

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

JANJA KERN

KONTROLORJI LETENJA

DIPLOMSKO DELO

LJUBLJANA, 2004

UNIVERZA V LJUBLJANI
FAKULTETA ZA DRUŽBENE VEDE

JANJA KERN

Mentor: izr. prof. dr. Miroslav Stanojević

KONTROLORJI LETENJA

Diplomsko delo

LJUBLJANA, 2004

Kazalo

1. Uvod	4
2. Zgodovina razvoja služb zračnega prometa.....	6
2.1. Proceduralno vodenje.....	8
2.2. Radarsko vodenje	8
3. Navigacijske službe zračnega prometa	10
3.1. Mednarodne organizacije.....	11
3.1.1. ICAO (International Civil Aviation Organisation) - Mednarodna organizacija civilnega letalstva	11
3.1.2. ECAC (European Civil Aviation Conference) – Evropska konferenca civilnega letalstva ..	13
3.1.3. EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) – Evropska organizacija za varnost zračne plovbe	14
3.1.4. FAA (Federal Aviation Administration) – Civilna letalska uprava ZDA	17
3.1.5. CANSO (Civil air navigation services organisation) - Civilna organizacija navigacijskih služb zračnega prometa.....	18
3.2. Organizacijska struktura navigacijskih služb zračnega prometa v Sloveniji	20
3.2.1. Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo	20
3.2.1.1. Službe zračnega prometa (Air Traffic Services - ATS)	21
3.2.2. Kontrola zračnega prometa Slovenije d.o.o. (Slovenia Control)	24
3.3. Pravno-regulativno delovanje služb zračnega prometa	25
4. Kontrolorji letenja.....	28
4.1. Poklic kontrolorja letenja	28
4.1.1. Izpolnjevanje pogojev.....	28
4.1.2. Pridobitev in izguba licence (delovnega dovoljenja).....	28
4.1.3. Zdravstvene zahteve	32
4.1.4. Delovne naloge in obseg dela	34
4.1.5. Posebnosti poklica	35
4.1.6. Delovni prostor	37
4.1.7. Stres in kontrolorji letenja.....	38
4.1.7.1. Planiranje delovnega časa	42
4.1.8. Pomanjkanje kontrolorjev letenja	45
4.1. Mednarodne interesne organizacije kontrolorjev letenja	46
4.1.1. IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations) - Mednarodno združenje kontrolorjev letenja	46
4.1.2. ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) – Evropska koordinacija sindikatov kontrolorjev letenja	48
4.2. Kontrolorji letenja in njihove interesne organizacije v Sloveniji	50
4.2.1. Samostojni sindikat kontrolorjev letenja RS - SSKL	50
4.2.2. Društvo kontrolorjev letenja RS – SLOATCA (Slovenian Air Traffic Controllers' Association)	51
4.3. Stavke.....	52
5. Sklep.....	58
6. Viri.....	61

1. Uvod

Letenje je že stoletja burilo človeško domišljijo, vendar je do prelomnega trenutka prišlo šele v začetku prejšnjega stoletja. Z razvojem letalstva so se pojavile potrebe po nadzoru letal in zračnega prostora in tako se je razvil povsem nov poklic – kontrolor letenja. S širjenjem letalske industrije in napredkom tehnologije se je spreminjal in razvijal tudi poklic ter je postal eden izmed ključnih elementov pri zagotavljanju varnega in učinkovitega pretoka zračnega prometa. Dandanes predstavlja nepogrešljiv člen, brez katerega si letalstvo le stežka predstavljamo.

Ker je o kontrolorjih letenja s sociološkega vidika zelo malo napisanega, sem se odločila na to temo napisati diplomsko nalogo. Glavna vprašanja, na katera sem skušala v pričujoči diplomski nalogi odgovoriti, so sledeča:

1. Kakšne so naloge kontrolorjev letenja?
2. Kdo lahko opravlja omenjeno delo?
3. Kako poteka šolanje?
4. Kakšne so posebnosti navedenega poklica?

Da bi lažje odgovorila na zastavljena vprašanja, sem preučila obstoječo literaturo ter zakone in pravilnike s tega področja. Pomagala sem si tudi z medmrežnimi viri ter opravila več intervjujev s kontrolorji letenja.

Da bi lažje razumeli, kako delujejo službe zračnega prometa, v okviru katerih kontrolorji letenja delajo, ter naravo in posebnosti poklica, bo v drugem poglavju predstavljen zgodovinski razvoj tako poklica kot omenjenih služb. Podana bo tudi kratka razlaga dveh različnih načinov vodenja letal, ki ju kontrolorji uporabljajo, in sicer proceduralnega in radarskega vodenja. Ker obstajajo na področju letalske terminologije določene nejasnosti, bom v naslednjem poglavju opredelila pojem »kontrola letenja« in podala primerljive slovenske in angleške izraze za službe, ki opravljajo tovrstno dejavnost. V sklopu tega poglavja bodo predstavljene tudi pomembnejše mednarodne organizacije s področja letalstva ter organizacijska struktura navigacijskih služb v Sloveniji: Uprave Republike Slovenije za civilno letalstvo, Službe zračnega prometa ter novoustanovljenega podjetja Kontrola zračnega prometa d.o.o. Na koncu poglavja bo navedena pravno-regulativna podlaga za delovanje omenjenih služb. V četrtem poglavju

se bom osredotočila na poklic kontrolorja letenja. Prikazani bodo formalni pogoji za prijavo na razpisano prosto mesto (vključno s strogimi zdravstvenimi zahtevami), potek šolanja za pridobitev licence, primeri v katerih kontrolor le-to lahko izgubi, delovne naloge, posebnosti in težave, s katerimi se kontrolorji soočajo. Posebna pozornost bo namenjena stresu, ki je zaradi narave njihovega dela stalni spremljevalec omenjene skupine zaposlenih. V okviru tega poglavja bodo predstavljene tudi mednarodne in slovenske interesne organizacije kontrolorjev letenja, ki so nastale zaradi posebnih problemov, s katerimi se ta skupina zaposlenih srečuje, ter težnje po lastnem zastopanju tega specifičnega poklicnega profila. V zaključnem delu poglavja bom posebno pozornost namenila stavkam kontrolorjev letenja, ki so bile v zadnjem desetletju zelo pogoste, in sicer bodo podrobneje predstavljene nekatere izmed zahtev in dosežki.

2. Zgodovina razvoja služb zračnega prometa

V začetku 20. stoletja, ko sta brata Wright prvič poletela z letalom, se je zdelo, da je letenje eno izmed odkritij, ki nikoli ne bo privabilo ljudskih množic. Piloti so leteli prosto po zračnem prostoru, brez strahu da bo prišlo do trčenja z drugim letalom. Seveda pa sta morala biti izpolnjena dva pogoja in sicer dobra vidljivost ter dnevna svetloba.¹ Pravi razvoj civilnega letalstva se je začel šele po 1. svetovni vojni, ko so ljudje začeli spoznavati, da letalstvo predstavlja potencialni vir dobička. Tako je bila leta 1919 ustanovljena družba Koninklijke Luchtvaart Maatschappij (KLM), ki velja za prvega letalskega prevoznika na svetu. Čeprav je bilo število letov v tistem obdobju majhno, so se vladne administracije zavedale, da je letalstvo rastoča industrija in je zato potrebno uvesti predpise in določeno stopnjo standardizacije. To je še posebej veljalo za Evropo, ki je prepletena s številnimi mejami nacionalnih držav ter različnimi jeziki. Tako je prišlo do sprejetja *Mednarodne konvencije o zračni navigaciji (International Convention For Air Navigation – ICAN)*, ki jo je podpisalo 19 držav in je izhajala iz Versajske mirovne pogodbe. Omenjena konvencija je pomenila osnovo za sprejetje *Splošnih pravil zračnega prometa (General Rules for Air Traffic)*. Delovati je prenehala leta 1944 s sprejetjem *Čikaške konvencije*. S porastom letalskega prometa se je pokazalo, da je potrebno na letališčih in v zraku uvesti več reda, predvsem zaradi preprečevanja možnih trkov letal v zračnem prostoru nad letališči. Ker je bil promet v bližini letališč gostejši kot drugje, so morali piloti v priletu na letališče večino pozornosti nameniti pristajalnemu manevru (enako je veljalo tudi za vzletanje), zato so se na nekaterih letališčih dogovorili za določene znake; npr. križ na tleh je dovoljeval pristanek, cestno vozilo na sredini vzletno-pristajalne steze pa je pomenilo prepoved pristanka (Vidler; 2001:5). Najbolje je tovrstne probleme reševalo vojaško letalstvo, saj so uvedli celo vrsto znakov in postopkov za pristajanje in vzletanje letal. Kmalu so v večja letala vgradili radijske postaje (sporazumevanje je potekalo le v Morsejevi abecedi) in tako je radiotelegrafist postal del posadke. Uporabljali so tudi posebne pištole za izstreljevanje barvnih raket, kjer je rdeča pomenila prepoved pristanka in zelena dovoljenje za vzlet. Tovrstni znaki se uporabljajo še danes, kadar pride do problemov pri radijski komunikaciji (Lučovnik, 2000:46).

¹ ATC History, http://atcsl.tripod.com/air_traffic_control_history.htm (30. 3. 2004).

Tudi v civilnem letalstvu so po 7. aprilu leta 1922, ko se je zgodila prva nesreča, spoznali nevarnosti prostega letenja in začele so se različne razprave, kako zagotoviti večjo stopnjo varnosti.

Prvi poskus ustanovitve učinkovite kontrole letenja se je zgodil v ZDA, v mestu New Jersey. Tam se je zbralo nekaj velikih letalskih prevoznikov, ki so se odločili, da bodo v bodoče svoje lete po državi koordinirali. Organizirali so točno določene zračne poti, ki so jih kontrolorji spremljali vizualno. Preden so to zamisel lahko uresničili, je bilo potrebno določiti točke javljanja in nadmorsko višino. Lete so upravljali in spremljali s pomočjo zemljevida, na katerega so vnesli točne podatke o poziciji letala, ki jo je pilot javil preko radia.² Prav tako so posebne službe, organizirane na letališčih, začele sodelovati med seboj ter si s pomočjo telegrafov in telefona ter kasneje radia pošiljati podatke o vzletih in pristankih letal ter podatke o vremenu (Vidler, 2001:5).

Pred drugo svetovno vojno je postalo jasno, da je za lažje sporazumevanje med letališči in letali ter med letali v zraku potrebno zmanjšati velikost in težo radijskih postaj ter omogočiti verbalno komunikacijo. Ugotovili so, da lahko radijski oddajnik nameščen na zemlji, letalu v zraku, ki je opremljeno s posebno prikazovalno napravo, omogoči t.i. instrumentalno letenje.³ To pomeni, da letalo leti s pomočjo instrumentov, ki natančno prikazujejo njegovo pozicijo in smer letenja, kar mu omogoča letenje v vseh vremenskih pogojih. Kontrola letenja v omenjenem primeru skrbi za razdvajanje med letali oziroma separacijo.⁴ Eden izmed ukrepov za zmanjšanje tveganja letenja v bližini letališč je bil ta, da so letališko kontrolo letenja opremili z močno radijsko postajo. Poleg tega je kontrolor letenja, ki je na letaliških tleh s pomočjo rdeče zastave dal pilotu znak za vzlet, dobil svoj prostor na najvišjem delu letališkega stolpa. Na ta način je nadzoroval letala, ki jih je s prostim očesom lahko videl, in posredoval pilotom dovoljenja za pristanke in vzlete. Takšno delovanje je omogočilo nadzorovano odvijanje letalskega prometa v bližini letališč. Tvrsten način vodenja in kontrole zračnega prometa je mogoče varno uporabljati le za določen način letenja, to je VFR način.⁵ Pri tem načinu lahko piloti sami, brez pomoči naprav, skrbijo za smer letenja in

² ATC History, http://atcsl.tripod.com/air_traffic_control_history.htm (30. 3. 2004).

³ Pravila instrumentalnega letenja – Instrumental flight rules (IFR).

⁴ Separacija – izraz uporabljajo v službah zračnega prometa za časovno, dolžinsko ali višinsko razdaljo med dvema letaloma. Odvisna je od faze leta, načina vodenja in kontrole zračnega prometa ter dela zračnega prostora, kjer se letalo nahaja.

⁵ Letenje pri pogojih zunanje vidljivosti – Visual flight rules (VFR).

razdvajanje od drugih letal, vendar morajo leteti po pravilih in pogojih vizualnega letenja in le v določenih vremenskih pogojih, ki so natančno predpisani. Čeprav se je kontroliran zračni prostor počasi širil in se je število radio-navigacijskih naprav na tleh stalno povečevalo, pa varnost letov na zračni poti (ruti) ni bila zadovoljiva. Leta 1956 se je nad Grand Canionom v ZDA zgodila letalska nesreča, kjer sta v zraku trčili letali TWA L-1049 Super Constellation in Dc-7 last United Airways. Pri tem je umrlo 128 ljudi. Neposredni razlogi za nesrečo so bili slaba vidljivost, slab razgled iz pilotske kabine ter prezaposlenost posadke s poskusom pokazati potnikom kar največ možnega razgleda po kanjonu. Preiskava nesreče je pokazala, da je potrebno tudi izven letališč vodenje in kontrolo letenja urediti bolj sistematsko. Prva posledica te nesreče je bila uvedba mreže zračnih poti, po katerih se je začel odvijati civilni letalski promet. Poti so razdelili po smereh in sicer so parno in neparno poimenovanje nivojev (po barometrski višini 1013 hPa) določili glede na smeri neba – na vzhodno in zahodno polovico. Tako dve letali iz nasprotnih smeri nista mogli leteti na isti višini. Naslednji ukrep je bil uvedba t.i. proceduralne področne kontrole letenja, najprej v prometno bolj aktivnih sektorjih. Kmalu po tej nesreči se je v komercialnem letalstvu začela doba reaktivnih letal (jet age). Ena izmed pomembnejših posledic tega je povečanje pomembnosti služb zračnega prometa in uvedba radarskega sistema vodenja kontrole (Lučovnik, 2000:47).

