



N° 30/2004

Journal de l'association suisse des
contrôleurs de la circulation aérienne
"www.skycontrol.ch"

SOMMAIRE

| | |
|-------------------------------------|----|
| Edito | 3 |
| Ueberlingen - Rapport final | 5 |
| Where are we? (2) | 9 |
| Mesures d'économie | 15 |
| Négociations CCT | 16 |
| Divers | 17 |
| DOM, DOM, DOM... | 17 |
| International | 18 |
| Un syndicat unique | 18 |
| Fin de carrière honorable pour tous | 19 |
| Concept opérationnel | 19 |
| Fonds de prévoyance de swisscontrol | 20 |
| Les enregistrements radar légaux | 20 |

Founder Member of



member of



Editeur**Skycontrol**

CP 761, CH 1215 Genève 15

Fax : +41 22 757 37 95

www.skycontrol.ch

skycontrol@skyguide.ch

Président

David Mathieu

Membres du Comité

| | |
|--------------------|---------------|
| Laura Cassani | Tech-ops |
| Christoph Gilgen | Tech-ops |
| Martin Bryner | Tech-ops |
| Aline Jones | Socio-prof |
| Christophe Oberson | Socio-Prof |
| Stéphane Poggi | Trésorier |
| Philippe Burkart | Secrétaire |
| Sascha Herzog | A/D régionaux |

Contributions

Philippe Burkart
Aline Jones
Christoph Gilgen
Marc Baumgartner

Rédaction

Christophe Oberson

“Free Lances”

| | |
|---------------------|--------------------------------------|
| Baumgartner Marc | Conseiller |
| Bourret Catherine | Chèques REKA |
| Brunner Barbara | Traductions |
| Calloni Claudio | Vérificateur des comptes (suppléant) |
| Collins Catherine | Traductions |
| Cominot Stéphane | Archiviste |
| Eggert Walter | CISM, modération |
| Engelberger Viktor | Ancienneté et cures |
| Gassmann J.-Luc | Scrutateur |
| Graf Jean-Pierre | Chèques REKA |
| Leuenberger Max | Scrutateur, vérificateur des comptes |
| Mahler Marcel | Liaison Zurich |
| Matthey Olivier | CPT, Publications aéronautiques |
| Michael Wolfgang | Site Web |
| Pasquier Thierry | Vérificateur des comptes |
| Ramos Manuel | Skycare, Conseiller financier |
| Vuilleumier Carole | Administration |
| Wagnières J.-Pierre | Commission santé |
| Zimmermann Reto | Site Web |

Sky... travel (agence)

Gilgen Christoph
Sollberger Markus
Bertschy Nicolas

Skycontrol est le journal interne de l'Association suisse des contrôleurs de la circulation aérienne. Les vues de l'association sont identifiées comme telles. Les contributions individuelles au journal, quant à elles, représentent l'avis de leurs auteurs et pas nécessairement celui de l'association.

Edito

On est enfin au clair. Le BFU allemand a publié dans son rapport final les causes de la tragédie d'Ueberlingen. Et si les journalistes racontent parfois n'importe quoi, force est de leur donner raison sur un point: les reproches faits à skyguide sont accablants. Christoph Gilgen analyse le rapport dans cette édition et en tire ses conclusions.

Pour notre part, nous retenons tout d'abord de cette affaire ce qui s'est passé avant l'accident: les syndicats ont averti depuis des années la direction de skyguide, son conseil d'administration et l'OFAC des dérives de la sécurité aérienne, et tout particulièrement des dangers du SMOP (single man operations) plus de six mois avant la tragédie. Sans succès... Les syndicats peuvent se faire le reproche de ne pas avoir insisté avec plus de vigueur pour combattre et arrêter ces pratiques dangereuses.

Ensuite, nous retenons ce qui s'est passé après: skyguide s'est recroquevillée dans l'attentisme. Elle n'a pas fait d'autocritique et n'a ouvert qu'une enquête interne contre les deux CCAs en service à Zurich lors de la nuit fatidique. L'encadrement zurichois et ces managers, responsables du système mis en cause par

l'enquête allemande, échappent encore à une enquête interne, malgré les promesses.

La GL de skyguide, jusqu'à un certain point inconsciente de ces responsabilités, a déployé une grande énergie pour museler nos représentants qui ont essayé, par déontologie professionnelle, de trouver des explications et de donner un sens logique aux événements tragiques et bouleversants du 1^{er} juillet 2002. Tous les efforts de la part de ces gens pour convaincre skyguide de prendre conscience que sa responsabilité en tant qu'entreprise serait engagée tôt ou tard, ont été vains. Or, ironie du sort, l'exercice de communication après la publication du rapport d'enquête a été une pleine réussite. SG a finalement daigné présenter ses excuses, lorsque le BFU allemand leur a expliqué, point par point dans leur rapport, ce que les syndicats et ses représentants leur avaient dit depuis belle lurette.

Enfin, trop heureuse de n'avoir pas été hachée menu par la presse, la GL recommence, ou mieux continue à ronronner d'autosatisfaction. Malgré l'inculpation de 7 personnes, on ne communique rien en interne (aurait-on peur de réveiller des vieux démons?). Prétextant que ce sont des

«affaires privées», Skyguide tait que, comme par hasard, ces 7 personnes travaillent dans l'entreprise...

