

ATCO and can thus lead to stress reactions – will in most cases not lead to an accident. Any help – even CISM – which is offered by an external party may lead to confusion and misunderstandings since the ATCO feels that neither his profession nor his reactions are understood.

In this case, the peer model has again paid off since a peer can understand the reactions. This understanding helps when coping with stress reactions.

Apart from the method itself, peers are the central element of a CISM programme.

The CISM method is multi-component and consists of different forms of intervention which are used in different situations but have the same objective.

Reduction of stress reactions and recovery of personal functions.

CISM is neither a therapy nor a replacement for a therapy; it is a crisis intervention model designed to help those concerned to find their own coping mechanisms as quickly as possible in order to efficiently cope with the reactions in connection with the incident. The measures and dialogues deal with the critical incident and not with problems of the past.

To learn the method, motivated and dedicated peers are required, as is a training programme which follows international standards. A trainer should be certified and have the required experience in stress management and ATC.

In order to be successful, this programme requires a clear concept and objective, and it has to be supported by both operational staff and management.

NAV Canada was the pioneer to introduce CISM in ATC – as Michael Dooley has impressively presented on various occasions. Meanwhile, some other ANSPs in Europe have introduced a CISM programme, and after the mid-air collision over Lake Constance, CISM was added to the recommendations of the AGAS (Action Group for ATM Safety). The approach and application of a standardised CISM model has proven successful, as the International Critical Incident Stress Foundation ICISF has applied and further developed for different professions for over 20 years.

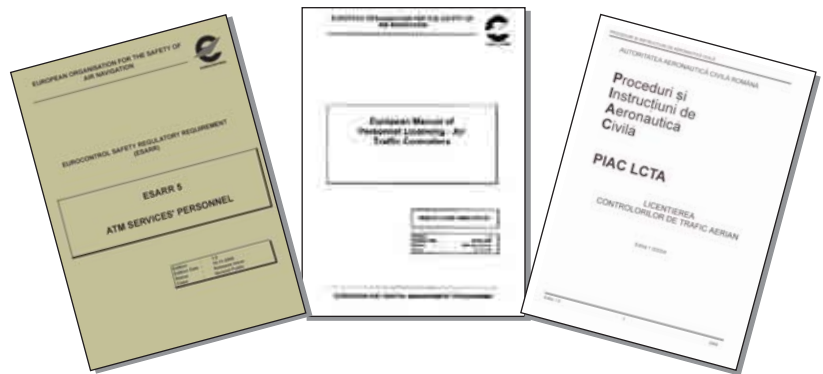
Standards are a helpful and sensible support for people suffering a crisis as they take away a large part of the feeling of uniqueness. Standards help peers to do their jobs professionally and successfully.

Standards also help to guarantee that, in times of crisis or after major disasters, cross-border support becomes possible since everybody works according to the same, standardised CISM model.

*Jorg Leonhardt
Safety Manager - DFS*

PIAC-LCTA

AZI



Licențierea și menținerea competenței controlorilor de trafic aerian din România a fost și este încă un subiect pe cât de delicat, pe atât de important. De aceea, cred că nu ar fi lipsit de interes să ne amintim ce s-a întâmplat în ultimii ani, unde am ajuns și ce ar mai fi de făcut pe această temă.

Ce s-a întâmplat până acum?

- Încă din anul 2000, un prim grup de lucru format din Bogdan Petricel, Florin Tudosa, Daniel Manole și Florin Diaconu a lucrat și propus un document, pe această temă, direcției de specialitate din ROMATSA din acea vreme. Au urmat, în următorii doi ani, alte două inițiative în care au fost angrenați pe rând și alți controlori de trafic din ACC București dintre care pot să enumăr din memorie pe Adrian Irimie, Liviu Chițea, Maria Mateescu, Mihaela Albu, Maria Cotleț, Marian Toanchina, Cristian Neacșu, Horațiu Cioroianu, Cosmin Rotărescu, George Călina, Florin Chivulescu, Valentin Mărășescu, Daniel Harea, Ciprian Căciula (îmi cer scuze dacă am uitat pe cineva). Din păcate, întreaga muncă a acestor trei grupuri, nu a avut nici o finalizare, direcția de specialitate din ROMATSA neputând (sau nedorind?), să poarte discuții pe aceasta temă cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AACR).

- Constatând ineficiența acestui tip de abordare, RATCA și Comisia Profesională a CTA din cadrul sindicatului, au înaintat invitații la discuții:

- D-lui Director General ROMATSA – prin adresa nr. 10594/30.08.2001, față de care și-au manifestat „disponibilitatea de a face parte, prin reprezentanți, din orice grup de lucru constituit la nivelul ROMATSA în legătură cu acest subiect”, - dar fără urmări semnificative și

- D-lui Director General AACR, prin adresa nr. 16698/23.11.2001. Răspunsul AACR a conținut declarații de bune intenții, dar, din păcate, urmate doar de multe amânări a acestor discuții.