2.1. Proceduralno vodenje

Proceduralno vodenje poteka tako, da piloti kontrolorju letenja javljajo svoj položaj, ki ga dobijo z navigacijskim opazovanjem glede na oddaljenost od posameznih radio-navigacijskih sredstev ali pomembnih točk (Lučovnik, 2000:78). Na podlagi teh podatkov si kontrolor zgradi sliko prometa v zračnem prostoru, ki ga nadzoruje, in letalom določi še višino (Caharijas, 1999a: 3). Omenjeni princip se uporablja še danes, zato morajo vsi kontrolorji letenja najprej pridobiti dovoljenje za proceduralno vodenje. Tovrstno vodenje predstavlja tudi nekakšen rezervni način radarskemu sistemu, saj se v primeru okvar le-tega preide na proceduralno vodenje. Poudariti velja, da se kapacitete prehoda letal skozi določen sektor zaradi tega zmanjšajo tudi do 50 % (STA, 15.10.2002).

2.2. Radarsko vodenje

Radarski valovi imajo dve pomembni lastnosti. Prva je, da se vedno odbijejo od neke ovire, kar pomeni, da zaznajo neki objekt. Druga lastnost pa je, da je hitrost širjenja radarskega vala v prostoru konstantna in je 300 tisoč km/s. Na ta način je mogoče zelo preprosto izračunati oddaljenost objekta, od katerega so se valovi odbili. Primarni nadzorni radar deluje tako, da je smer oddaje kompresirana v en sam žarek, ki se v odvisnosti od želenega dosega, natančnosti predstavitve in tipa radarske naprave vrti z različno hitrostjo. V civilno letalstvo so ga uvedli v 50-tih letih, uporabljali pa so ga za vodenje in kontrolo letal pri preletih, pred uvedbo instrumentalnega pristajalnega sistema pa tudi kot pomoč pri pristajanju v slabi vidljivosti. Pravo uporabno vrednost v civilnem letalstvu je radar dobil šele z uveljavitvijo sekundarnega radarja. To je naprava, ki z oddajo energije povzroči sprožitev posebnega oddajnika (transponderja) v letalu, njegov signal pa nato sprejme in procesira izvirna postaja. Običajno se uporabljata tako primarni kot sekundarni radar hkrati, vendar prvi izgublja na svojem pomenu. Vzrokov za to je več. Sekundarni radar proizvaja manjše sevanje, tehnične prednosti pa so sledeče: radar sprejema informacijo le od selektiranega objekta, vreme na njegovo delovanje ne vpliva in pridobljena informacija podaja vse tri dimenzije (tudi višino, česar primarni radar ne zmore). Poleg tega ta sistem omogoča računalniško obdelavo situacije, saj so na monitorju poleg t.i. radarskega blipa prikazani tudi podatki o posameznem letalu. Ta prikaz vsebuje call sign letala,⁶ višino letala, smer in hitrost ter omogoča niz drugih, za kontrolorja pomembnih prikazov, izračunov in opozoril. Radarski sistem mora biti zelo zanesljiv, hkrati pa mora obstajati možnost za njegovo nadomestilo. Sistem je sestavljen iz posameznih komponent, kot so oddajna in sprejemna antena, telekomunikacijske naprave, po katerih se pošiljajo radarski podatki, radarski procesni sistem in radarski zasloni (Lučovnik, 2000:79).

⁶ Call sign – klicni znak – običajno številka leta npr. ADR 1672 ali registracija letala.

3. Navigacijske službe zračnega prometa

Službe zračnega prometa spadajo med *navigacijske službe zračnega prometa* (*Aeronautical Navigation Services – ANS*). *Zakon o letalstvu* (Ur.list RS št. 18-1062/2001 (14.3.2001)) deli navigacijske službe zračnega prometa na naslednje službe:

- službe zračnega prometa,
- službe letalskih informacij,
- službo letalskih telekomunikacij,
- službo letalske meteorologije in
- službo iskanja in reševanja zrakoplovov.

Omeniti velja, da na področju letalske terminologije in pri prevajanju le-te v slovenščino vlada manjša zmeda. Tako naj bi izraz »*službe zračnega prometa*« ustrezal celotnemu delovanju še danes največkrat uporabljenega jasnejšega, iz srbščine izhajajočega, termina »*kontrola letenja*«. Glede na ICAO standarde temu izrazu najbolje ustreza izraz *Air Traffic Services (ATS)*.

Ožji izraz za službe, ki direktno opravljajo storitev kontrole letenja, je *služba kontrole zračnega prometa* ali *Air Traffic Control (ATC)*. Njihov osnovni cilj je zagotavljanje in pospeševanje varnega, urejenega in učinkovitega pretoka zračnega prometa. Že navedena definicija navigacijskih služb, prevzeta iz *Zakona o letalstvu*, v praksi v Sloveniji ne najde svojega mesta, saj veljavna sistematizacija delovnih mest na *Upravi RS za civilno letalstvo* podaja druge službe oziroma drugačne izraze. K nejasnosti na tem področju pripomore tudi dejstvo, da nekaterih, po ICAO standardu obveznih služb, v tej sistematizaciji ni moč najti (Lučovnik, 2000:53-54). Omeniti je potrebno, da je za to v največji meri kriva vpetost teh služb v sistem javne uprave in zato torej togost, poleg tega pa nepripravljenost države, da se službe organizirajo tako, kot je za Republiko Slovenijo najbolj primerno. Poudariti velja, da *Mednarodna organizacija civilnega letalstva (ICAO)* podaja zgolj standard, medtem ko vsaka država lahko organizira službe po svoje, pač na način, ki se ji zdi najbolj primeren. V Sloveniji tako več državnih organov, in ne le *Uprava RS za civilno letalstvo*, zagotavlja izvajanje vseh omenjenih služb. *Letalska meteorološka služba*, ki pridobiva, procesira in izdaja podatke o vremenu na letališčih in na zračnih poteh, je organizirana v okviru *Agencije*

RS za okolje, ki spada k *Ministrstvu za okolje*.⁷ *Služba iskanja in reševanja zrakoplovov* pa je organizirana v okviru dveh ministrstev in sicer *Ministrstva za notranje zadeve* in *Ministrstva obrambo* ter drugih državnih organov (Dnevnik, 10.7.2003).

3.1. Mednarodne organizacije

Članstvo Slovenije v mednarodnih organizacijah predstavlja temelj za naše vključevanje v mednarodni letalski promet. Hkrati članstvo nalaga tudi obveznost upoštevanja ter usklajevanja domačih predpisov z letalskimi standardi, priporočili, usmeritvami in trendi, ki jih narekujejo te mednarodne organizacije tako s področja organizacije kot tudi samega načina delovanja navigacijskih služb.

3.1.1. ICAO (International Civil Aviation Organisation) - Mednarodna organizacija civilnega letalstva

Mednarodna organizacija civilnega letalstva je bila ustanovljena s strani zavezniških držav 4. aprila 1947, potem ko je postala veljavna *Mednarodna konvencija o civilnem letalstvu*, bolj znana kot *Čikaška konvencija*, ki je njen konstitutivni dokument. Konvencija je nastala kot rezultat *Konference o mednarodnem civilnem letalstvu*, ki je zasedala v Chicagu od 1. novembra do 7. decembra 1944. Na tej konferenci je sodelovalo več kot 50 držav, ki so se proti koncu 2. svetovne vojne odločile postaviti pravni okvir za mednarodno civilno letalstvo. *Čikaška konvencija* je sestavljena iz štirih delov (zračna plovba, Mednarodna organizacija civilnega letalstva, mednarodni zračni prevoz in končne določbe) in vsebuje 96. členov. Ni samo konstitutivni akt ICAO, temveč tudi mednarodni dogovor, ki vzpodbuja red, varen in učinkovit razvoj mednarodnega letalstva. S tem namenom konvencija določa pravice in obveznosti držav članic in jih usmerja v sodelovanje pri programih za vzpodbujanje mednarodnega zračnega transporta in za izboljšanje storitev ter naprav za zračno navigacijo.

⁷ Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=1>, (18. 5. 2004).

Omenjena organizacija s sedežem v Montrealu in sedmimi regionalnimi pisarnami po celem svetu je posebna agencija *Združenih narodov* in ima preko 180 držav članic. Slovenija je postala članica te organizacije leta 1992 (Rochat, 2002:15).

Nameni in cilji organizacije so razvijati načela in tehnike mednarodne zračne plovbe in pospeševati načrtovanje in razvoj mednarodnega zračnega prevoza, tako da se:

- zagotovi varna in redna rast civilnega letalstva po vsem svetu,
- spodbuja razvoj gradnje in uporabe zrakoplovov v miroljubne namene,
- spodbuja razvoj zračnih poti, letališč in naprav za zračno plovbo za mednarodno civilno letalstvo,
- zadovoljuje potrebe ljudi vsega sveta po varnem, rednem, učinkovitem in ekonomičnem zračnem prevozu,
- preprečuje ekonomske izgube, ki bi jih povzročila nerazumna konkurenca,
- zagotavlja, da se pravice držav pogodbenic spoštujejo v celoti in da ima vsaka država pogodbenica pravično možnost za delovanje mednarodnih letalskih družb,
- preprečuje diskriminacijo med državami pogodbenicami,
- spodbuja varnost letenja v mednarodni zračni plovbi in
- na splošno in v vseh pogledih razvija mednarodno civilno zrakoplovstvo.

Organizacijo sestavljajo *Skupščina*, *Svet* in *Sekretariat*. *Skupščina* kot najvišji organ organizacije se sestaja vsaka tri leta in tedaj se sprejema politika organizacije, proračun in direktive za nadaljnje obdobje. Na sestanku so prisotni predstavniki vseh držav članic.

Svet je izvršni organ in je odgovoren Skupščini. Sestavlja ga 36 predstavnikov držav članic, ki jih izvoli Skupščina, in predsednik Sveta, ki nima pravice do glasovanja. Volitve se izvedejo na prvem zasedanju Skupščine in potem vsake tri leta. Tako izvoljeni člani Sveta opravljajo svojo funkcijo do naslednjih volitev. Člani v Svetu so razdeljeni v tri skupine, tako da predstavljajo:

- države, ki so najpomembnejše v zračnem prevozu,
- države, ki sicer niso drugače zajete, vendar največ prispevajo za zagotovitev naprav za mednarodno civilno zračno plovbo in

- države, ki drugače ne bi bile vključene, vendar se s tem zagotovi, da bodo zastopane v Svetu vsa glavna svetovna zemljepisna območja. Vsako izpraznjeno mesto v Svetu bo Skupščina zapolnila v najkrajšem možnem času. Država pogodbenica, ki bo tako izvoljena v Svet, opravlja to funkcijo do izteka mandata svoje predhodnice.

Najpomembnejša naloga Sveta je, da izdaja mednarodne standarde in priporočila, ki so pomembna za civilno letalstvo. Pri tem mu na tehničnem področju pomaga *Komisija za zračno plovbo (Air Navigation Commission)*, pri ekonomskih zadevah *Komite za zračni promet (Air Transport Committee)* in na področju varnosti *Komite za nezakonito posredovanje (Committee on Unlawful Interference)*. Ker je treba izvajanje teh priporočil in standardov tudi nadzirati, so na ICAO ustanovili posebno skupino, ki nadzoruje delovanje vseh civilnih uprav po svetu.

Sekretariat, na čelu z generalnim sekretarjem, je odgovoren za operativne posle in ga sestavljajo uslužbenci organizacije in ne predstavniki držav članic.⁸

ICAO tesno sodeluje z *Mednarodno pomorsko organizacijo (IMO)*, *Mednarodno telekomunikacijsko zvezo (ITU)*, *Svetovno meteorološko organizacijo (WMO)*, *Mednarodno poštno zvezo (UPU)* in *Mednarodno organizacijo dela (ILO)*. Kot opazovalke pri delu ICAO sodelujejo še *Mednarodno združenje letalskih prevoznikov (IATA)*, *Mednarodno združenje pilotov (IFALPA)*, *Mednarodno združenje kontrolorjev letenja (IFATCA)* in *Svetovna turistična organizacija (WTO)* (Čičerov, 1994:10).

3.1.2. ECAC (European Civil Aviation Conference) – Evropska konferenca civilnega letalstva

Evropska konferenca civilnega letalstva je medvladna organizacija, ki je bila ustanovljena leta 1955 in ima sedež v Parizu. Delo te organizacije vodijo prometni ministri 41 evropskih držav. Njene naloge so: spodbujati usklajevanje med letalskimi upravami, prizadevati si za boljšo izkoriščenost sistemov kontrole letenja in za večje dosežke na ekonomskem, varnostnem in zaščitnem področju v zračnem prometu v

⁸ International Civil Aviation Organization, <http://www.icao.int/icao/en/pub/memo.pdf> (17. 5. 2004).