Bref, un vrai désastre... Les erreurs flagrantes de la nuit du 1^{er} juillet ont certes été corrigées mais tout indique que l'encadrement ne s'est pas encore rendu compte que le prochain gros dysfonctionnement ou incident enterrera définitivement le régime Skyguide actuel. Rien ne change, à part des ordres de service «parapluie» inapplicables et quelques concepts élaborés dans l'urgence et que personne n'essaie de mettre en œuvre correctement. L'encadrement opérationnel genevois continue sa course folle aux capacités en se fichant éperdument des règlements, de la CCT et du personnel. Le responsable zurichois, quant à lui, vante la productivité et parle d'unités de production en citant les divisions de contrôle.

Vu le succès inouï d'IREAP (90% des feedbacks disent que les gens sont satisfaits, voir très satisfaits), c'est IREAP 2 qui nous pend au nez. Ces «programmes réactifs» n'apportent rien d'autre qu'une criminalisation de l'individu par un nombre croissant d'interdictions comme l'interdiction de rentrer avant la fin du tour, l'interdiction de travailler sans head-set, l'interdiction de faire un airmiss, etc.

Le monde entier sait déjà que ces programmes sont voués à l'échec mais force est de constater que nous désirons les implémenter quand même. Le management parle souvent de safety mais ne fait rien, ou bien trop peu pour parvenir à instaurer et à vivre cette fameuse culture de sécurité «générative». Décidément, le fantôme de Paul Maximilien Müller n'a pas fini de hanter notre entreprise.

«Monsieur le Directeur, où êtes-vous?»

Le comité

Ueberlingen-Rapport final

Des défaillances tout au long de la chaîne

Introduction

Le 19 mai 2004, le BFU allemand a publié à Braunschweig (D) son rapport final sur la collision d'Ueberlingen. L'attente est terminée et l'analyse a commencé. Elle doit servir à éliminer les dysfonctionnements et les sources de défaillances du système ATC et proposer des améliorations durables.

Que signifie cette démarche pour les contrôleurs du trafic aérien ? Pour répondre à cette question, il faut considérer comment l'OACI définit, depuis novembre 2003, les trois niveaux successifs de gestion des conflits par le contrôle du trafic aérien : stratégique (Strategic layer), tactique (Tactical layer) et évitement de collision (Collision avoidance).

Sans rentrer, comme dans le rapport publié, dans le détail des causes directes ou indirectes, systémiques (inhérentes au système) et socio-techniques, nous analysons la collision niveau par niveau.

Le niveau stratégique

Le niveau stratégique comprend tout ce qui précède la gestion tactique. Il débute des mois ou des années avant que les conflits ne sur-

viennent dans les secteurs de contrôle. On y retrouve les règles OACI, comme les niveaux de vol semi circulaires, les règles de l'air, les procédures et les lettres d'accord ou l'organisation du travail. On y retrouve également les manuels opérationnels et les procédures de vol des compagnies, y compris les procédures TCAS. Le BFU allemand reproche deux erreurs à skyguide sur ce niveau:

- "Management and quality assurance of the air navigation service company did not ensure that during the night all open workstations were continuously staffed by controllers"
- "Management and quality assurance of the air navigation service company tolerated for years that during times of low traffic flow at night only one controller worked and the other one retired to rest"

En clair, le BFU allemand reproche à skyguide de n'avoir pas suffisamment armé les secteurs de contrôle, particulièrement de nuit. Le bureau constate que l'entreprise et son contrôle de qualité n'ont pas identifié cette faiblesse. Il relève également d'autres lacunes stratégiques, notamment la planification simultanée

de plusieurs interventions préventives lourdes sur le système opérationnel et plus particulièrement le manque de mesures d'accompagnement pour garantir la sécurité. Ainsi, le débordement du CCA laissé seul sur trois places de travail (R, C et ARFA), avec un radar dégradé, donc sans corrélation et sans STCA, les téléphones en by-pass ou non fonctionnels, devenait probable voire inévitable. Enfin, il met aussi en cause l'information lacunaire des opérationnels sur les conséquences de l'intervention technique dans la nuit de la catastrophe.

C'est au niveau stratégique, où se prépare la gestion tactique, que skyguide subit les plus lourdes accusations. C'est le point majeur qu'elle doit améliorer notablement et durablement.

Le niveau tactique

La gestion tactique s'effectue aux secteurs de contrôle. Chez nous, elle débute environ huit à douze minutes avant l'arrivée du trafic, avec la réception des estimées venant des secteurs ou des centres adjacents. C'est là que le contrôle proprement dit prend le relèvement de la gestion stratégique avec ses outils tactique: autorisations, changements de niveaux de vol, caps radar, taux d'évolution verticale, etc.

