dgac

DSAC

Les symposiums

JEUDI 10 DÉCEMBRE 2015

ASSISTANCE EN ESCALE

SÉCURITÉ DES VOLS, AGIR ENSEMBLE AU SOL

direction générale
de l'Aviation civile

direction
de la sécurité
de l'Aviation civile

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

BEA Bureau d'Enquêtes et d'Analyses pour la sécurité de l'aviation civile
dgac STAC
AIRFRANCE
UNION DES AÉROPORTS FRANÇAIS
WFS Worldwide Flight Services
VINCI AIRPORTS
AÉROPORTS DE PARIS
FedEx Express
SERVAIR
GROUPE EUROPE HANDLING
AIGLE AZUR
AIRBUS
alyzia
csae
fnam
HOP!
sasca

Ministère de l'Écologie, du Développement durable et de l'Énergie

www.developpement-durable.gouv.fr

Rosanne Cambrea Boltz

Responsable Sécurité des Vols - Opérations Sol, Direction Qualité et Sécurité

Activités Passage

Chef de Projet RLOSA

ZEC Performante

AIRFRANCE

Quelles sont les problématiques ?

Coactivité forte avec les nombreux intervenants en ZEC

Anticipation de l'augmentation des transits

Points de PKG parfois très contraints ne permettant pas le stockage

Manque de synchronisation des flux d'intervention

Absence de communication entre les intervenants

Attentes régulières des intervenants liées à la coactivité

→ Gains de productivité réalisables

Standards et Chronos actuels pas forcément réalistes dans toutes les situations

Objectif : Gagner en efficacité sur la touchée basse en limitant les problèmes de coactivité autour de l'avion

- Partager avec l'ensemble des **intervenants** de la touchée basse les **contraintes** de traitement opérationnel et les **impacts** générés sur la SST/SDV/réalisation du TTM
- Confirmer le besoin d'établir un **ordonnancement** formalisé des opérations des différents intervenants en ZEC
- Définir le **périmètre** d'intervention du projet ZEC Performante (quels types avions, quels points de PKG, phases statiques, phases dynamiques, …)

Organisation du Projet

- Commanditaire Chef de pôle Avion MC AF
- Périmètre

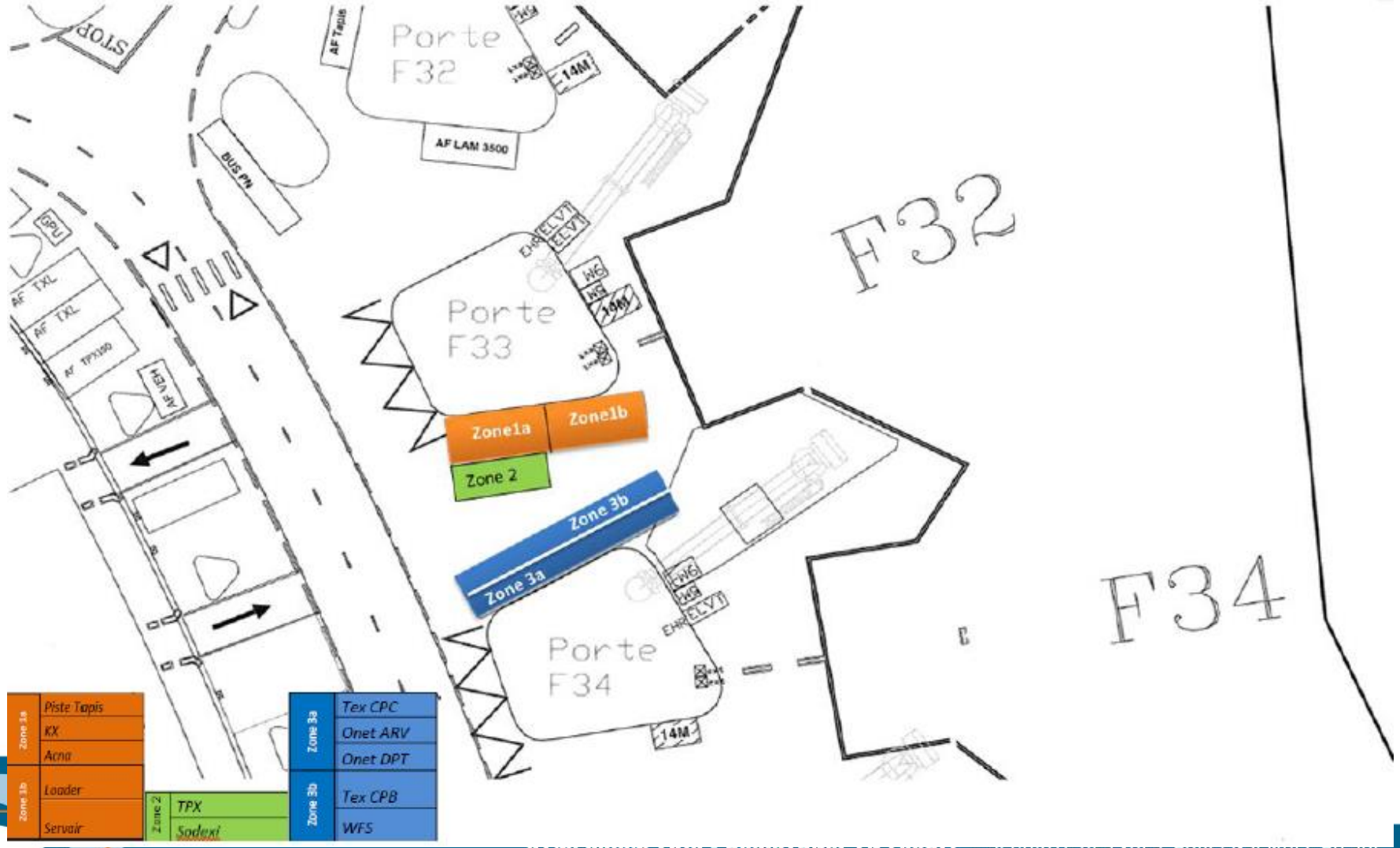
  - Avions mécanisés et Vrac
  - Tous les points de PKG des péninsules du T2F