Evropi ter pospeševati uveljavljanje standardov in priporočil ICAO na evropskem področju. Slovenija je stalna članica od leta 1992.⁹

Slika 1: Članice ECAC (obarvane z modro barvo)



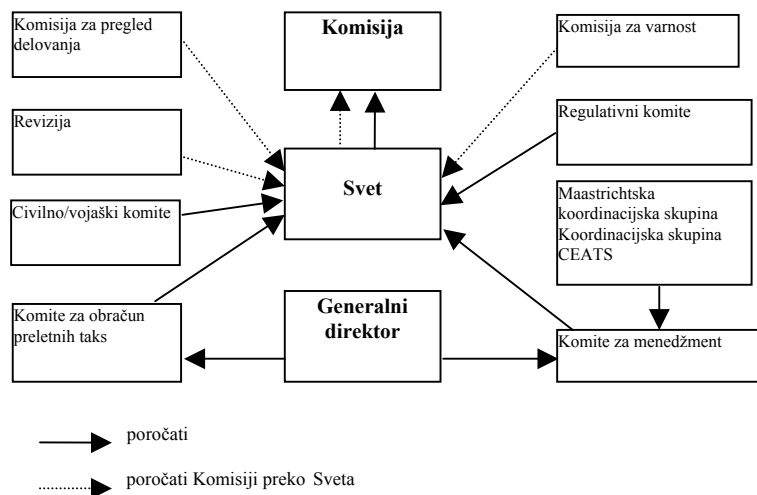
Vir : Member States, ecac-ceac.org/uk/ (17. 3. 2004)

3.1.3. EUROCONTROL (European Organisation for the Safety of Air Navigation) – Evropska organizacija za varnost zračne plovbe

Organizacija je bila ustanovljena leta 1961 kot upravno telo novega skupnega centra služb za vodenje in kontrolo letenja v zgornjem zračnem prostoru (*Maastricht Upper Area Control Center – Center območne službe vodenja in kontrole zračnega prometa*) nad državami Beneluxa in manjšim delom Nemčije. Pozneje se je njena dejavnost razširila še na druga področja in sicer na področje urejanja pretoka letalskega prometa nad Evropo (*Centralna enota za pretok letalskega prometa – Central Flow Management Unit*), področje posredovanja pri postopkih pobiranja preletnih taks za storitve služb zračnega prometa (*Centralna enota pobiranja preletnih taks – Central Route Charges Office*) in področje plasiranja teh sredstev državam članicam. Odgovorna je za načrtovanje in razvoj služb zračnega prometa v Evropi ter za izobraževanje in usposabljanje strokovnih delavcev v navigacijskih službah, kamor spadajo tudi kontrolorji letenja. Dandanes deluje Eurocontrol na vseh področjih, ki so povezana z zračno plovbo. Slovenija je postala polnopravna članica organizacije, ki ima trenutno 32 članic, 1. novembra 1995.

⁹ The European Civil Aviation Conference, <http://ecac-ceac.org/uk/> (17. 3. 2004).

Slika 2: Organizacijska struktura v tranzicijskem obdobju, ko še ni končana ratifikacija pogodb vseh držav članic organizacije



Vir: The Institutional Structure, <http://www.eurocontrol.int/about/structure.html> (6. 2. 2004).

Ker je dejavnost organizacije zelo razvejana in raznolika, deluje v njenem okviru veliko teles. Za menedžment celotne organizacije je odgovoren *generalni direktor*. Poleg tega podaja predloge glede programov in projektov ter tudi dogovorov z državami in mednarodnimi organizacijami Svetu in Komisiji, ki sprejemata odločitve. *Komisija* je odgovorna za oblikovanje glavne politike organizacije in predstavlja na ministrski ravni najvišje posvetovalno telo organizacije.

Svet je sestavljen iz predstavnikov vseh držav članic. Poleg njih so na zasedanja Sveta vabljeni tudi predstavniki mednarodnih organizacij (ICAO, IFATCA, IATA, Evropske komisije, ATCEUC) in drugi, ki pa imajo status opazovalca. Zadolžen je za izvedbo politike organizacije, za nadzorovanje delovanja organizacije in za svetovanje Komisiji.

Poleg že navedenih osrednjih teles deluje tudi več komisij in komitejev. Ena izmed pomembnejših je *Komisija za oceno delovanja (Performance Review Commission)*, ki jo sestavljajo predstavniki 12 neodvisnih letalskih družb in strokovnjaki za nadzor zračnega prometa. Ustanovljena je bila z namenom, da se zagotovi učinkovito upravljanje zračnega prometa (ATM) z določitvijo ključnih ciljev in vzpostavitev transparentnega in neodvisnega sistema za pregled učinkovitosti. Prav tako je

odgovorna za implementacijo ključnih ciljev v državah članicah. Ker so naloge Komisije zelo zahtevne, ji je v pomoč dodatna Enota za pregled delovanja (Performance Review Unit).

Komite za obračun preletnih taks (Enlarged Committee for Route Charges) nadzira izvajanje sistema za obračunavanje preletnih taks. V njem so zastopane vse članice, kot tudi vse organizacije, ki so uporabnice storitev Eurocontrola, medtem ko ima Evropska komisija funkcijo opazovalca.

Civilno/vojaški komite (Civil/Military Interface Committee) raziskuje problematiko glede stičišč civilnih in vojaških sfer in podaja predloge potencialnih rešitev, medtem ko *Regulativni komite (Regulatory Committee)* skrbi za to, da se poveča učinkovitost sistema upravljanja zračnega prometa (ATM) v Evropi.

Komisija za varnost (Safety Regulation Commission) skrbi za pripravo priporočil in regulative s področja varnosti. Njen namen je zagotoviti karseda visoko stopnjo varnosti v zračnem prometu.

Poleg navedenega delujeta v okviru Eurocontrola tudi dve skupini in sicer *Maastrichtska koordinacijska skupina* in *Koordinacijska skupina CEATS*. Ti dve skrbita za oblikovanje skupnih stališč do stvari glede izvajanja kontrole zračnega prometa, vsaka za svoje območje.

Kot vidimo, deluje znotraj organizacije veliko različnih strokovnih komisij, kar prispeva k splošnemu razvoju in poenotenju sistema vodenja zračnega prometa v Evropi. Vsaka država mora v okviru programa *CIP (Convergence and Implementation Programme – program delovanja ATS po državah)*, ki ga oblikuje skupaj z Eurocontrolom, v določenih časovnih razdobjih doseči nekatere standarde v smislu tehničnega in tehnološkega razvoja, šolanja osebja ter glede harmonizacije in integracije s sosednjimi ATS sistemi.¹⁰ Poudariti velja, da je kljub temu, da v organizaciji dela veliko strokovnjakov, njena učinkovitost onemogočena zaradi političnih jarmov, v katere je uklenjena. Vsaka odločitev o delovanju ali investicijah potrebuje odobritev prometnih ministrstev 32 članic, ki se srečujejo le dvakrat na leto. Poleg tega je

¹⁰ Our Organisation, <http://www.eurocontrol.int/about/index.html> (8. 2. 2004).

obremenjena tudi z nadzorom zračnih prostorov, ki jih narekujejo evropske meje, ki v Evropski uniji za katerikoli druge oblike transporta nimajo nobenega pomena več (Kos, 1999: 42).

Slika 3: Članice Eurocontrola (obarvane s temno modro barvo)



Vir: Member States, <http://www.eurocontrol.int/about/ms.html> (8. 2. 2004).

3.1.4. FAA (Federal Aviation Administration) – Civilna letalska uprava ZDA

Civilna letalska uprava ZDA je bila ustanovljena leta 1958 in opravlja podobne naloge kot druge ustanove civilnih letalskih oblasti po svetu. Najpomembnejši cilji organizacije so:

- reguliranje civilnega letalstva in promoviranje varnosti,
- spodbujanje in razvijanje civilne aeronavtike, vključno z novo letalsko tehnologijo,
- razvijanje in upravljanje sistema navigacijskih služb za civilne in vojaške namene,
- raziskovanje in razvijanje državnega zračnega sistema,
- razvijanje in upravljanje programov, ki nadzirajo stopnje hrupa v letalstvu in druge okoljevarstvene učinke ter
- reguliranje zračnega prometa v ameriškem zračnem prostoru.¹¹

¹¹ Federal Aviation Administration, <http://www.faa.gov/aboutfaa/Activities.cfm> (30. 4. 2004).

V okviru uprave deluje *Služba zračnega prometa (Air Traffic Organisation)*, ki zaposluje 38.000 kontrolorjev letenja, tehnikov, inženirjev in drugega strokovnega osebja. Služba se deli na 10 oddelkov: varnost, komunikacije, operativno planiranje, finance, pridobitne in poslovne storitve, območna kontrola in kontrola nad oceani, terminalna kontrola, letalske službe, sistemske operativne službe in tehnično operativne službe.¹²

Organizacija ima predstavništva po celem svetu in s tem tudi dokaj močan vpliv na civilno letalstvo v evropskih in azijskih, nekoliko manj v afriških državah. Zaradi izjemnih dosežkov pri razvoju civilnega letalstva, ogromnih sredstev in kadrovskega potenciala, ki ga ima na razpolago, ter velikokrat prepočasnega odziva ICAO-ja, so na marsikaterem področju uvedli svoja pravila. Tako je FAA najpomembnejša institucija na področju certificiranja letal in opreme. V civilnem letalskem prometu v ZDA deluje tudi t. i. *NTSB (Nacional Transport Safety Board)*, ki sodeluje predvsem pri preiskavah letalskih nesreč, zelo dejaven pa je pri izdaji varnostnih priporočil (Lučovnik et al., 2000:18).

3.1.5. CANSO (Civil air navigation services organisation) - Civilna organizacija navigacijskih služb zračnega prometa

CANSO je mednarodna organizacija, ki združuje izvajalce storitve kontrole zračnega prometa. Ima 34 polnopravnih in 27 pridruženih članic, kamor sodi tudi slovenska *Kontrola zračnega prometa, d.o.o.* Za Slovenijo je delovanje te organizacije zelo pomembno, saj aktivno sodeluje pri projektu *Enotno evropsko nebo*.¹³ Namen tega projekta je oblikovanje enotnega zračnega prostora, povečanje učinkovitosti kontrol zračnega prometa z zmanjšanjem števila nadzornih sektorjev (sedaj jih je 41), zmanjšanje zamud, okrepitev varnosti s sistematizacijo, poenotenje pravil v zračnih prostorih držav, tesnejša integracija vojaških zračnih območij in razvoj novih tehnologij (Dnevnik, 28. 12. 2003). Organizacija si prizadeva, da:

- bi imeli izvajalci storitve kontrole zračnega prometa pri oblikovanju in vodenju funkcionalnih blokov zračnega prostora večjo vlogo kot sedaj, ko imajo

¹² Federal Aviation Administration, <http://www.faa.gov/aboutfaa/Organizations/ATO/> (30. 4. 2004).

temeljno vlogo inštitucije, ki določajo pravila in postopke, medtem ko jih izvajalci storitve kontrole zračnega prometa le izvajajo,

- se oblikuje posvetovalno telo (*Industry Consultation body - ICB*), ki bi ga sestavljali predstavniki iz letalske industrije (izvajalci storitev kontrole zračnega prometa, letalski prevozniki, letališča, proizvodna industrija itd.). Vloga tega organa bi bila svetovanje Evropski komisiji, kako oblikovati boljše pravila za izvrševanje regulative Enotno evropsko nebo in o dolgoročnem strateškem razvoju vodenja zračnega prometa,
- bi prišlo do večjega poenotenja uporabe letalskih sistemov in naprav po vsej Evropi in
- bi bili pravni vidiki operacij v zračnem prostoru jasnejši.¹⁴

Slika 4: Polnopravne (svetlo zelena barva) in pridružene (temno zelena barva) članice



Vir: About Canso, <http://www.canso.org/a/am.html> (30. 4. 2004).

¹³ Civil air navigation services organisation, <http://www.canso.org> (30. 4. 2004).

¹⁴ Civil air navigation services organisation, <http://www.canso.org> (30. 4. 2004).

3.2. Organizacijska struktura navigacijskih služb zračnega prometa v Sloveniji

3.2.1. Uprava Republike Slovenije za civilno letalstvo

Za ustanovitev in organiziranje služb zračnega prometa so v skladu s Čikaško konvencijo odgovorne posamezne države oziroma vlade teh držav. V Sloveniji so bile do leta 2004 navigacijske službe organizirane v okviru *Uprave Republike Slovenije za civilno letalstvo* (v nadaljevanju *Uprava*),¹⁵ ustanovljene leta 1991 kot organ v okviru *Ministrstva za promet in zveze*. Direktor *Uprave* je neposredno odgovoren prometnemu ministru in s tem vladi Republike Slovenije. Glavne naloge *Uprave* so bile zagotavljanje varnosti zračnega prometa, kamor sodijo vodenje, upravljanje in nadzorovanje zračnega prometa, ter zbiranje, urejanje in izdajanje vseh vrst informacij in publikacij, ki se nanašajo na celotno ozemlje Republike Slovenije in njen zračni prostor. Poleg tega je skrbela za plovnost in registracijo zrakoplovov, letalske operacije, licenciranje letalskega in drugega strokovnega osebja, registracijo letališč in vzletišč ter uveljavljanje in izvajanje letalskih standardov in priporočil. Njen cilj je bil zagotoviti varen, hiter in nemoten zračni promet, skupaj z razvojem civilnega letalstva.¹⁶