Le BFU constate deux causes immédiates de la collision:

- "The imminent separation infringement was not noticed by ATC in time. The instruc-

tion for the TU154M to descend was given at a time when the prescribed separation to the B757-200 could not be ensured anymore"

- "The TU154M crew followed the ATC instruction to descend and continued to do so even after TCAS advised them to climb. This manoeuvre was performed contrary to the generated TCAS RA"

La deuxième, liée au TCAS et à son utilisation par l'équipage russe, a été largement commentée dans la presse et dans les cercles spécialisés (voir le niveau anti-collision). Par contre, la première relève du niveau tactique. Le bureau allemand reproche à l'ATC (pas au CCA) d'avoir donné trop tard l'instruction de descendre au Tupolev, c'est-à-dire lorsque la séparation horizontale n'était déjà plus garantie. Or, nous savons tous qu'une charge de travail élevée conduit aux oublis ou aux erreurs sur ce plan de notre travail (scanning, priorités, etc.). Dans le cas de l'accident d'Ueberlingen, nous comprenons mieux ce processus en analysant l'interaction entre les niveaux stratégique et tactique. Comment se seraient déroulées les opérations durant la nuit du drame avec un nombre suffisant de CCAs, un radar performant, un STCA et des téléphones normalement fonctionnels ? La charge de travail aurait été moindre, la redondance humaine assurée et probablement en mesure de compenser des défaillances techniques, même imprévues.

Bien qu'une erreur fatale soit toujours possible, un travail irréprocha-

ble au niveau stratégique (armement, préparation correcte de l'intervention) aurait minimisé au maximum les risques d'accident, sans toutefois les exclure totalement. De fait, le niveau tactique a craqué durant la nuit du 1^{er} juillet 2002 parce que le niveau stratégique s'est écroulé sur lui. L'erreur tactique de notre collègue a été en grande partie provoquée, ou a débuté par une chaîne d'erreurs stratégiques faites auparavant. Un des principaux mérites du BFU allemand est d'avoir décrit avec précision ce mécanisme dans son rapport.

Le niveau évitement de collision

Si le niveau tactique échoue dans sa mission, nous entrons dans le niveau de l'évitement de l'incident ou de la collision. Nous sommes à moins de deux minutes de l'évènement (CPA, closest point of approach) selon le terme consacré par les ingénieurs TCAS. Ce niveau compte plusieurs outils, comme par exemple le STCA ou le TCAS.

Le STCA alerte les CCAs entre une minute et vingt secondes et deux minutes avant l'évènement selon les paramètres choisis. Ce laps de temps laisse une marge suffisante à une action corrective. A Zurich, le STCA ne fonctionnait pas, puisque le radar travaillait en «fall back» pour raison de «maintenance». Celui de nos collègues allemands de Karlsruhe a bien fonctionné, mais les lignes téléphoniques sont restées muettes, toujours pour des raisons de «maintenance», lorsqu'ils ont tenté d'avertir Zurich.

Sans STCA, les chances d'éviter l'accident dans la couche anti-collision ne reposent plus que sur le TCAS. Quarante huit secondes avant la collision, les TCAS des deux avions annoncent un TA (Traffic advisory). Quelques secondes plus tard, notre collègue zurichois ordonne au Tupolev de descendre et l'équipage de celui-ci ne réagit pas immédiatement. Lorsqu'il réagit enfin, au deuxième appel, son TCAS lui ordonne par RA une montée immédiate. Nous sommes à 35 secondes avant la collision. Le commandant du Boeing, seul parce que son copilote s'est rendu aux toilettes, suit les indications de son TCAS et descend. Vingt deux secondes avant la collision, le TCAS du Boeing lui ordonne un taux de descente accru et celui du Tupolev réitère, 8 secondes avant la collision, l'ordre de monter. Les deux avions descendent toujours et les deux équipages tentent sans succès de s'éviter à vue à la dernière seconde. C'est la collision au niveau 348.

Le niveau évitement de collision a aussi failli. Celui du contrôle aérien parce qu'il était hors de service et le système embarqué parce qu'il n'a pas été suivi correctement par un équipage et parce que le logiciel TCAS ne permettait pas un renversement de la direction.

Conclusion

La collision d'Ueberlingen illustre tragiquement le résultat d'un enchaînement fatal d'erreurs. Le bon fonctionnement d'un seul niveau aurait probablement évité la catas-

trophe. Par exemple, la logique TCAS n'a pas été menée jusqu'au bout, car un inversement d'ordre au Boeing aurait pu sauver la situation, comme le dit expressément le rapport du BFU en citant la modification CP 112. Cette lacune est connue depuis 2000, mais c'est seulement maintenant que le problème est mis à l'étude par les instances internationales. Une amélioration est prévue pour l'année 2005.

Sans vouloir minimiser les problèmes des autres, force est de constater que le système de gestion et d'évitement de conflit de skyguide a failli pour des raisons évitables. Finalement, tous ses niveaux ont failli, le dernier en se révélant incapable de corriger une erreur du deuxième induite par le premier. A mon avis le rapport du BFU allemand doit être le point de départ d'un travail de fond énorme et urgent :

- Construire un SMS (Safety Management System) crédible en y mettant les moyens nécessaires et le rendre indépendant de l'encadrement opérationnel
- Rendre le «Safety Assessment» indépendant d'autres notions que la sécurité et passer sous sa loupe, non seulement toutes les nouveautés, mais également tout ce qui existe déjà pour redresser les dérives existantes
- Promouvoir par tous les moyens un processus de rapports confidentiels en en-

vironnement non punitif (CIRP) qui permettra à chacun de mettre en lumière des dysfonctionnements en cas d'incident

La sécurité est complexe et coûteuse et l'absolu n'existe pas en matière de sécurité dans l'aviation. Skyguide, après l'accident d'Ueberlingen, a pris beaucoup de mesures pour éviter une collision similaire. Les experts appellent ces actions «une culture de sécurité réactive». Elle bouche les trous identifiés, mais reste loin de la «culture proactive» qui anticipe et agit avec plus détermination

Toutes les mesures prises après cet accident devraient théoriquement en empêcher un deuxième, mais ne donnent aucune garantie. En outre, le bureau allemand n'a souligné que les défaillances identifiées dans le champ de son enquête. Il va de soi que skyguide doit faire des efforts pour se corriger dans d'autres domaines.