• În februarie 2003, în urma atâtor încercări în van, controlorii de la ACC București au înaintat un apel conducerii ROMATSA, atrăgând atenția că nerezolvarea acestei probleme poate duce la neprezentarea CTA, la examinările din sesiunea martie – aprilie pentru prelungirea licențelor. Lipsa dialogului a generat o adunare de protest a controlorilor de trafic aerian de la toate locațiile din București, legată cu un memoriu profesional, adresat tuturor factorilor responsabili de pregătirea și licențierea CTA, începând cu Ministerul Transporturilor. În memoriu se cerea alinierea sistemului de evaluare profesională, la normele europene privitoare la evaluarea și menținerea competenței CTA (ESARR 5), în conformitate cu normele internaționale și cu bunele practici recomandate.

După trei săptămâni de proteste ale controlorilor de trafic aerian de la toate locațiile ROMATSA, s-a agreat numirea unei comisii tripartite din care să facă parte reprezentanți ai Ministerului, ai AACR și ai ROMATSA.

• Pentru atingerea obiectivului final, documentele de referință stabilite de grupul de lucru, în conformitate cu cerințele și practicile la nivel european au fost:

- Manualul European de Licențiere a CTA - *European Manual of Personnel Licensing Air Traffic Controllers, Guidance on Implementation*
- *Assessing Operational Competency*
- UK CAA, Civil Aviation Publication CAP 670
- UK CAA, Civil Aviation Publication CAP 624

A urmat o perioadă de muncă susținută, ce s-a întins pe aproape întregul an 2003. Grupul de lucru a fost format din: reprezentantul Ministerului – D-l Silviu Gheorghe; ai AACR – D-l Vlad Leu și d-na Dana Brătescu; și ai ROMATSA – Cosmin Rotărescu, Daniel Manole și Florin Diaconu, prin coordonare cu Ioan Delianis și Marian Epurescu, și cu ajutorul permanent al unui grup mai larg: Eduard Payer, Florin Chivulescu, Ciprian Căciulă, Alexandru Georgescu, Cristian Neacșu, George Călina, Daniel Harea, Florin Tudosa, Mariana Ionescu și Eugenia Pășcuț.

În luna noiembrie a fost finalizat un document amplu și complet **RACR-LCTA1**, în deplină concordanță cu cele cinci documente menționate mai sus.

• Din păcate, lucrurile nu s-au oprit aici. În ianuarie-februarie 2004 au apărut noi discuții între reprezentanți cu drept de decizie din Minister, AACR și ROMATSA. În final s-a hotărât trecerea pe noul sistem de licențiere și menținere a competenței CTA, dar RACR-LCTA1 a devenit **PIAC-LCTA** prin scoaterea a peste 75% din documentul finalizat în noiembrie.

• În continuare ROMATSA a făcut propunerile, din care AACR în urma unor examene a autorizat un număr minim de examinatori ATC.

• Au trecut câteva luni, în care competența controlorilor de trafic aerian a fost prelungită conform noii scheme de menținere a competenței. Partea bună este ca noul sistem a început să funcționeze, prin efortul și buna comunicare dintre inspectorii ATS din AACR și examinatorii ATC din ROMATSA.

Ce mai este de făcut?

1. Completarea numărului necesar de examinatori ATC; completarea actualelor reglementări, cu proceduri ce au rămas neacoperite în PIAC-LCTA și PIAC-EXAM, și care să țină cont de reglementările, procedurile și recomandările în domeniu la nivel european; reglementarea licențierii și menținerii competenței controlorilor de trafic aerian – informare din România; o uniformizare în înțelegerea și punerea în practică, a ceea ce au de făcut în noul sistem de licențiere și de menținere a competenței, toți cei ce au responsabilități, începând cu examinatorii ATC și până la inspectorii ATS.

În acest sens ROMATSA este pe punctul de a finaliza aranjamentele pentru a organiza la București în octombrie – noiembrie un curs de examinatori ATC, cu lectori care predau acest curs la Luxemburg. Sperăm că vor putea participa toți cei implicați în proces din ROMATSA și AACR.

Este important să privim înainte și să realizăm ce se întâmplă și ce se pregătește la nivel european. Programul „Cer Unic European”, parcurge etapă după etapă și vrem sau nu, acest val va veni, cu bune și rele, și peste noi. Licența unică europeană de controlor de trafic aerian, este unul din capitolele importante ale acestui program. Dacă dorim ca România să poată avea ceva de spus în viitor în serviciile de trafic aerian, exigența și seriozitatea în pregătirea profesională și menținerea competenței la un nivel superior sunt una din cheile succesului.

Alecu - Florin Diaconu
CTA ACC București