Slika 5: Zgradba Ministrstva za promet



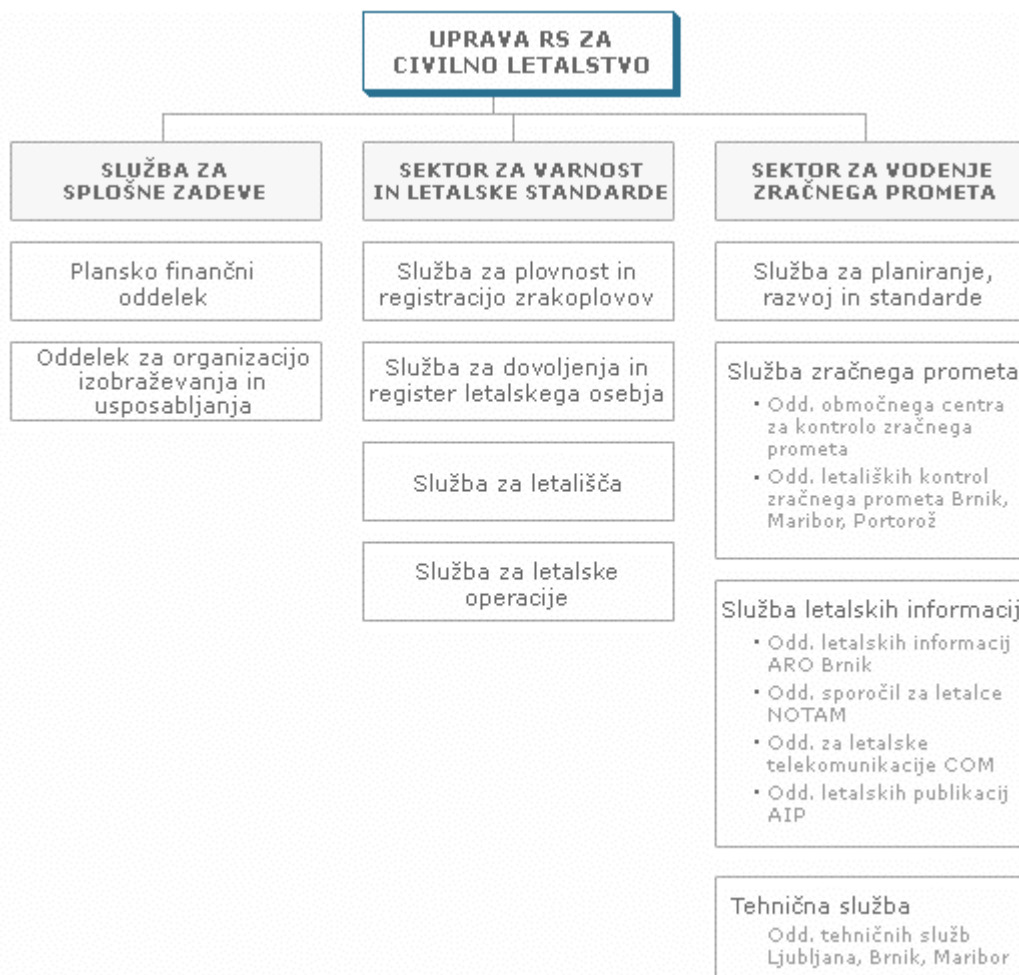
Vir: Urad za letalstvo, <http://www.sigov.si/mpz/4pod/5/61-2.html> (15. 1. 2004).

¹⁵ Do leta 2001 se je imenovala Uprava RS za zračno plovbo.

¹⁶ Uprava RS za civilno letalstvo, <http://www.caa-rs.si/kdosmo/sluzbe.html> (15. 1. 2004).

V okviru Uprave so delovali trije sektorji: *Služba za splošne zadeve*, *Sektor za varnost in letalske standarde* ter *Sektor za vodenje zračnega prometa*, v okrilje katerega sodijo tudi *Službe zračnega prometa*, ki jo bom nekoliko podrobneje predstavila.

Slika 6: Organizacijska shema Uprave RS za civilno letalstvo



Vir: Organizacijska shema, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?ID=298> (15. 1. 2004).

3.2.1.1. Službe zračnega prometa (Air Traffic Services - ATS)

Službe zračnega prometa so skrbele za varen in nemoten potek zračnega prometa v zračnem prostoru Republike Slovenije. Zračni prostor je v *Zakonu o letalstvu* (Ur. list RS št. 18-1062/2001) definiran na naslednji način: »Zračni prostor RS obsega zračni prostor nad kopnim in teritorialnimi vodami, ki so pod suverenostjo RS.« Tehnološko

lahko to definicijo enačimo z definicijo *Letalsko informativnega področja* (Flight Information Region – FIR), ki pravi: »Zračni prostor določenih dimenzij, v katerem delujejo službe zračnega prometa, ali pa vsaj služba svetovanja in informiranja letal ter služba iskanja in reševanja letal.« V zračni promet so vključena letala, ki vzletajo in pristajajo na naših letališčih ter vsa letala, ki samo preletijo naše ozemlje. Slednja tvorijo večino, okoli 80 % vsega zračnega prometa.

Službe zračnega prometa se delijo na *Službo kontrole zračnega prometa* in *Službo informacij o letu*.

3.2.1.1.1. Služba kontrole zračnega prometa (*Air Traffic Control - ATC*), ki deluje v kontroliranem zračnem prostoru, se deli na:

- **območno kontrolo zračnega prometa** (*Area Control Centre - ACC*), ki vodi letala na zračnih poteh v zračnem prostoru Republike Slovenije. Glede na obseg prometa območna kontrola zračnega prometa odpira sektorje, v katerih si kontrolorji zračnega prometa razdelijo zračni prostor po višini in tako lažje vodijo večje število letal.¹⁷

Velikost območja je odvisna od postavitve radarjev, konfiguracije terena, gostote prometa, lokacije samega kontrolnega centra itd. Običajno se območje odgovornosti enega centra pokriva z geografskimi mejami letalskega informativnega področja. Območna enota kontrole zračnega prometa tako lahko pokriva dele zračnega prostora znotraj zračnega prostora neke države, celotni zračni prostor neke države (v primeru Slovenije) ali pa zračni prostor več držav. Znotraj teh območij so običajno tudi druge enote kontrole zračnega prometa, ki morajo z območno enoto sodelovati v skladu s predpisanimi postopki, ki so zapisani in dogovorjeni v *Sporazumu o sodelovanju dveh enot (Letter of Agreement – LOA)* (Lučovnik, 2000:69).

- **priletno kontrolo zračnega prometa** (*Approach Control - APP*), ki vodi letala v prihodu, ko zapustijo zračne poti in pričnejo s spuščanjem na letališče (potem jih preda letališki kontroli) oziroma letala v odhodu, takoj po vzletanju z letališča (ko jih prevzame od letališke kontrole) do vstopa na zračne poti. Zračni prostor priletne kontrole se nahaja neposredno okoli zračnega prostora letališke kontrole zračnega prometa (nad njim in okoli

¹⁷ Službe zračnega prometa, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=11> (15. 1. 2004).

njega).¹⁸ Razlika pri delu med priletno in območno kontrolo je med drugim tudi v uporabi različnih radarskih naprav. Območna kontrola uporablja slike (običajno najmanj dveh) radarjev dolgega dosega (EN Route Radar), ki lahko zasledujejo gibanje letal na razdalji do 200 navtičnih milj, medtem ko priletna kontrola uporablja za svoje delo priletni radar (Approach Radar), ki ima doseg do 100 navtičnih milj, a se antena naprave vrti hitreje in s tem podaja natančnejšo sliko gibanja letal (Lučovnik, 2000:70).

- **letališko kontrolo zračnega prometa** (*Tower Control - TWR*), ki skrbi za varno premikanje letal na letališču na vzletnoprstajalni ter vozni stezi. Letala v pristajanju prevzema od priletne kontrole zračnega prometa in jih predaja takoj po vzletu.¹⁹ Meja prehoda odgovornosti od ene kontrole na drugo je fleksibilna in je odvisna od več dejavnikov, najpomembnejši med njimi je meteorološka vidljivost na letališču.

Vse tri kontrole (*območna, priletna in letališka*) vodijo letala v kontroliranem zračnem prostoru. To je zračni prostor določenih dimenzij, v katerem je zagotovljeno vodenje zračnega prometa v skladu s klasifikacijo zračnega prostora. Kontrolirani zračni prostor je splošni termin, ki zajema zračni prostor razredov A, B, C, D in E.

V Sloveniji imamo eno *območno kontrolo* zračnega prometa v Ljubljani in tri *priletne kontrole* zračnega prometa, ki so locirane v Ljubljani, Portorožu in Mariboru. Slednji sta priključeni letališkim kontrolam Portorož in Maribor, medtem ko priletna kontrola zračnega prometa Ljubljana deluje v okviru Območne kontrole zračnega prometa v Ljubljani.

Letališke kontrole zračnega prometa Ljubljana, Maribor in Portorož se nahajajo na naših treh mednarodnih letališčih.

3.2.1.1.2. Služba informacij o letu (*Flight Information Service - FIS*) pilotom posreduje vse pomembne informacije o letalih za varen in učinkovit potek poleta, tako za letala v kontroliranem kot za tista v nekontroliranem zračnem prostoru. Čeprav

¹⁸ Službe zračnega prometa, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=11> (15. 1. 2004).

¹⁹ Na večjih letališčih imajo poleg priletne tudi samostojne enote, imenovane zemeljska kontrola – ground control.

omenjena služba v tujini nima statusa kontrole letenja, je v Sloveniji za delo v njej potrebna licenca kontrolorja letenja. Tako v kontroliranem zračnem prostoru naloge FIS izvajajo pristojni organi kontrole zračnega prometa, medtem ko podatke o letalih v nekontroliranem zračnem prostoru Slovenije posreduje enota za posredovanje informacij o letu FIC (Flight Information Centre), ki je organizirana v okviru Območnega centra za kontrolo zračnega prometa v Ljubljani.²⁰

3.2.2. Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o. (Slovenia Control)

30. januarja 2004 je bilo formalno ustanovljeno podjetje *Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.*, z angleškim imenom *Slovenia Control*. Podjetje, ki je 100 % v državni lasti, je pričelo delovati maja. Pred tem so sprejeli Akt o organizaciji in sistemizaciji delovnih mest ter nato z delavci sklenili pogodbe o zaposlitvi. V novo podjetje so prešli delavci, ki so do sedaj delali v *Sektorju za vodenje zračnega prometa* v Upravi RS za civilno letalstvo, in jih je okoli 130. V skladu z *Zakonom o delovnih razmerjih* so bili sindikati o spremembi delodajalca obveščeni 29. 1. 2004. *Akt o organizaciji in sistemizaciji delovnih mest* vsem delavcem določa enake pravice, kot jih imajo zdaj v okviru Uprave.

Zelo pomembni za delovanje podjetja sta dve pogodbi, in sicer *pogodba o opravljanju storitev* in *pogodba o upravljanju z infrastrukturo*, ki sta bili sklenjeni z državo oziroma Ministrstvom za promet, ter pridobitev *certifikata usposobljenosti*.

Vlada je *akt o ustanovitvi podjetja* sprejela 4. decembra, 1. januarja 2004 pa imenovala Srečka Janšo, dotedanjega v. d. direktorja Uprave, za v. d. direktorja novoustanovljenega podjetja, ter nadzorni svet. V njem so Jože Romšak, generalni sekretar Ministrstva za promet kot predsednik nadzornega sveta ter člani mag. Bojan Babič, državni sekretar na Ministrstvu za promet, Igor Nered, državni podsekretar na Ministrstvu za obrambo ter Tomaž Oplotnik, svetovalec vlade z Ministrstva za finance.²¹

²⁰ Službe zračnega prometa, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=11> (15. 1. 2004).

²¹ Novica, <http://www.caa-rs.si/novica.php?id=295> (12. 4. 2004).

3.3. Pravno-regulativno delovanje služb zračnega prometa

Podlaga za delovanje navigacijskih služb zračnega prometa, kamor sodijo tudi službe zračnega prometa, je v mednarodnem merilu zakonodaja Evropske unije s področja letalstva ter standardi in priporočena praksa ICAO in drugih organizacij s tega področja. *Standard* je specifikacija fizičnih karakteristik, konfiguracij, materialov, delovanja (*performace*), osebja in postopkov, ki so potrebni za varno in pravilno delovanje zračne plovbe ter jih države, ki so članice te organizacije, sprejmejo v skladu s Čikaško konvencijo. V primeru, da neka država zaradi kakršnega koli razloga teh standardov ne uvede, je obvezna notifikacija Sveta, ki to zabeleži v 38. členu konvencije. *Priporočena praksa* se od standardov razlikuje le v tem, da je ni obvezno upoštevati, temveč, kar že samo ime pove, le priporoča, kako bi bilo najbolje urediti stvari, da bi se zagotovilo varno in pravilno delovanje zračne plovbe.²² Pomembnost enotnih postopkov in pravil pri delovanju omenjenih služb je popolnoma jasna. Danes lahko letalo z isto posadko na enem samem letu obleti pol sveta in zato je potreba po uveljavljanju enotnosti standardov in priporočene prakse nedvoumna. Za kontrolorje letenja so najpomembnejši sledeči standardi:

- *ICAO Annex 1 Licenciranje osebja (Personnel Licensing),*
- *ICAO Annex 2 Pravila letenja (Rules of the Air),*
- *ICAO Annex 10 Letalske telekomunikacije (Aeronautical Telecommunications):*
 - *10.I. poglavje Radionavigacijski sistemi in naprave (Volume I - Radio Navigation Aids),*
 - *10.II. poglavje Komunikacijski postopki vključno s postopki s PANS statusom (Volume II - Communication Procedures Including Those with PANS Status),*
 - *10.III. poglavje Komunikacijski sistemi: II. del - Govorni komunikacijski sistemi (Communication Systems: Part I - Digital Data Communication Systems; Part II – Voice Communication Systems),*
 - *10.IV. poglavje Nadzorni radarji in sistemi za izogibanje trčenju (Volume IV - Surveillance Radar and Collision Avoidance Systems),*
 - *10.V. poglavje Uporaba letalskega radiofrekvenčnega spektra (Volume V - Aeronautical Radio Frequency Spectrum Utilization),*

²² International Civil Aviation Organization, <http://www.icao.int/icao/en/anb/mais/index.html> (12. 2. 2004).

- *ICAO Annex 11 Službe zračnega prometa (Air Traffic Services).*

Delovanje služb zračnega prometa definira več ICAO dokumentov, med katerimi je najpomembnejši dokument *ICAO Doc 4444-RAC/501*. Ta dokument opisuje organizacijo in delovanje služb zračnega prometa ter postopke, ki jih morajo kontrolorji letenja uporabljati.