Le but est évidemment de mettre en pratique la «culture de sécurité» et dans la mesure du possible son stade ultime: *«Générative safety is how we do business around here».*

Christoph Gilgen
VP Tech-ops, Skycontrol

Where are we ? (2)

A presentation given to the operational management has been reproduced in the last Skycontrol news. The author of the article was summoned by management to explain his view with regard to his loyalty to the company. Since the last publication of the Skycontrol news, a lot of things have happened to our profession and our company. Our friend and colleague Peter was murdered and the accident report of the Ueberlingen mid-air collision has been published with this latter creating the expected political turmoil. Further the Ground controller working the aircraft which collided in Milano Linate was sentenced to 8 years prison and on leaving the court was attacked and his life threatened.

All these events have an impact on our daily professional life.

It is with shock and tremendous sadness that we learned the news of Peter's death. Disbelief and horror! Throughout the world, Air Traffic Controllers were shocked and saddened by this tragic news.

It is with a lot of interest that the aviation community has analyzed the publication of the final accident report of the Ueberlingen mid-air collision. However, the Ueberlingen

chapter is not yet closed as the negotiation with the families of the victims of the mid-air is still ongoing and the investigation judge has now charged 7 employees of various ranks of homicide by negligence and disturbance of public transport.

Where are we as a profession and as frontline operators at Skyguide now, after these very emotional events? And where does Skyguide stand now?

As a reaction to the mid-air collision, a Roadmap has been endorsed by management and a lot of identified deficiencies have been rectified and/or changed. This should in the future ensure there is no repetition of the sequence of events which resulted in the mid-air collision being repeated under the same circumstances. The recommendation of the German BFU should as well assist that this does not happen again. Is this enough one might ask? Let's hope for the best. As employees in a high risk environment we have to be aware that for the time being we are still in a reactive way of addressing safety. We are far away from the "ideal" world where safety is generative as Hudson describes it. But how do we move from this stage to at least a pro-active way of dealing with safety? In my view this is the most challenging undertaking

for any Air Traffic Service Provider and in particular Skyguide. Safety Regulation and Oversight as described by ICAO can and shall assist us in getting the basics right. Eurocontrol Safety Regulatory Requirements (ESARR) will give us part of this Regulatory framework. The enforcement of the Risk Assessment work within the company is certainly a first step in this direction. But there is a need to go beyond this Regulatory framework and analyze the other elements which make Safety inherent in our daily work. First and foremost education for ATCOs and operational managers is required. This education needs to be proactive and needs to look at some of the theoretical material related to safety. Only once the basics of Safety are understood can we then go a step further. So that we do not misunderstand that the regulatory framework like ESARR alone will not necessarily bring an increase in safety. A cultural change must be made at the lowest level in order that safety becomes our first thought. To take an analogy from the public transport - not because the public transport enterprises are certified ISO 900x do the accident and/or the incident rates reduce. However the ISO certification does improve the transparency of the processes and can give some indication what the business is all about. This goes for ATC as well. One of the items in the Roadmap which was stressed by management is the possible increase of the Awareness of the individual responsibility of each and any of the staff at Skyguide. The

individual responsibility and ethical awareness program IREAP has been launched since January 2003. All units of Skyguide ACC and APP Geneva had the opportunity to get acquainted with this program. Management has told the CEO that 90% of all the staff - was satisfied or very satisfied with this. Interesting to note is that even for those units where the courses have not been conducted, this satisfaction survey has been reported to the CEO. **IREAP** - although certainly a valuable program for non operational personnel has the potential to lead to another well-known phenomena in the operational environment - which is the **criminalization of human errors and individuals**. This can be very counter - productive in our operational environment - where **we are trying to move to a just culture approach**. As an example the Australian Air Traffic Service Provider has analyzed how to increase safety and has come to the conclusion, that there are two elements - which make safety - one is the quality of the workers and the other one is the quality of technology and procedures. As a means to improve quality of the workers they have installed a system where the ATCOs have to sign - in order to obtain their ATCO license - a paper where they testify that they will not have an airmis. This has led to an increased number of sick-leave days among the workforce - as the ATCO protects themselves by not attending work instead of running the risk of having an airmis. Certainly a way we would not like to see as a result of IREAP.

ATCOs have a very specific responsibility when carrying out their job - it is essential that they are aware of this. However one of the main defaults in today's working environment all over Europe - and world-wide is that the safety education is not sufficiently carried out from bottom-up. One can only hope that Skyguide in the future will carry out this educational program which has to do with knowledge (85%) and not behavior (5%) and the rest (10%) being the procedures and the equipment that is used.

A way forward could be i.e. that the Operational department of Skyguide gets a Safety Officer who would be responsible to assure that the Regulatory Safety Framework (SMS, ESARR etc.) and the statistical evidence of Safety (ESARR 2, OIR, ATIR, SIR) are used in the daily operational work in order to live safety in a generative way.