- Découpage en lots :

  Lot 1 : Lean et optimisation
  ⇨ phase statique : attente accueil de l'avion
  ⇨ phase dynamique : pendant le traitement avion
  Lot 2 : Communication / accompagnement du changement
  Lot 3 : SST / SDV / QDS

Participants

ACNA
Servair
Pétroliers
GID
ONET
Piste AF
Services supports (SST SDV)


Porte F32
AF Tapis
AF LAM 3500
14M
BUS PN
GPU
AF TXL
AF TXL
AF TPX150
AF VEH
Porte F33
ELVT
ELVT
W6
W6
14M
F32
Zone1a
Zone1b
Zone 2
Zone 3b
Zone 3a
Porte F34
W6
W6
ELVT
14M
F34
Zone 1a
Piste Tapis
KX
Acna
Zone 1b
Loader
Servair
Zone 2
TPX
Sodexi
Zone 3a
Tex CPC
Onet ARV
Onet DPT
Zone 3b
Tex CPB
WFS

Conclusion

Une véritable analyse autour de l'organisation de la touchée basse, des différents intervenants et de leur moyens d'actions :

- Amélioration significative de la gestion de la coactivité
- Maitrise des risques d'accidents SST, SDV
- Optimisation global du temps d'intervention

RLOSA : Ramp Line Operations Safety Assessments

AIRFRANCE

RLOSA

RAMP

- Diversité des opérations sol dans la zone d'évolution contrôlée
- Co-activité entre les différents acteurs de la touchée
- Approximativement un tiers des incidents se produisent au sol

LINE OPERATIONS SAFETY ASSESSMENTS

- Système d'observations des opérations en temps réel initialement déployé en poste de pilotage
- Point central du programme de sécurité des vols et facteurs humains de l'**OACI**
- Programme de sécurité volontaire approuvé par la **FAA**
- Recommandation **ISRT**

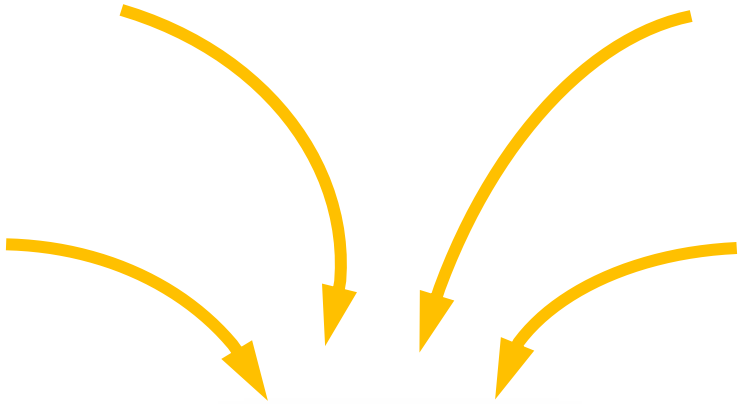
Pourquoi est-il nécessaire de déployer le projet RLOSA ?