V Sloveniji je poleg navedenega za kontrolorje letenja pomemben tudi *Zakon o letalstvu* (Ur. list RS št. 18/2001), ki je stopil v veljavo 13. aprila 2001. Zakon vsebuje 14 poglavij s skupno 225 členi. Pri njegovem oblikovanju sta sodelovala tako ICAO kot EU. Zakon ureja in določa pogoje in zahteve, ki zadevajo zrakoplove, letalsko in drugo strokovno osebje (kamor spadajo tudi kontrolorji letenja), zračni prevoz in druge letalske aktivnosti, letališča, vzletišča, infrastrukturo navigacijskih služb zračnega prometa, zagotavljanje varnosti zračnega prometa in ukrepe za olajšave zračnega prevoza, iskanje in reševanje zrakoplovov ter letalske nesreče in incidente, opravljanje letaliških služb in navigacijskih služb zračnega prometa ter javno infrastrukturo in nadzor ter določa sankcije za letalske prekrške, pri čemer je zagotavljanje varnosti, rednosti in nemotenosti zračnega prometa v javnem interesu. Omenjenemu zakonu so podrejeni naslednji predpisi:

- *Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja (Ur. list SFRJ, št. 62-851/1979),*
- *Pravilnik o strokovni izobrazbi, strokovnem usposabljanju, izpitih, dovoljenjih in pooblastilih osebja službe za zvezo pri kontroli letenja (Ur. list SFRJ, št. 12-135/1988),*
- *Pravilnik o trajanju izmen, trajanju nepretrganega dela in trajanju dnevnega počitka kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja (Ur. list SFRJ, št. 6-42/1989 in 40/1989),*
- *Pravilnik o načinu in pogojih izrabe rekreacijskega dopusta kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja uprave Republike Slovenije za zračno plovbo (Ur. list RS, št. 79-3705/1997),*
- *Pravilnik o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Ur. list RS, št. 72-3451/2002).*

Na podlagi *Zakona o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa* (Ur. list RS, št. 101/2003) je bilo konec januarja leta 2004 ustanovljeno podjetje *Kontrola zračnega prometa Slovenije, d.o.o.*, v okviru katerega delujejo vsi kontrolorji letenja v Sloveniji.

4. Kontrolorji letenja

4.1. Poklic kontrolorja letenja

4.1.1. Izpolnjevanje pogojev

Na razpis za prosto mesto kontrolorja letenja se lahko prijavi oseba, ki je polnoletna, ima končano najmanj višjo šolo (VI. stopnja) in ima državljanstvo Republike Slovenije. Temu sledi testiranje, ki obsega test iz znanja angleškega jezika (po Eurocontrolovem testu, katerega prehodna meja je 75 %), psihološki test, test primernosti in osebni razgovor s komisijo. Če kandidat opravi vse prej navedeno, gre na zdravniški pregled. Test primernosti (aptitude tests) obsega psihološki test in teste s katerimi preverjajo ustreznost kandidata za opravljanje del v kontroli zračnega prometa.²³ Testiranje poteka v *Upravi za civilno letalstvo* in *Zavodu za varstvo pri delu* v Ljubljani in je razdeljeno na pet delovnih dni.²⁴

4.1.2. Pridobitev in izguba licence (delovnega dovoljenja)

Če oseba uspešno opravi testiranje, podpiše pogodbo o začasni zaposlitvi in o šolanju ter prične z usposabljanjem za delo kontrolorja letenja. Kandidat, ki želi opravljati delo kontrolorja letenja, mora najprej pridobiti licenco oziroma delovno dovoljenje. Licenca je listina, ki potrjuje, da oseba, ki spada v letalsko osebje, izpolnjuje pogoje za opravljanje določenih del.²⁵ Pogoji za pridobitev licence so natančneje določeni v standardih in *priporočilih ICAO* ter v *notranji zakonodaji (Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja, Ur. list SFRJ, št. 62/79 in Pravilnik o strokovni izobrazbi, strokovnem usposabljanju, izpitih, dovoljenjih in pooblastilih osebja službe za zvezo pri kontroli letenja, Ur. list SFRJ, št. 12/88)*.

²³ Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 2. 2. 2004.

²⁴ Poklici, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=19> (15. 1. 2004).

²⁵ Zakon o letalstvu, Ur. list RS, št. 18/2001(14. 3. 2001).

Zaradi neuskklajenosti notranje zakonadaje z mednarodnimi standardi prihaja na področju licenciranja do nekaterih razhajanj. Tako se poklic kontrolorja letenja po predhodno omenjenem pravilniku deli na sledeče *licence*: *kontrola letenja – stolp, naletna, terminalna, območna in radarska*, medtem ko ICAO standard pozna naslednje *licence*: *letališka kontrola – stolp (Aerodrome Control), priletna proceduralna (Approach Control), priletna radarska (Approach Control Radar), območna proceduralna (Area Control) in območna radarska (Area Control Radar)*.²⁶ V Sloveniji bi tako lahko kontrolor s posedovanjem le ene licence opravljal delo v radarski kontroli, medtem ko je v tujini za omenjeno delovno mesto potrebno pet licenc, za vsako delovno mesto posebej (Pihlar, 1999:4). Omenjene pomanjkljivosti naj bi odpravil nov pravilnik, ki je že v pripravi.²⁷

Kandidati se najprej usposabljujejo za pridobitev licence za kontrolorja letenja na letališkem kontrolnem stolpu. Usposabljanje se prične z *začetnim tečajem (ab-initio)*, ki poteka v Sloveniji. Traja približno tri mesece in obsega osnovno znanje za omenjeno delovno mesto.²⁸ Predmeti pokrivajo *pravila in predpise v zračnem prometu, letalsko meteorologijo, letalsko navigacijo, značilnosti letališč in letal, ki so bistvene za opravljanje nalog in del kontrolorja letenja, in angleški jezik z uporabo standardnih mednarodnih izrazov*.²⁹ Usposabljanje izvajajo usposobljeni inštruktorji, ki so sami bili ali so kontrolorji, in posamezni pogodbeni delavci. Med usposabljanjem poteka tudi testiranje. Za nadaljevanje usposabljanja je potrebno opraviti vse izpite.

Usposabljanje se nadaljuje na z razpisom izbrani tuji šolski ustanovi, kjer kandidati približno tri mesece pridobivajo teoretično znanje in se urijo na simulatorju, ki v zračnem prometu za učne namene ustvari resnične situacije. Opravljanje izpitov pred tujo komisijo nadzoruje tudi inštruktor iz Slovenije, ki že pred samim začetkom šolanja sodeluje pri pripravi simulatorja.³⁰ Po uspešno opravljenem tečaju gredo kandidati, ki so rangirani po rezultatih v simulatorju, v enoto kontrole zračnega prometa, kjer bodo kasneje opravljali delo. Pod nadzorom inštruktorja nastopijo *praktično usposabljanje »on-the-job-training«*, ki traja od šest do dvanajst mesecev. Ko opravijo predpisano

²⁶ Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 2. 2. 2004.

²⁷ Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 23. 2. 2004.

²⁸ Poklici, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=19> (15. 1. 2004).

²⁹ Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpith in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja, Ur. list št. 62-851/1979 (7. 12. 1979).

³⁰ Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 8. 5. 2004.

število ur, pristopijo k izpitu za pridobitev licence kontrolorja na letališkem kontrolnem stolpu, ki je sestavljen iz teoretičnega in praktičnega dela.³¹ Po določenem času se lahko kontrolor šola za licenco priletne kontrole in sicer najprej proceduralne, kasneje še radarske. Sledi še šolanje za območno proceduralno in območno radarsko licenco.

Da lahko oseba opravlja delo kontrolorja letenja, mora poleg licence pridobiti tudi *pooblastilo (rating)*. To je neke vrste »mini licenca« in se ga izdaja za vsako letališče oziroma kontrolni center posebej. Tako s pooblastilom letališkega kontrolorja letenja na Brniku ne morete opravljati dela na mariborskem ali portoroškem letališču.³² Ker se pooblastila med seboj bistveno razlikujejo, je potrebno za vsakega izmed njih opraviti specifične izpite ter praktično usposabljanje v enoti kontrole zračnega prometa. Da bi kontrolor lahko pričel z usposabljanjem za pridobitev naslednjih pooblastil, mora določen čas uspešno opravljati naloge iz pooblastila, ki ga poseduje. Najprej pridobi pooblastilo kontrolorja letenja na letališkem kontrolnem stolpu, sledi usposabljanje za pridobitev pooblastil priletnega proceduralnega, priletnega radarskega, območnega proceduralnega in območnega radarskega kontrolorja zračnega prometa.³³ V povprečju kandidati za pridobitev posameznega dodatnega pooblastila potrebujejo dvanajst mesecev. Usposabljanja trenutno večinoma izvajajo v tujini, po nabavi in usposobitvi novega simulatorja kontrole zračnega prometa pa bo vedno večji del usposabljanj izveden v Upravi.³⁴

Poleg licence in pooblastila mora kontrolor letenja za opravljanje posebnih nalog in del na določeni lokaciji in za delo z napravami določenega tipa opraviti *poseben izpit*. Tudi ta sestoji iz teoretičnega in praktičnega dela.

Licenca za delo kontrolorja letenja se izda za *eno leto*. Ob vsakem podaljšanju se kontrolorjevo strokovno znanje ponovno preveri s praktičnim delom izpita.

Kontrolor, ki *dva meseca* ne dela na svojem delovnem mestu, izgubi rating. Ta se pridobi s ponovnim opravljanjem teoretičnega dela izpita, dela pod nadzorom inštruktorja – "on-the job-training" in na koncu še z opravljanjem praktičnega izpita.

³¹ Poklici, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=19> (15. 1. 2004).

³² Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 2. 2. 2004.

³³ Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpith in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja, Ur. list št. 62-851/1979 (7. 12. 1979).

Kontrolor, ki nepretrgoma več kot *šest mesecev* ne opravlja nalog, za katere mu je bila licenca dodeljena, izgubi licenco.³⁵ V tem primeru mora ponovno opraviti celoten izpit. Licenco izgubi tudi v primeru, če zaradi napake pri delu ogrozi oziroma bi utegnil ogroziti varnost zračne plovbe ali če zdravniška komisija ugotovi nezmožnost za delo zaradi zdravstvenih vzrokov.³⁶ Uprava RS za civilno letalstvo lahko prekliče veljavnost licence ali ratinga, če ugotovi, da je kontrolor le-to pridobil na podlagi neresničnih podatkov o pogojih za njeno pridobitev, na nezakonit način ali z zlorabo.³⁷

Naj omenimo, da se kontrolor letenja lahko izšola za inštruktorja za vsako od omenjenih licenc, vendar mora letališko ali radarsko licenco posedovati najmanj *tri* leta. Samo proceduralnih inštruktorjev namreč ni.³⁸

Kontrolorji letenja naj bi na nekaj let obnovili svoje znanje z dodatnim šolanjem v tujini t.i. »*refreshment course*«, ki naj bi zajemal delo na simulatorjih ter učenje najnovejše frazelogije. V Sloveniji tovrstnega šolanja ne izvajajo.³⁹

³⁴ Poklici, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=19> (15. 1. 2004).

³⁵ Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 2. 2. 2004.

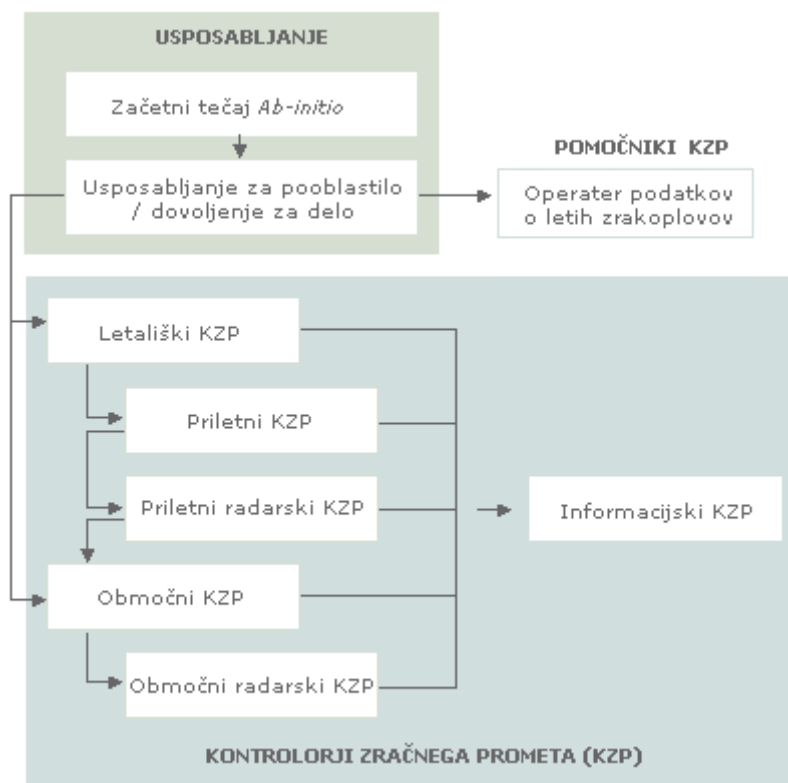
³⁶ Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja, Ur. list št. 62-851/1979 (7. 12. 1979).

³⁷ Zakon o letalstvu, Ur. list, št. 18/2001(14. 3. 2001).

³⁸ Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja, Ur. list št. 62-851/1979 (7. 12. 1979).

³⁹ Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 2. 2. 2004.

Slika 7: Prikaz napredovanja kandidata za kontrolorja zračnega prometa; preko usposabljanj do dovoljenja za delo in posameznih pooblastil



Vir: Poklici, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=19> (15. 1. 2004).