This will be a very difficult and lengthy process - and one should be aware that this will not be achieved in some miraculous way. Only if the definition and the theoretical models are taught to all the operational workforce including the line managers will we be able to embark on a factual discussion which can then make us become more conscious of all the underlying patterns governing the daily life in a high risk environment.

One of the peculiarities of our job and our company is that when we have a significant event such as Ueberlingen, we cannot stop the

operation and fix what is wrong, the business of ATC is 24/7 365 days a year. This brings unique pressures be it special media attention as we have seen after Ueberlingen or be it for project management. Currently there are 3 main projects which will have a significant impact on the way we are currently doing business. Single European Sky (SES and ATM2000+ strategy), the future new working tool, and the re-organisation UAC/TCG/TCZ. Whereas the SES is a political initiative which requires a lot of strategic thinking by the national government and Skyguide (as one of the results will be the consolidation of small ANSPs) the other 2 projects are among the most ambitious our company has experienced since the Radio-Marconi Times (1930's).

Whereas Eurocat introduction will have an impact on the working methods and on the way we are currently doing ATC - the re-organisation of the Airspace allocation will have a particular emotional impact which should be carefully looked at. The introduction of a new working tool can be mitigated and the risks can be identified prior to its introduction with a work around procedure being introduced through training and used during the transition period. Risk assessments (Risk Reduction) are a very complex and lengthy process but it can be managed. Whereas the re-allocation of airspace affects first and foremost the individuals well being and creates greater resistance and passion than the introduction of a new

system, it is interesting to note where we currently stand with this undertaking.

As all of us are aware the planned consolidation of the Swiss Upper Airspace (UAC) has been decided by government and endorsed by the owner of the company a few years ago. The strategy to fulfill this political decision looks at moving the upper (above FL285) airspace currently controlled by the ACC in Zurich to Geneva and renamed UAC. The lower airspace (TCZ) remaining in Zurich would be co-located with military control and the air defense unit of Skyguide in a new building at Dübendorf Airport. The lower airspace remaining in Geneva (TCG) will continue to be co-located with the UAC. This political decision seems a timely one as the service provision for the Swiss airspace will be threatened once the Functional Airspace Blocks (above FL285) part of the SES will be discussed (beginning of 2005 the first draft regulation will be submitted to the Single European Sky Standing Committee). But as often, correct political decisions do pose a great number of problems when it comes to implementation. In order to successfully achieve one of the most important projects Skyguide ever had, a 3 program management portfolios have been created for UAC, TCG and TCZ. The UAC portfolio has achieved a high level of maturity and exemplary level of transparency has been created (all the information is available on intranet). Not astonishingly some

points have popped up which are subject to debate - like a possible re-location program for those Zurich ATCOs which would have to move with the airspace. Most of the ATCOs concerned have had information events in 2003. When it comes to TCG - this management portfolio - **there is a total lack of transparency and it's maturity level has not advanced since the start.** Everything related to this project is subject to eternal change, no information is given to the staff concerned and orders from the top management are ignored by the portfolio management. Some controllers have recently received a request to decide themselves where they wish to work in the future, without any information on working conditions, career development (vertical career), recourse (resort) possibilities. Not only has this request not been transmitted to all the ATCOs in Geneva but further decision time was limited to 7 days during summer holidays. In Human Factors a lot of programs devote themselves to Change management. This latest request from management to decide on a future working place is a good example of how not to do it - from a change management point of view. Although basically allowed by law (OR/CO 321 ff) to proceed like this, it could easily be questioned by the Collective Bargaining (GAV/CCT 33) agreement which is important for our daily rules. However it is from a moral point of view very disappointing to have to revert to such "modern" management technolo-

gies, especially as the profession of the ATCO is highly specific with a lot of financial investment into selection, training, education and maintenance of competence. To be prepared to invest large amount of financial resources into a specific category of employees and then treat them like they would perform non specific, easily replaceable jobs doesn't make any sense from a modern Human Resources management program.

In my point of view what is lacking are the following elements:

- overall project management
 - transparent information policy for all portfolio
 - a feasibility study on the impact of the whole re-allocation process taking into account the transition and the full deployment phase
 - a cost benefit analysis for the whole project
- **The overall project management** would ensure that some of the inconsistencies of the individual portfolios would be leveled out, in order to allow the concerned staff to take informed decisions on their career. Instead the current way of proceeding will create a lot of tension not only between individual ATCOs and their line managers but as well among colleagues, which will have a direct impact on the performance of the individuals. The current way of dealing with this important undertaking leads to the result that every portfolio manager wants to shape his fiefdom in his own way.

• **A transparent information policy for all portfolio** would avoid resistance to any of the proposed transition issues, e.g. like suddenly increasing the number of ATCOs from Zurich which would have to move with the airspace.