Absence d'analyse des vols permettant d'évaluer la performance quotidienne en dehors des évènements

Volonté de mettre en place une approche de gestion plus prédictive de la sécurité des vols

Succès du déploiement du système d'observation LOSA des autres directions :

- Direction Générale des opérations aériennes
- Direction Générale Industrielle
- Direction Générale Sécurité en Vol



Complémentarité par rapport à la démarche d'accompagnement « coaching » qui valorise l'observation comme une aide et non comme une contrainte

RLOSA

Pourquoi est-il nécessaire de déployer le projet RLOSA ?

Système d'observations s'inscrivant dans la démarche d'amélioration continue initiée par l'Entreprise

Observations de pair à pair

Objectifs

- Faire un état des lieux à un instant t : identification des modes opératoires et pratiques non conformes (notions d'erreurs, menaces)
- Analyser les signaux faibles
- Ajuster et définir des indicateurs pertinents
- Prendre les mesures nécessaires pour réduire les risques de sécurité

CARACTERISTIQUES RLOSA

Observations réalisées de pair à pair

Implication de la Direction & Soutien des Instances Représentatives du Personnel

Non-punitif

Communication des résultats

Données collectées de façon anonyme et confidentielles

Observateurs préalablement formés

Observateurs volontaires

Démarche d'amélioration continue

A Air-France

Direction Générale
Opérations aériennes

2011 & 2015

Direction Générale
Industrielle

2014

Direction Générale
Service en vol

2012 puis pérenne

Et dans le monde…

LOSA : 70 compagnies

RLOSA : 3 compagnies

AIRFRANCE KLM

UNITED

RLOSA

SECURITÉ DES VOLS

OCTOBRE 2015

LE RAMP LOSA* ARRIVE EN PISTE

Observation
de 400 touchées

Du 19 octobre au 19 décembre 2015

Pistes du E/S3/S4 et F1/F2

Par qui ?

- Des formateurs, des RZA et des ROP **volontaires** et **formés**

Quoi ?

- Etude des **pratiques quotidiennes** à un instant T
- **Pas de contrôle individuel**
- Pas un audit réglementaire
- **Observations neutres** préservant la **confidentialité**

Pourquoi ?

- Évaluation des modes opératoires et du **contexte de travail**
- Proposition d'un plan d'actions ciblées
- Suivi de la performance SDV **collective**

***LOSA** = Line Operations Safety Assessments. Système d'observations en poste de pilotage pratiqué par de nombreuses compagnies. L'OACI le préconise pour d'autres secteurs d'activité. A Air France, il a été recommandé et mis en place aux Opérations Aériennes (dès 2011), à la Direction Générale Industrielle (2015), à la Direction Générale Service en Vol (depuis 2012). Une démarche identique s'applique au sol, RAMP LOSA.

LC MC CDG

Plus d'informations, vos questions
BP_MAIL_RLOSA@airfrance.fr

AIRFRANCE

AIRFRANCE

Conclusion

- Identifier les mauvaises et bonnes pratiques durant la touchée
- Evaluer la maîtrise de nos opérations sans attendre qu'un évènement se produise
- Identifier les contraintes du travail (infrastructure, conception des équipements)
- Définir un plan d'actions ciblées en fonction des points de faiblesse mis en exergue

dgac

DSAC

MERCI DE VOTRE ATTENTION

direction générale
de l'Aviation civile

direction
de la sécurité
de l'Aviation civile

50 rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15

téléphone : 01 58 09 43 21
télécopie : 01 58 09 43 38
www.developpement-durable.gouv.fr

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ministère
de l'Écologie,
du Développement
durable
et de l'Énergie