4.1.3. Zdravstvene zahteve

Za kontrolorje letenja se po *Pravilniku o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti* (Ur. list RS, št. 72-3451/2002 (9. 8. 2002)) zahteva zdravniško spričevalo II. razreda. Podeli ga zdravnik *Pooblaščenega centra za letalsko medicino (AMC)* oziroma *pooblaščen zdravnik* in velja od datuma osnovnega splošnega zdravniškega pregleda za obdobje 60 mesecev do starosti 30 let, 24 mesecev do starosti 50 let, 12 mesecev do starosti 65 let, potem pa se podaljšuje za 6 mesecev.

Kontrolor letenja, ki pridobi zdravniško spričevalo, ne sme imeti nobenih bolezenskih anomalij kardiovaskularnega sistema, respiratornega sistema, funkcijskih ali strukturnih motenj urinskega sistema, bolezenskih anomalij kosti, sklepov, mišic in kit, klinične diagnoze kakršnekoli psihiatrične bolezni ali nesposobnosti, funkcijskih motenj oči,

funkcijskih motenj ušes, nosu, sinusov ali žrela (vključno z ustno votlino, zobmi in larinksom), ugotovljenih psihičnih pomanjkljivosti, zlasti glede operativnih sposobnosti ali pomembnih osebnostnih dejavnikov in dermatoloških bolezni, ki bi utegnile ovirati varno opravljanje dela.

Pri zdravniškem pregledu namenijo posebno pozornost tudi motnjam v razpoloženju, duševnim bolezenskim spremembam ali nevrozam, alkoholizmu, epilepsiji, poškodbam glave, ekcemom (eksogenim in endogenim), z zdravili povzročenim izpuščajem in anamnezi ali kliničnim znakom, ki kažejo na:

- HIV pozitivnost,
- oslabitev imunskega sistema,
- infektivni hepatitis ali
- sifilis.

Poleg zgoraj navedenih zdravniških pogojev zdravniškega spričevala ne dobijo, oziroma so ocenjeni kot nesposobni za opravljanje poklica kontrolorja letenja prosilci s sladkorno boleznijo, ki potrebujejo insulin, prosilci, ki so skrajno debeli ter prosilci s kakršnimi koli znaki organske bolezni ledvic.

Omeniti velja dejstvo, da mora ženska, ki opravlja poklic kontrolorja letenja, izpolnjevati še dodatne pogoje in sicer:

- ne sme imeti nobenih funkcijskih ali strukturnih nepravilnosti rodil, ki bi utegnile ovirati varno izvajanje pravic iz veljavnega dovoljenja,
- prosilka z dolgotrajnimi resnimi menstrualnimi motnjami, ki jih ni mogoče ozdraviti, se oceni kot nesposobna,
- razlog za nesposobnost je tudi nosečnost. Prosilko, pri kateri s pregledom ugotovijo, da nosečnost poteka povsem običajno, je mogoče oceniti kot sposobno do konca 26. tedna nosečnosti. Z izvajanjem pravic iz dovoljenja lahko prosilka nadaljuje po izdaji potrdila o uspešnem okrevanju po porodu oziroma po končani nosečnosti.

Tabela 1: Povzetek najkrajših časovnih intervalov za posamezne zahteve

	2. RAZRED
DOVOLJENJE	Kontrolor letenja
PRVI PREGLED	Pooblaščen center za letalsko medicino v državi JAA (AMC) ali pooblaščen zdravnik
IZDAJA ZDRAVNIŠKEGA SPRIČEVALA	AMC ali AME
VELJAVNOST SPRIČEVALA RUTINSKI ZDRAVNIŠKI PREGLED	do 30 let - na 5 let do 50 let - na 2 leti 50-64 - na 1 leto 65 in več - 6 mesecev
RADIOGRAFIJA PRSNEGA KOŠA	Po potrebi
ELEKTROENCEFALOGRAM	Po potrebi
HEMOGLOBIN	Na prvem pregledu
ELEKTROKARDIOGRAM	Na prvem pregledu starost 40-49 - vsaki 2 leti 50-64 - vsako leto 65 in več - vsakih 6 mes.
AVDIOGRAM	Ob prvi izdaji vpisa usposobljenosti za instrumentalno letenje in nato do 40 let - vsakih 5 let 40 let in več - vsaki 2 leti
DODATNE OTORINOLARINGOLOŠKE PREISKAVE	Po potrebi
DODATNE OFTALMOLOŠKE PREISKAVE	Na prvem pregledu
PROFIL LIPIDOV	Če se na prvem pregledu in nato ob starosti 40 let ugotovi dva ali več koronarnih rizičnih faktorjev
TESTIRANJE PLJUČNE FUNKCIJE	Test največjega pretoka (Peak Flow Test) na prvem pregledu in ob starosti 40 let potem vsake 4 leta
ANALIZA URINA	Na prvem pregledu in na vsakem naslednjem pregledu

Vir: Pravilnik o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti (Ur. list RS, št. 72-3451/2002 (9. 8. 2002)).

4.1.4. Delovne naloge in obseg dela

Kontrolorji letenja skrbijo za varen in nemoten potek zračnega prometa, tako da koordinirajo letalski promet in skrbijo za varno razdaljo med posameznimi letali. Čeprav je njihova primarna skrb zagotavljanje varnosti, morajo voditi letala tako, da ne bi prihajalo do zamud oziroma da bi bile te čim manjše. Poleg tega, da omogočajo normalen in reden pretok zračnega prometa, dajejo tudi nasvete in podatke za varno in učinkovito izvedbo letov ter pomagajo pri preprečevanju trčenj letal, ko se ta gibljejo na manevrskih površinah letališč. V primeru letalske nesreče morajo v skladu z *Uredbo o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov* (Ur. list RS št. 72/2003 (25. 7. 2003)) poročati o nesreči preiskovalni komisiji, ki deluje kot samostojna enota v okviru *Ministrstva za promet*, ter sodelovati pri akcijah iskanja in reševanja skupaj s pristojnimi službami (CRATCOH v Gander: 2000:2).

Obseg dela kontrolorjev letenja (merjen v urah) se od države do države razlikuje. Tako delajo v Španiji 20 ur na teden (Avguštin, 2002a), medtem ko mesečni obseg dela v Sloveniji in v ZDA ne sme presegati 160 ur.^{40,41}

4.1.5. Posebnosti poklica

Kontrolorji vedno delajo v paru ali celo v trojicah (predvsem v tujini, včasih tudi pri nas). Eden izmed kontrolorjev je glavni, izvršni kontrolor, in ima mikrofona in slušalke, medtem ko je drugi koordinator, ki preko telefonske centrale in posebnih povezav koordinira celotno delo izvršnega kontrolorja s sosednjimi *lastnimi enotami službe kontrole zračnega prometa* ali *meddržavnimi centri služb kontrole zračnega prometa* in vojsko. Ponekod imajo pri radarski kontroli letenja tudi planerja, ki je zelo pomemben člen, saj načrtuje vse vnaprej. Tudi pri *letališki kontroli – stolp* imajo ponekod dodatnega kontrolorja, ki preko radarja nadzoruje premikanje letal po tleh.⁴²

Poleg že navedenih formalnih zahtev, ki so predpisane za poklic kontrolorja letenja, morajo ti izpolnjevati še nekatere druge zahteve. Govoriti morajo glasno in razločno, da jih piloti slišijo in pravilno razumejo. Pri delu morajo biti izredno zbrani, imeti morajo dober spomin, saj nenehno dobivajo informacije, ki jih morajo sprejeti, interpretirati in

⁴⁰ Pravilnik o trajanju izmen, trajanju nepretrganega dela in trajanju dnevnega počitka kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja (Ur. list SFRJ, št. 6-42/1989 in 40/1989 (27. 1. 1989).

⁴¹ Air Traffic Controllers, <http://www.bls.gov/oco/ocos108.htm> (28. 10. 2003).

si jih zapomniti, prav tako morajo imeti dobre kognitivno/čutne sposobnosti za opravljanje del z radarjem, kar vključuje natančno opazovanje zračnega prostora in sprememb gibanja. Nadvse pomembni lastnosti, ki jih mora imeti kontrolor letenja, sta tudi odločnost in sposobnost koncentracije, saj mora sprejemati hitre odločitve v hrupu in pri drugih motnjah. Poudariti velja, da morebitna napaka kontrolorja letenja lahko povzroči usodne posledice, celo izgubo življenj.⁴³ Poleg omenjenega veliko število kontrolorjev zaradi narave dela razvije sledeče lastnosti:

- *konceptualna sprememba v relaciji s časom*

Kontrolorji v privatnem življenju uporabljajo povsem enake metode delovanja kot v kontrolni sobi. Tako so npr. vedno pripravljene na takojšnje ukrepanje in se celo v primeru, ko to ni nujno potrebno, obnašajo, kot da je. Poleg tega so zelo točni in sovražijo, če jih drugi pustijo čakati (če drugi zamujajo).

- *perfekcionizem*

Kontrolorji so perfekcionisti. Naloge opravljajo s kar največjo natančnostjo in ne tolerirajo povprečnosti in površnosti. Njihove rešitve so pogosto radikalne, pri sprejemanju le-teh so pogosto prenatanni, lahko bi rekli pikolovski. Kontrolorji radi sami poskrbijo prav za vse, saj so prepričani, da sami najbolje opravijo delo in le težka delegirajo del nalog drugim. So zelo samozavestni in odločni, hkrati pa postavljajo sebi in okolici zelo visoke standarde.

- *sindrom stalne pripravljenosti*

Kontrolorji nenehno kontrolirajo svoje in tuje delo. Vedno so pozorni, »na preži«, še posebej pri vožnji, nakupovanju itd.

- *avtoritativnost*

Ker so kontrolorji navajeni dajati navodila, ki jih morajo ostali izpolnjevati tekom delovnega časa, postanejo avtoritativni tudi izven delovnega časa in radi govorijo v imperativu.

Zunaj kontrolne sobe je tovrstno vedenje lahko zelo moteče in povzroča napetosti in konflikte v privatnem življenju (Bougrine et al., 2002:35).

Zaradi specifične narave dela so imeli kontrolorji letenja do sprejetja *Zakona o pokojninskem in zdravstvenem zavarovanju* (Ur. list, št. 106-4965/1999 (23. 12. 1999))

⁴² Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 8. 5. 2004.

⁴³ Air Traffic Controllers, <http://www.bls.gov/oco/ocos108.htm> (28. 10. 2003).

beneficirano delovno dobo (16 mesecev za 12 mesecev dela) (Špende, 1999a:5), medtem ko mora delodajalec sedaj zanje plačevati obvezno dodatno zavarovanje. To pomeni, da v poseben sklad vplačuje 8.4 % bruto plače. S tem denarjem si kontrolorji lahko dokupijo leta pred redno upokojitvijo ali si povečajo pokojnino.⁴⁴ Po raziskavah *Mednarodnega urada za delo* naj bi zaposleni pri tistih delih, ki se menjavajo v krajših presledkih, sem sodijo kontrolorji letenja, poklicni vojaki in rudarji, ne delali dlje kot do 55. leta starosti (Dnevnik, 26. 2. 2004).

4.1.6. Delovni prostor

Delovni prostor ni specifično določen, vendar mora biti zračen, s stalno temperaturo (pozimi ogrevano, poleti hlajeno zaradi občutljivih naprav, ki se tam nahajajo) med 21°C in 25°C. Biti mora dobro osvetljen z možnostjo zatemnitve, protihrupno in protipožarno zaščiten ter varnostno varovan. Vhodi so zaščiteni in snemani, posebna služba skrbi za vstop, zaposleni pa se morajo identificirati. Vrata so blokirana po stopnjah, kar pomeni, da vsi kontrolorji ne morejo vstopati v vse prostore, temveč je to določeno po stopnjah in po službah. Upošteevane morajo biti tudi vse zakonske določbe o varnosti in zdravju pri delu, prostori se morajo redno čistiti in dezinfektirati, zaradi preprečevanja potencialnih okužb. Poleg tega morajo biti blizu toaleta, kuhinja, jedilnica, prostor za počitek in relaksacijo ter bralni prostor. Zaposleni imajo svoje omarice in možnost tuširanja. Vsi dostopi do posebne opreme so dodatno varovani in snemani, dostop do nje ima samo posebno šolano in pooblaščen osebje.⁴⁵

⁴⁴ Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 8. 5. 2004.

⁴⁵ Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 8. 5. 2004.

4.1.7. Stres in kontrolorji letenja

Šele po stavki kontrolorjev leta 1981 v ZDA so delodajalci in svetovna javnost namenili nekoliko več pozornosti zdravju kontrolorjev letenja, njihovi stresni službi in potencialnim posledicam, ki jih ima njihova morebitna neučinkovitost na javno varnost. Že pred omenjenim dogodkom ter tudi po njem so v različnih državah dokumentirali manjše disfunkcije. Najpogostejše pripombe kontrolorjev letenja so bile naslednje: hiter tempo, nenehno se spreminjajoča narava dnevnih aktivnosti, pogoste in nepričakovane nadure ter neadekvatno (neenakovredno) finančno plačilo (Sega et al. 1997). Različne ankete so pokazale, da so glavni viri stresa pri kontrolorjih letenja povezani tako z operativnimi aspekti dela kot z organizacijsko strukturo. V prvem primeru so najpomembnejši dejavniki konice v prometu, časovni pritiski, reševanje konfliktov v skladu s pravili ter omejenost in zanesljivost opreme. Dejavniki, ki so povezani z organizacijsko strukturo pa so sledeči: izmene (predvsem nočno delo), strah pred nesrečo, neprimerni delovni pogoji in pomanjkanje kontrole nad delom. Različne analize so pokazale, da kontrolorji letenja spadajo v skupino delavcev, ki so najbolj izpostavljeni nesrečam, ki povzročijo neobičajno močne emocionalne reakcije (npr. letalske nesreče z velikim številom umrlih ali resno poškodovanih, skorajšnje trčenje ali izguba kontrole zaradi preobilice dela)⁴⁶. Tako kontrolorju letenja, ki je vpleten v letalsko nesrečo, travmatična izkušnja pusti določene posledice. Po takem dogodku ponavadi pade v šok, temu pa sledi izguba samozavesti ter prepričanosti vase in v svoje profesionalne sposobnosti, kar povzroča precejšnje težave pri nadaljnjem opravljanju dela (Bougrine et al., 2002:29).