• **The feasibility study** would guarantee that this undertaking is not jeopardized by a specialization process which will take away the flexibility. From experience, the current specialization process of the latest ab-initio courses has led to a dangerous inflexibility (up to 7 changes of work position in less than 2 hours) at the operational positions and in the allocation of the shifts. The firm splitting process (currently being advocated) will lead as well to a virtual understaffing of approximately 10 -20% in the transition period, this coupled to the actual understaffing and failure rates (in the recent years Skyguide had among the highest failure rates of ab-initio ATCOs in Europe - between 50 - 70%) of the latest ab-initio course could lead to a direct impact on the capacity and delay performance of our working units. Let alone the very difficult planning process for the operation 2005 (holiday planning, nightshift rosters, early and late shifts etc.), which will start in 3 months time, the feeling of not being treated fairly is becoming prominent in the thinking of many senior ATCOs with full qualification. The transition phase has started to some extent with some of our colleagues having done their first On the Job Training on the Zurich sectors. At the introduction day of UAC in Geneva

(24.11.05) the real transition period will start – and has to be completed by latest the beginning of summer traffic (can be end of March or can be end of May). This transition period will be very labor intensive – as a lot of people will have to be trained – while the current operations have to be maintained. After this date the deployment phase (full operation) will have to be organized and a feasibility study could highlight what milestones and problems will occur at this moment.

- **A cost benefit analysis (CBA)** should be carried out for the 3 portfolios together (a CBA for the UAC project has been carried out in 2003). It is astonishing to see that this has not been carried out yet. CBAs can be useful tools to identify critical elements which can hamper the smooth transition period and have sometimes the potential to hamper a project (see the introduction of NERC, NATS UK or the new ODS in Maastricht affected by many years of delay).

In Conclusion - Where are we?

We have never worked so much traffic with so few delays. Our company has announced a profit of 14 Mio CHF for the year 2003. On the request of the government we have to embark on a substantial cost reduction exercise (Masterplan – Kostenoptimierung) until 2008 and we are faced with The re-organisation project which has to be completed for the summer 2006. Really a very challenging program! Emotionally the workforce is very nervous and still in a state of shock after Ueberlingen and the loss of our colleague. The upcoming court process will again catapult our company and our profession to the forefront of the media attention and lead to numerous questions and fears. If we add to this the current chaotic way of managing the change process we are up for a very difficult and emotional burdened future.

Marc Baumgartner

Mesures d'économie

Cette fois, c'est la Confédération qui l'exige, sur avis de la sous-commission des finances du Conseil national: skyguide doit faire des économies substantielles pour pouvoir baisser ses taxes de routes. Et comme elle doit également investir massivement pour s'adapter aux exigences européennes, il n'y a guère que le personnel qu'elle peut ponctionner.

Le 2 juillet, skyguide a présenté les exigences de la Confédération aux syndicats de l'entreprise. Elle a également suggéré quelques pistes d'économies, comme la réduction ou la suppression des indemnités contractuelles (travail de nuit ou du dimanche) et de fonctions (coaching et instruction), ou le basculement à la charge des employés de deux pourcents des cotisations patronales à skycare, ce qui est proprement scandaleux.

Sur le fond, cela devient très pénible. Il faudrait revenir sur les CCT alors que les signatures ne sont pas encore sèches, la suppression des indemnités de coaching anéantirait l'effort de formation CCA et skycare n'est pas un outil financier d'entreprise, mais une institution de prévoyance professionnelle, donc un tabou.

Sur la forme, c'est inacceptable. La Confédération est malhonnête, puisqu'elle exige que skyguide réalise ces économies pour lui payer les services qu'elle lui commande de rendre en son nom. En d'autre terme, elle la soumet à un odieux chantage économique dont les employés font les frais.

Les syndicats ont jusqu'au mois d'octobre pour prendre position. Skycontrol envisage de ne pas entrer en matière avec skyguide sur ces mesures d'économie. Par contre, elle pourrait ouvrir la discussion sur des actions concertées visant à encourager la Confédération à payer elle-même ses cotisations à Eurocontrol, financer son régulateur et verser à skyguide ce qu'elle lui doit pour les services qu'elle lui rend.

Le manque à gagner de notre entreprise s'élève annuellement à une centaine de millions, soit largement de quoi ramener les taxes de route dans la bonne moyenne européenne, mettre le safety management sur les rails et les indexations salariales sur la table des négociations.

Apparemment, tous les syndicats pensent la même chose: qui commande paie !

Négociations CCT

Une année de travail, seize jours de négociation, cinq de rédaction, quelques-uns en groupe de travail et cent vingt-cinq pages de procès verbal... C'est terminé pour cette fois: la CCT est en place jusqu'à fin 2006.

Il ne fallait pas s'attendre à un miracle. Skyguide est exsangue en CCA comme en finances et avait clairement affiché son intention de s'en prendre aux statuts des CCA civils. Considérant cette donne, l'assemblée avait prié les négociateurs de rentrer à la maison sans pertes, avec un sucre pour le café et des conditions civiles séparées des conditions militaires.

Pour y arriver, il a fallu tout d'abord évacuer l'évaluation des fonctions HAY justifiant les modalités d'intégration décidées par le groupe de travail principalement formé des colonels O et OM, qui avaient pris grand soin d'écarter toute participation syndicale de leurs travaux. Puis, il a fallu défendre pied à pied le statut des aérodromes régionaux sur lequel skyguide a reporté toute son attention, faute de mieux, pour défendre nos collègues et éviter d'ouvrir la porte au démantèlement.

Il a fallu également adapter notre CCT à la nouvelle loi du travail, ce qui n'a pas été facile. Afin d'éviter de modifier plusieurs dispositions actuelles qui tiennent à cœur aux CCA, les né-

gociateurs ont encouragé skyguide à quérir des dérogations auprès du secrétariat à l'économie. Celle-ci les a obtenues avec leur soutien formel. Un sujet reste toutefois pendant, à savoir le nombre de dimanches de congé minimum par année.

