont repartis sur la base de leur domaine de compétence, pays, profession, etc..., afin d'avoir une représentation équilibrée.
- L'équipe de facilitateurs est composée de membres de ISSG et de l'OACI/AFI
- Les observateurs se familiarisent au processus et assistent les participants régionaux à développer leurs plans d'actions.
- Des instructions détaillées seront fournies aux groupes de travail.



# *Guide de discussions en groupe*

---

- Contribuer a la discussion et poser des questions.
- Maintenir un climat de respect mutuel pour les idées d'autrui.
- Les facilitateurs s'appliqueront à impliquer tout le monde.
- Tout participant peut soumettre un point de vue par écrit.
- Tout participants peut changer d'avis au tout moment.
- Les facilitateurs feront attention à la barrière de la langue et favoriseront une communication claire
- Les facilitateurs et participants devront observer ces règles et celles qui favorisent un climat d'échange fructueux
- Les facilitateurs feront appel à des volontaires pour prendre des notes des idées, faits, consensus, et questions.



# *Groupes de travail*

---

**Groupe A: Domaine 2 – Application cohérente des normes internationales**

Facilitateurs: Chamsou Andjorin  
Eugene Voudri

**Groupe B: Domaine 5 – Coordination efficace des programmes régionaux**

Facilitateurs: Amadou Guitteye  
Claude Gnassou



# Groupes de travail

---

## **Groupe C: Domaine 7 – développement cohérent des systèmes de gestion de la sécurité (SGS)**

Facilitateurs: Mamadou Ndiaye

Jean Waffo

## **Groupe D: Domaine 11 - Nombre suffisant de personnel qualifié**

Facilitateurs: Paul Lamy

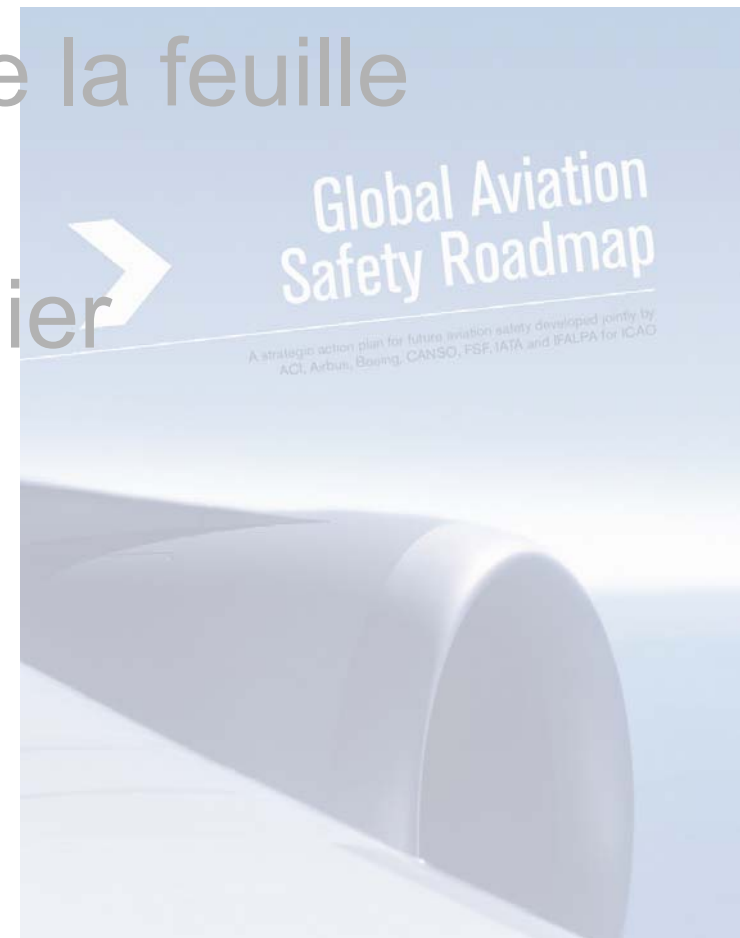
Michel Gérard



# *Plan de la Presentation*

---

- Objet de l'Atelier
- Mise en œuvre de la feuille de route
- Structure de l'atelier
- **Buts et Objectifs**



# *Objectifs de l'atelier*

---

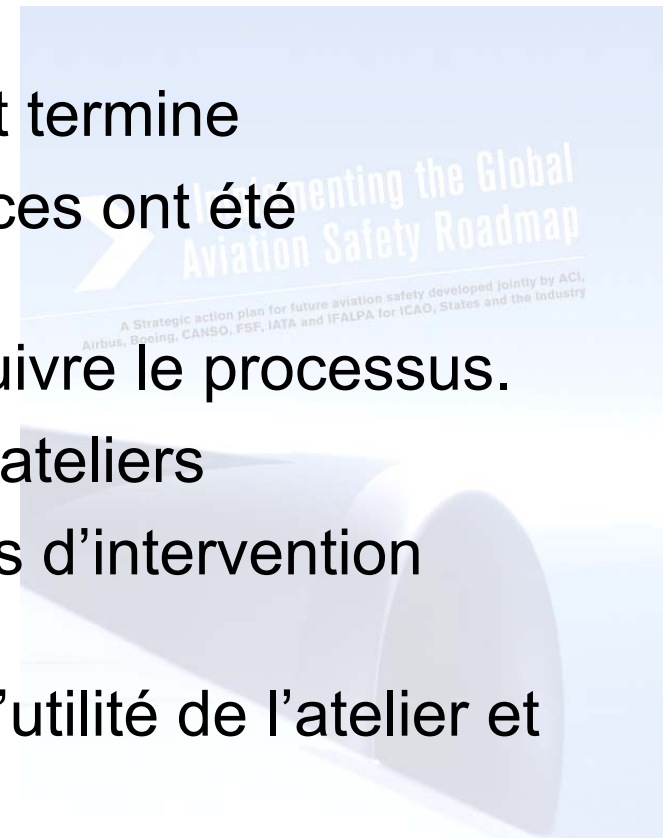
1. Faire connaître le plan mondial sur la sécurité du transport aérien et sa méthodologie basée sur la feuille de route.
2. Comprendre comment utiliser cet outil pour la mise en œuvre du plan AFI dans cette sous-région.
3. Permettre à ISSG et l'OACI d'avoir un retour d'information pour l'amélioration de la feuille de route et du plan de sécurité.



# Résultats attendus de l'atelier

---

- La mise en place d'une équipe régionale autonome et viable sur la sécurité du transport aérien regroupant gouvernements et industrie.
- Un plan d'action régional préliminaire pour les quatre domaines retenus pour cet atelier:
  - L'analyse d'écart préliminaire est terminée
  - Les données requises et les sources ont été identifiées
- Tous les acteurs s'engagent à poursuivre le processus.
  - S'engagent à organiser les futurs ateliers
  - S'engagent à couvrir les domaines d'intervention restants
- Les participants sont convaincus de l'utilité de l'atelier et satisfaits des progrès accomplis.



# *A nous tous de jouer maintenant!*