Številne statistike (*Eurocontrol, Območni center za vodenje zračnega prometa*) kažejo na vsakoleten porast letalskega prometa. Ta je podvržen različnim dejavnikom, med katerimi prevladujejo ekonomske zahteve, ekspanzija turizma in liberalizacija zračnega prometa. Napovedi kažejo, da se bo pri sedanjí stopnji rasti (ocenjena je na 7 % letno) letalski promet do leta 2010 podvojil. Zaradi tolikšne rasti prihaja do prenasíčenosti letalskega prostora ter posledíčno do preobremenjenosti kontrolorjev letenja, saj morajo uravnavati povečan promet in obenem zagotoviti enako stopnjo varnosti (Bougrine et

⁴⁶ Stress prevention in air traffic control, <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/stress/trafctr.htm> (28. 10. 2003).

al., 2002:3). V Sloveniji kontrolor letenja v povprečju sprejme 30 letal na uro, v tujini celo nad 40. Poleg tega je včasih pri polovici letov zaradi varnosti potrebno njihovo posredovanje (STA, 4. 11. 2003). Da bi jih razbremenili, strokovnjaki na Univerzi de Valenciennes v Franciji poskušajo v okviru projekta Spectra razviti podporni sistem, ki bi pomagal regulirati količino dela. V primeru, da bi bil kontrolor preobremenjen, bi bil ta sistem sam sposoben izvesti določene naloge. To se imenuje dinamična alokacija nalog in je neke vrste kooperacija med človekom in strojem. Primerna je predvsem za procese, kjer se količina dela s časom zelo spreminja, saj dopušča možnost, da se stopnja avtomatizacije prilagodi potrebam kontrolorja. Ko je količina dela nizka, so vse naloge usmerjene k zaposlenemu, da se ohranja njegove sposobnosti. V primeru, da zaposleni zaradi preobilice dela ne zmore opraviti vseh nalog, pa so nekatere naloge (pravimo jim deljene naloge) preusmerjene na podporni sistem (Crevitis et al. 1999: 1-14).

Čeprav je bilo v zadnjih 30-tih letih izvedenih veliko medicinskih in ergonomskih raziskav na temo povišanega krvnega pritiska pri omenjeni populaciji, so raziskave podale nasprotujoče si (kontradiktorne) rezultate. Zaradi številnih kritik, ki so jih bile omenjene raziskave deležne, so v preteklem desetletju skoraj opustili proučevanje omenjene tematike. Najnovejše raziskave so zopet pokazale, da obstaja pri navedeni populaciji povečan pritisk na kardiovaskularni sistem, zato je bila izvedena raziskava na populaciji 80 kontrolorjev letenja. Ti so bili izbrani prostovoljno, med zaposlenimi na letališču Linate v Milanu. Subjekti, ki so bili vsi moškega spola, so bili stari od 25 do 54 let in sicer so bili zastopani v naslednjem razmerju: 30 % iz prve, 40 % iz druge ter zopet 30 % iz tretje deкаде. Vsi so bili zdravi in niso jemali nobenih zdravil. Kontrolorji letenja, ki so bili zajeti v omenjeno raziskavo, so živeli povsem normalno življenje, s to izjemo, da so delali v izmenah, v okviru katerih so nadzirali zračni promet ene izmed najbolj prometnih regij v Italiji. Rezultati raziskave so pokazali, da kontrolorji, zajeti v raziskavi, nimajo povišanega krvnega pritiska ne med delovnim časom kot tudi ne izven njega. To je najverjetnje posledica dejstva, da profesionalni trening in zahtevane sposobnosti za omenjeno delo pripravijo kontrolorje, da se uspešno spoprijemajo z delovnimi zahtevami. V Italiji, tako kot tudi v drugih državah, začnejo kontrolorji opravljati svoje delo šele po dolgem treningu (v vojaških vrstah) ter po strogem in natančnem procesu selekcije, ki izloči skupino kandidatov, ki so še posebej sposobni spopadanja s stresom. Pravzaprav zelo malo kontrolorjev letenja zapusti to

službo, če pa jo, jo ponavadi zaradi drugih razlogov, ne zdravstvenih. Tako naj bi bili kontrolorji letenja primer, kjer so zdravstveni problemi vezani na službo, še pred začetkom zaposlitve preprečeni s procesom selekcije in treningom kandidatov (Sega et al. 1997).

Kljub temu, da je velika večina raziskav, usmerjenih v proučevanje posledic izmenskega dela, dala rezultate, da se človekovo počutje ponoči poslabša, učinkovitost upade in utrujenost naraste, moramo omeniti, da to velja predvsem za dela, ki so v osnovi zelo monotona. Novejša spoznanja so namreč pokazala, da je pri odgovornih delih, kjer je že v normalni delovni situaciji visoka raven stresa, obremenilna predvsem vsebina in velika kompleksnost dela. V slednjo skupino lahko uvrstimo tudi kontrolorje letenja. Čeprav je že nočno delo samo lahko vzrok slabega počutja in zdravstvenih težav, pozitivna stališča zaposlenih, njihovo zavedanje nujnosti nočnega dela in občutek pomembnosti znižujejo doživeto raven stresa in povzročijo manj utrujenosti. Tako je učinkovitost prilagajanja izmenskemu delu odvisna od:

- *vsebine dela:*

Veliko lažje je doseči ustrezno prilagodljivost in razporožljivost pri delavcih, ki delajo na kognitivno zahtevnih nalogah, tako kot kontrolorji letenja, kot pri zaposlenih, ki opravljajo zelo preproste naloge.

- *starosti delavcev:*

Dokazano je, da se lažje prilagajajo mlajši kot starejši ljudje. Po petdesetem letu starosti sposobnost prilagajanja izmenskemu delu močno upade.

- *spola:*

Bistveno bolje se prilagajajo moški. Slabša prilagodljivost žensk ni le posledica biološke osnove, temveč tudi vpliva socialnih dejavnikov. Izmenska delavka tako podnevi namesto da bi počivala, opravlja domača dela.

- *osebnostnih značilnosti posameznika:*

V 70-tih letih so raziskave *Friedmana in Rosenmana* opozorile na t.i. A in B tip osebnosti.⁴⁷ V skupino A sodijo ljudje, ki so izrazito ekstrovertni, zelo aktivni, pogosto pod časovnim pritiskom, večino stvari v življenju, od hranjenja do reševanja kakršnih koli problemov, opravljajo v naglici. V skupino B sodijo ljudje, ki so bolj introvertirani, stabilni, težje se razburijo, njihov ritem dela je nekoliko

⁴⁷ Motivacija in emocije, <http://www.educy.com/jmusek/Kurikuli/Motivacija%20emocije/ME11%20stres.htm> (4. 5. 2004).

bolj počasen. Rezultati različnih študij kažejo, da se izmenskemu delu veliko bolje prilagajajo ljudje tipa A (Molan, 1997:42).

Učinek stresogenih dejavnikov občuti vsak posameznik po svoje. Kako se bo nanje odzval, je odvisno predvsem od sledečih dejavnikov: starost, življenjski stil, delovne izkušnje, osebnostne značilnosti, energetska opremljenost, motivacija ter fizično in mentalno (psihično) zdravje. Kljub nasprotujočim si rezultatom številnih študij, ki so se ukvarjale s posledicami stresa pri kontrolorjih letenja, velja poudariti, da veliko število študij nakazuje na to, da zahtevno delo kontrolorjev letenja predstavlja dejavnik tveganja za razvoj s stresom povezanih bolezni, kot so glavobol, kronična utrujenost, bolečine v prsih, prebavne motnje itd., na dolgi rok.⁴⁸ Anketa o zdravstvenih težavah, ki je bila izvedena med kanadskimi kontrolorji (odzivnost je bila 50 %), je pokazala, da so težave s spanjem ter problemi, povezani s kronično utrujenostjo, pogostejši kot razpoloženske ali gastrološke težave. Medtem, ko je 19 % udeležencev poročalo o pogostih težavah s spanjem ponoči, jih je imelo probleme s spanjem podnevi kar 63 %. Približno 8 % jih je tožilo o nenadnih nihanjih pozornosti in 2,5 % je doživelo momentalno paralizo motoričnih sposobnosti med samim delom (Heslegrave in Rhodes v Gander, 2000:5).

Glede na to, da varnost predstavlja enega izmed pomembnejših vidikov dela pri kontrolorjih letenja, je ta profesija pod drobnogledom tako *Mednarodne organizacije za civilno letalstvo* kot tudi regionalnih in državnih teles. Zato ne preseneča dejstvo, da je bilo sprejetih kar nekaj ukrepov, ki bi pripomogli k izboljšanju zdravja in varnosti kontrolorjev, vključujoč programe preprečevanja stresa. Kontrolorji letenja morajo opravljati redne zdravniške preglede in teste fizičnih sposobnosti (v Sloveniji jih ne opravljajo), da lahko obdržijo licenco, kar jim daje dodatno motivacijo za ohranitev dobre fizične kondicije.

Na osnovi bogatih praktičnih primerov so bile narejene ocene različnih (intervencij) ukrepov, ki so ali naj bi bili vpeljani na sledečih področjih:

⁴⁸ Stress prevention in air traffic control, <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/stress/trafctr.htm> (28. 10. 2003).

- zunanje socio-ekonomsko okolje, vključujoč nacionalno zakonodajo, direktive na meddržavni in državni ravni in družbena podpora v smislu infrastrukture kot npr. prevoz na delo, kantine in spalni prostori,
- tehnologija in organizacija dela, vključujoč izboljšanje planiranja dela in zanesljivost delovnih sistemov, skrajšanje delovnega časa, angažiranje delovnih timov, pavze glede na količino dela, angažiranje delovnih izmen glede na psiho-fizične in družbene kriterije, postopke za izboljšanje participacije (sodelovanja) kontrolorjev letenja pri odločitvah, ki jih zadevajo,
- delovno mesto in struktura delovnih nalog s posebnim poudarkom na ergonomskem oblikovanju delovnega prostora in izboljšanju dejavnikov, kot so osvetlitev, hrup, kvaliteta zraka v prostoru itd.,
- izboljšanje odzivov posameznika in vedenja (obnašanja) zaradi učenja individualnih tehnik premagovanja stresa, tehnik povezanih s selekcijo in treningi, svetovanje in druge tehnike podpore, vključujoč stresni menedžment v kriznih situacijah in
- promoviranje in varovanje zdravja s poudarkom na zamenjavi zdravniškega opazovanja (nadzora) v bolj pozitivne ukrepe, ki bodo pripomogli k vzdrževanju in izboljšanju zdravja in celotnega dobrega počutja kontrolorjev letenja.⁴⁹

4.1.7.1. Planiranje delovnega časa

Ena izmed negativnih posledic dolgotrajnega stresa pri kontrolorjih letenja je kronična utrujenost. Pri pregledu zaupnega varnostnega sistema poročanja v letalstvu v Veliki Britaniji (*CHIRP*) leta 1990 je bilo odkrito, da je kronična utrujenost, ali z njo povezani dejavniki, kriva za približno 13 % incidentov, za katere so bili odgovorni kontrolorji letenja. Sodeč po pregledu tovrstnega poročanja v ZDA (*ASRS*) med letoma 1988 – 1996, naj bi bilo najti povezavo med incidenti in kronično utrujenostjo le pri 2,7 % incidentov, za katere so bili odgovorni kontrolorji letenja. Pri interpretaciji omenjenih podatkov moramo biti previdni, saj je potrebno upoštevati več dejavnikov. Povsem mogoče je, da manjše enote kontrole letenja niso podale vseh poročil, ker se osebje zaveda, da bi bilo težko zagotoviti anonimnost poročil iz teh enot. Prav tako ni jasno, v kolikšni meri so poročevalci seznanjeni s posledicami, ki jih ima kronična utrujenost na

⁴⁹ Stress prevention in air traffic control, <http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/stress/trafctr.htm> (28. 10. 2003).

njihovo delo. V poklicih, kjer je kronična utrujenost pri delu pogosta, je zaposleni namreč velikokrat ne zaznavajo kot vzrok za napake ali incidente (Graeber v Gander, 2000:4).

Pristopi za preprečevanje kronične utrujenosti pri kontrolorjih letenja variirajo od predpisanega števila delovnih ur (Velika Britanija) do sporazumov med izvajalcem in sindikatom, ki temeljijo na pogajanju (Avstralija). Leta 1989 je *Uprava za civilno letalstvo v Veliki Britaniji* sestavila komite (*Committee on the Regulation of Air Traffic Controllers' Hours ali CRATCOH*), ki naj bi proučil potrebo po predpisanem številu delovnih ur in s tem zagotovil, da kronična utrujenost pri kontrolorjih letenja ne bi ogrožala letalskega prometa. Omenjeni komite je predlagal naslednjo shemo (*Scheme for the Regulation of Air Traffic Controllers' Hours ali SCRATCOH*):

- izmena ne sme trajati dlje kot 10 ur in počitek ne sme biti krajši od 12 ur (ne glede na to ali je izmena dopoldanska, popoldanska ali nočna),
- dovoljeni sta največ dve zaporedni nočni izmeni, ki jima mora slediti najmanj 54 ur počitka,
- po šestih zaporednih izmenah ali 50 urah dela (kar je izpolnjeno prej), mora biti zagotovljenih 60 ur počitka,
- v 30-dnevnem obdobju skupni seštevek delovnih ur ne sme presegati 200 ur, hkrati morajo biti v tem obdobju zagotovljeni vsaj trije 60-urni počitki,
- nepretrgano delo ne sme trajati dlje kot 2 uri (v primerih, ko je količina dela nizka, lahko 4 ure), slediti mora najmanj pol ure počitka.