Au final, un nouveau texte a été rédigé de A à Z. Travail capital dans la mesure où il a fallu ne rien oublier de l'ancien, peser juridiquement des termes nouveaux, parfois rechercher historiquement la signification ou le fondement de certaines dispositions, vérifier légalement le tout et le couler dans une rédaction aussi structurée et harmonieuse que possible.

Le nouveau texte se compose d'un cadre regroupant les dispositions générales et les rappels légaux. Deux annexes séparées regroupent les conditions civiles et militaires. L'ensemble a été purgé des réserves (en général, en principe...) qui ont souvent empoisonné le travail de la commission CCT en favorisant l'interprétation de l'employeur. Il est maintenant beaucoup plus clair.

L'ensemble des statuts est sauvegardé jusqu'à fin 2006. D'ici là, les partenaires sociaux travailleront ensemble à classer les aérodromes régionaux, ce qui exclut les décisions unilatérales ou l'appel à des expertises de complaisance. Au passage, les négociateurs ont glané quelques

dispositions importantes et inédites, comme la codécision entre partenaires sociaux sur les points importants de prévoyance professionnelle et la mise sous CCT de la phase E1. Au plan des nouveautés, ils ont formalisé une autorité paritaire de surveillance et de recours du PTC et négocié une sortie correcte en cas de perte de compétence.

P a la tête dure en négociation. Il en connaît toutes les ficelles, mais a été correct. On ne peut pas en dire autant des représentants de l'encadrement opérationnel qui n'ont montré ni intérêt pour les négocia-

tions ni compétence pour la chose contractuelle, mais ont par contre affiché dans leur attitude un mépris évident pour la partie syndicale.

Bref, ce ne fut pas aisé, mais passionnant. Une solidarité sans faille n'a pas été le moindre atout. Les négociateurs remercient tous ceux qui les ont conseillés et soutenus. Le comité vous donne rendez-vous fin 2006, sauf accident contractuel, pour une prochaine votation.

Cette CCT est un bon contrat. Comme d'habitude, le plus dur sera de la faire respecter...

DIVERS

DOM, DOM, DOM...

Ce n'est pas un refrain, mais un concept: DOM pour «Daily OPS Manager». L'encadrement opérationnel veut renforcer sa conduite de la salle de contrôle en confiant la supervision à des cadres. Un cadre, c'est bien sûr plus malléable qu'un CCA porteur d'une licence l'autorisant à refuser des directives qu'il estime contraires à son devoir de sécurité. Pour y parvenir, skyguide avait prévu de sortir la qualification CDQ (SPVR) de la loi (OLPS) à l'occasion de son adaptation à ESARR. Impa-

tient, notre management genevois avait, quant à lui, déjà sournoisement entrepris de la sortir des licences concernées lors de leur renouvellement. Violation de l'OLPS et malversation, la licence étant un bien privé... Skycontrol a fait rectifier sur le champ cette situation scandaleuse.

La situation est maintenant au point mort, ce qui n'encourage personne à postuler pour cette fonction cruciale. Résultat, il n'y a plus assez de superviseurs et un malade peut amener la gabegie totale dans les

horaires comme en salle. Aux dernières nouvelles, O n'a plus d'objection à maintenir la qualification CDQ (SPVR) dans la licence CCA.

Skycontrol a pris ce dossier en main, au nom des trois syndicats CCA, avec l'intention de promouvoir une mouture d'AFOR simple, souple et économique, garante de sécurité et qui réponde aux exigences de l'OFAC comme aux nouvelles dispositions prévues par la CCT (nomination à l'ancienneté, allègement de la charge de travail, PTC, etc).

A suivre...

International

Ce printemps, lors de la conférence mondiale 2004 de Hong Kong, Marc Baumgartner a été réélu président d'IFATCA à l'unanimité. Christoph Gilgen a été reconduit dans sa fonction au sein du comité technique permanent et représente désormais notre fédération auprès de l'OACI pour tout ce qui concerne le sujet ACAS. En outre, la Suisse a formé avec l'Allemagne et la France le groupe de travail chargé du dossier «Data Link» en Europe.

Ce printemps également, à Budapest, le syndicat allemand GdF a présenté formellement sa demande d'adhésion à ATCEUC. L'assemblée de notre fédération syndicale européenne a accepté celle-ci par acclamation. Avec l'apport de nos collègues allemands, ATCEUC représente maintenant dans le dialogue social européen plus de onze mille CCA sur les seize

mille que compte l'Europe. Skycontrol, en la personne d'Aline Jones, a été confirmée en compagnie de nos collègues français dans sa fonction de déléguée d'ATCEUC dans ces négociations mises en place par la Commission européenne. Avec ceux d'IFATCA et d'ETF, elle y retrouve régulièrement skyguide dans la délégation de CANSO qui représente les employeurs. La licence européenne a été le premier sujet traité.

Un syndicat unique

Skycontrol représente à Bruxelles plus de onze mille CCA européens, mais pas nos collègues d'Aerocontrol ni ceux d'APTC. La restructuration des divisions opérationnelles (TCG, TCZ, UAC et aéroports régionaux) brouille nos répartitions syndicales. Finalement, nous faisons le même boulot, avons le même employeur, le même contrat et les mêmes préoccupations...

L'année passée, l'assemblée de Skycontrol avait encouragé le comité à explorer la piste d'une fusion, ce qu'il a fait. Le travail a avancé au fil des réunions de négociation CCT et à la maison dans chaque comité. Celui d'APTC approuve cette fusion. Aerocontrol a clairement posé la question à son assemblée des membres, qui lui a tout aussi clairement répondu : il est temps de réunir tout le monde.

Skycontrol rédige durant l'été un projet de statuts qui préserve aux mieux les différentes sensibilités et évite les problèmes de préséance.

Elle le présentera aux autres associations durant la réunion intersyndicale d'automne. Une consultation nationale pourrait s'ensuivre.

Fin de carrière honorable pour tous

Un petit travail personnel, basé sur trente ans de souvenirs et les fichiers administratifs de Skycontrol a démontré que beaucoup de nos membres ne sont pas arrivés avec les honneurs au bout de leur carrière opérationnelle. Transferts au bureau, pas toujours par carriérisme, pertes de licences et suicides en ont interrompu plus du tiers. Sa conclusion suggérerait l'ouverture d'une étude de fond sur le nombre global en Suisse et les raisons de ces ruptures professionnelles.

Le vœu s'est réalisé. Présenté par notre représentant, le petit travail personnel a interpellé la commission santé, notamment sa présidente et le médecin d'entreprise. Une large étude aura donc lieu. Elle prendra en compte les CCA actifs, retraités et en perte de licence. Les résultats seront ensuite analysés et comparés avec ceux d'une enquête similaire effectuée au sein du personnel AOT.

Deux postulants sont sur les rangs pour faire cette étude : l'organisme cantonal genevois de l'inspection et des relations du travail et le secrétariat fédéral à l'économie :

Le premier la ferait gratuitement, mais inquiète un peu skyguide. L'étude l'amènerait à mettre son nez

un peu partout dans les relations de travail. Or, il a le pouvoir de faire directement le ménage au sein des entreprises peu scrupuleuses dans ce domaine.

Le second facture ses services, mais aligne une plus grande expérience après avoir effectué plusieurs études de ce type en collaboration avec différentes universités.

Au final, le choix dépendra du montant de la facture. Les deux organismes sont étatiques, ce qui offre une bonne garantie de neutralité, et Skycontrol participera à l'élaboration du mandat comme des questions. Il sera donc crucial que chacun participe à cette étude au plus près de sa conscience. Elle sera inédite et fera sans doute référence si elle est bien menée.

Concept opérationnel

Skyguide a publié ce printemps son xième concept opérationnel. En page 19 de sa brochure elle y expose ses idées sur la supervision des salles de contrôle. Le DOM (voir article y relatif) devient un «capacity manager» au front. Il gère au mieux les capacités, les augmente et en crée ponctuellement. Au fait, comment fait-on pour créer des capacités sans moyens techniques ou humains additionnels ? On «smope» ou on piétine la CCT et les règlements ? Par contre, pas un mot sur la sécurité. Nulle part il est dit que le superviseur gère la salle de contrôle en veillant au respect celle-ci.

Première règle ATC de l'OACI, relayée par tous les manuels et directives: sécurité d'abord et capacité ensuite !

Il est loin le temps où l'encadrement opérationnel se préoccupait avant tout de sécurité. L'urgence est plus que jamais à la course aux capacités. En corollaire elle est aussi à l'ouverture des parapluies. On ne sait jamais de quoi demain est fait! Apparemment, tout le monde a tiré les enseignements de l'accident d'Ueberlingen, sauf l'encadrement opérationnel. Une couche supplémentaire d'IREAP ne serait pas inutile à ce niveau pour refaire une façade à skyguide, ne serait-ce qu'aux yeux des CCA saturés d'hypocrisie et de langue de bois.

Fonds de prévoyance de swisscontrol

La répartition du capital est bloquée par un recours individuel. Le conseil de fondation a tenté sans succès une conciliation avec le recourant et ses avocats. Ironie, ledit conseil reprend l'argumentation que Skycontrol a utilisée contre lui, pour gagner son propre recours en 2002, afin de justifier son plan de répartition entre actifs et

retraités... Le versement de la manne patronale pourrait être repoussé à la fin de l'année, voire au printemps prochain.

Les enregistrements radar légaux

La loi suisse, le BFU, les syndicats, bref à peu près tout le monde réclame depuis des années que skyguide enregistre les images radar aux places de travail. Il en va des de la recherche des causes d'incidents ou d'accidents et de la défense éventuelle de CCA devant un juge. Jusqu'à maintenant, skyguide a toujours soutenu que ce n'était techniquement pas possible et que ça ne le deviendrait qu'avec la mise en oeuvre d'ATMAS.

Or, ESARR exige également l'enregistrement de l'image radar aux places de travail et ATMAS a été remis dans les caisses. Et que découvre-t-on? Et bien oui Madame, c'est subitement possible avec le système actuel, que l'on va développer pour pallier l'échec d'ATMAS. Pas simple, mais possible...

De qui s'est-on moqué durant ces années? Retour à l'ordre du jour de la commission CCT vu l'aspect légal du sujet.

Sur nos monts quand le soleil...