Po določenem času, ko je bil izveden pregled in ocena implementacije sheme, se je pokazalo, da je ta preveč toga ter da bodo pomembne določene spremembe. Večina kontrolorjev letenja je menila, da bi bilo potrebno dati nadzornikom omejena pooblastila, ki bi dovoljevala spremembo sheme v izrednih primerih. Na podlagi te sheme so v Novi Zelandiji izdelali pravilnik, ki pa je precej bolj opisen. Kontrolorjem letenja dovoljuje vpeljavo svoje sheme, ki pa jo mora potrditi direktor *Uprave za civilno letalstvo Nove Zelandije*. Pravilnik naj bi poleg omejitev glede delovnega časa (maksimalni čas nepretrganega dela, minimalni čas odmora itd.) upošteval tudi čas počitka pred začetkom izmene, gostoto prometa v času izmene, možnost počitka, osvežitve in časa za obrok, cirkadialne ritme (določajo raven človekove aktivnosti in

učinkovitosti),⁵⁰ kratkotrajno in akumulirano pomanjkanje spanja, obstoječi sistem kroženja izmen,⁵¹ količino dela, kronično utrujenost kot dejavnik, ki prispeva k povzročitvi incidenta in izobraževanje kontrolorjev letenja o preprečevanju kronične utrujenosti. Poleg tega pravilnik vsebuje dodatek, v katerem je zapisano, da je dovoljeno, da se le-ta spremeni v:

- nujnih primerih na lokalni ali državni ravni,
- primeru ogroženosti življenj ali varnosti in
- nepričakovanih delovnih okoliščinah.

Obstaja vrsta razlogov zakaj so bolj fleksibilne sheme uspešnejše pri preprečevanju kronične utrujenosti kot le predpisovanje števila ur. Kontrolorji, ki delajo po prvem pristopu, se lažje spopadajo s številnimi izzivi, kot sta vse gostejši promet in nenehne tehnološke spremembe. Prav tako lažje vplivajo na dejavnike kronične utrujenosti in na interakcije med njimi.

V Sloveniji izmena ne sme trajati dlje kot 8 ur in 30 minut v 24 urah. To ne velja v primerih višje sile, ob zahtevah pooblaščenega organa ter v primerih drugih nepredvidljivih okoliščin, vendar niti v teh primerih ne sme trajati dlje kot 12 ur. Ker morajo biti kontrolorji letenja pri svojem delu zelo zbrani, nepretrgano delo ne sme trajati dlje kot 3 ure oziroma dlje kot 2 uri, če se kontrola letenja opravlja z radarjem. Po tem času mora biti kontrolorju zagotovljen počitek. Trajanje le-tega določi pristojna oseba v službi kontrole letenja v odvisnosti od prejšnjega psihofizičnega naprezanja ter od obsega prometa, vendar ne sme biti krajši kot 12 ur.⁵²

Poleg tega imajo kontrolorji pravico do izrabe rekreacijskega dopusta, ki je namenjen ohranitvi njihove duševne oziroma telesne kondicije. Dopust traja 15 dni in kontrolorji ga imajo pravico izkoristiti v skladu s planom izrabe rekreacijskega dopusta, ki ga določi načelnik oddelka služb zračnega prometa. Tega dopusta se ne sme izrabiti

⁵⁰ Klein in Folkard (v Molan, 1997:132) sta dokazala, da so najbolj prilagodljivi tisti cirkadialni ritmi, ki določajo človekovo aktivnost na kognitivno zahtevnih nalogah (reševanje kompleksnih kognitivnih nalog, zahtevno rezoniranje in pomnjenje), medtem ko so veliko manj prilagodljivi tisti ritmi, ki določajo enostavne reakcije.

⁵¹ V Službah kontrole letenja se največkrat uporabljata nazaj krožeča izmena (2 popoldanski, 2 dopoldanski, 1 nočna in nekaj dni prosto) in naprej krožeča izmena (2 dopoldanski, 2 popoldanski, 2 nočni, 1 dan počitka in 3 prosti dnevi).

⁵² Pravilnik o trajanju izmen, trajanju nepretrganega dela in trajanju dnevnega počitka kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja (Ur. list SFRJ, št. 6-42/1989 in 40/1989 (27. 1. 1989)).

neposredno pred nastopom rednega letnega dopusta ali neposredno po njegovem izteku, kar pomeni, da se lahko izrabi najmanj dvajset dni pred nastopom rednega letnega dopusta ali najmanj dvajset dni po njegovem izteku. Rekreatijski dopust kontrolorjev letenja obsega:

- pravico do izrabe 7-dnevnega medicinsko programiranega dopusta v določeni zdraviliški ustanovi, oziroma zdraviliških ustanovah, s katerimi ima Uprava RS za zračno plovbo sklenjeno pogodbo o nudenju in uporabi njenih storitev za ohranjanje duševne in telesne kondicije kontrolorjev letenja za varno, pravilno in pravočasno opravljanje njihovih obveznosti ali
- pravico do povračila stroškov 7-dnevnega medicinsko programiranega dopusta in
- pravico do izrabe preostalega rekreatijskega dopusta v trajanju 8 dni po svoji izbiri, na svoje stroške.⁵³

4.1.8. Pomanjkanje kontrolorjev letenja

Predsednik *Svetovne federacije kontrolorjev letenja (IFATCA)* Marc Baumgarten je leta 2002 ocenil, da bi za zagotovitev varnega letalskega prometa nad Evropo, potrebovali 2000 novih kontrolorjev letenja. Opozoril je, da so zaradi želje po znižanju stroškov žrtvovali naložbe v varnost ter da so kontrolorji letenja zaradi pomanjkanja osebja prisiljeni delati številne nadure. Predsednik nemške podružnice IFATCA Klaus Berchthold je dodal, da so kontrolorji letenja zaradi naglega povečanja števila letov vse bolj obremenjeni, kar dokazuje tudi to, da se jih vse več že pri 52 letih odloči za predčasno upokožitev (Dnevnik, 8. 7. 2002). V Sloveniji je, po besedah *Milana Krajnca*, nekdanjega direktorja Uprave RS za civilno letalstvo, pred dvema letoma število kontrolorjev še zadoščalo potrebam, vendar naj bi bilo zaradi delovanja v okviru državne uprave in prepovedi zaposlovanja kaj kmalu pričakovati pomanjkanje in težave. Te naj bi nastale, ker so zaradi prepovedi zaposlovanja lahko zaposlili novega kontrolorja šele, ko se je sprostilo delovno mesto, torej ko je nekdo odšel v pokoj. Nastalo je vmesno obdobje treh ali štirih let, ki so potrebna, da se novozaposleni kontrolor usposobi. Omenjene težave so z ustanovitvijo novega podjetja *Kontrola*

⁵³ Pravilnik o načinu in pogojih izrabe rekreatijskega dopusta kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja uprave Republike Slovenije za zračno plovbo (Ur. list RS, št. 79-3705/1997 (15. 12. 1997).

zračnega prometa Slovenije odpravljene, saj zanj ta prepoved ne velja in lahko zaposluje kader v skladu s potrebami. Poleg tega se bo s procesom združevanja v okviru projekta Enotno evropsko nebo in *projekta Srednjeevropske službe zračnega prometa – CEATS* (ustanovitev enotne kontrole letenja v zgornjem zračnem prostoru osmih srednjeevropskih držav – Avstrija, Češka, Italija, Slovaška, Hrvaška, Madžarska, BIH in Slovenija) ter s prerazporeditvami zgoraj navedena številka zmanjšala in sicer naj bi se pokrilo primanjkljaj okoli tisoč kontrolorjev letenja po vsej Evropi (Špende, 2003a). Za slovenske kontrolorje bi to pomenilo, da bi jih bilo 10 % odveč, medtem ko bi se obseg dela zmanjšal za približno 30 % (Avguštin, 2002b).

4.1. Mednarodne interesne organizacije kontrolorjev letenja

4.1.1. IFATCA (International Federation of Air Traffic Controllers' Associations) - Mednarodno združenje kontrolorjev letenja

IFATCA je mednarodna organizacija, ki združuje približno 40.000 kontrolorjev letenja v več kot 100 državah. Člani organizacije so razdeljeni v štiri geografske regije: Afrika in srednji vzhod, Amerika, Azija in Pacifik ter Evropa. Član omenjene organizacije je tudi slovensko društvo kontrolorjev letenja.⁵⁴

Čeprav so kontrolorji letenja po letu 1950 začeli pri svojem delu uporabljati modernejšo tehnologijo, je bilo težko iti v korak z vse gostejšim zračnim prometom, ki se je vsakih pet let podvojil. Delovni pogoji so bili še posebno slabi v Evropi, saj so kontrolorji letenja uporabljali zastarele postopke, poleg tega so morali upoštevati stroge zračne omejitve, ki so nastale zaradi številnih državnih meja in hladne vojne. Zaradi univerzalnosti in narave problemov, s katerimi so se srečevali kontrolorji letenja povsod po svetu, je postalo očitno, da je potrebno ustanoviti organizacijo, ki bo zastopala njihove interese ter pomagala reševati nastale probleme. Tako je 19. oktobra 1961 zaživela ideja Jacoba Wachtla (predsednika izraelske zveze kontrolorjev letenja) o ustanovitvi mednarodnega telesa – ustanovljeno je bilo Mednarodno združenje kontrolorjev letenja.

⁵⁴ International Federation of Air Traffic Controllers' Associations, <http://www.ifatca.org> (18. 11. 2003).

Cilji organizacije, ki se od ustanovitve do danes niso spremenili, so sledeči:

- promoviranje varnosti, učinkovitosti in točnosti v mednarodnem zračnem prometu,
- sodelovanje in svetovanje pri razvoju varnega sistema kontrole letenja in novih postopkih,
- promoviranje in spodbujanje visokih standardov znanja in profesionalne učinkovitosti pri kontrolorjih letenja,
- sponzoriranje in podpora zakonov in regulativ, ki bodo pripomogli k zvišanju varnosti v zračnem prometu in
- tesno sodelovanje z mednarodnimi in državnimi institucijami s področja navigacije.

Desetletno obdobje po ustanovitvi je za organizacijo pomenilo obdobje uveljavljanja. Organizacija je morala z zelo omejenimi finančnimi sredstvi vzpostaviti administrativno zaledje, izdajati lastno revijo Controller ter vsako leto organizirati konferenco, kjer so diskutirali in reševali probleme, povezane s kontrolorji letenja. Omeniti velja, da so bili vsi posamezniki, ki so sodelovali v organizaciji, zaposleni za polni delovni čas kot kontrolorji letenja ter so delovali v organizaciji izključno v svojem prostem času. Tekom let je organizacija z veliko požrtvovalnostjo in predanostjo svojih članov dosegla ugled in veljavo ter pričela sodelovati s številnimi drugimi organizacijami. Čeprav sodelovanje z *Mednarodno organizacijo civilnega letalstva (ICAO)* in *Mednarodnim združenjem letalskih prevoznikov (IATA)* ni bilo vedno najbolj usklajeno in plodno, pa je bilo toliko bolj produktivno sodelovanje z *Mednarodno organizacijo dela (ILO)* (Vidler, 2001:13-174).

4.1.2. ATCEUC (Air Traffic Controllers European Unions Coordination) – Evropska koordinacija sindikatov kontrolorjev letenja

ATCEUC združuje 16 profesionalnih in avtonomnih sindikatov in zastopa okrog 9000 kontrolorjev letenja, med drugim tudi *Samostojni sindikat kontrolorjev letenja RS*. Združenje je bilo ustanovljeno leta 1991 kot odgovor na vse večje zahteve sindikatov kontrole letenja po skupnem nastopu v Evropski Uniji.⁵⁵ Z ustanovitvijo EU so se pojavile težnje po racionalizaciji ureditve zračnega prostora in s tem tudi služb kontrol letenja na tem območju. Zaradi lažjega prilagajanja spremembam vodenja zračnega prometa je v večini držav prišlo do reorganizacije navigacijskih služb. Ne glede na to ali so te službe organizirane kot gospodarske družbe ali na kakšen drugačen način, jim je skupno to, da so organizirane izven državne uprave. Nekatere države so ustanovile skupne centre za nadzorovanje zračnega prostora (*Nordijski center zgornjega zračnega prostora – Nordic Upper Area Center, Srednjevropske službe zračnega prometa – Central European Air Traffic Service*), poleg tega pa je tudi na ravni EU prišlo do teženj po racionalizaciji in harmonizaciji zračnega prostora z združevanjem v funkcionalne bloke zračnega prostora (Functional Blocks of Airspace) in projekta *Enotno evropsko nebo*. Pojavila se je potreba po povezovanju, delitvi znanja, koordiniranih akcijah ter izmenjavi kadrov in informacij s področja nadzorovanja zračnega prometa. Kontrolorji letenja se počutijo ogrožene, saj je vsa pozornost usmerjena le v racionalizacijo, povezovanje ter tehnologijo, zanemarljivo pa se človeški dejavnik. Premalo se govori o tem, kaj bo z zaposlenimi, kolikšne bodo prihodnje potrebe po tovrstnem kadru, ali bo zagotovljena enaka stopnja varnosti, ali ne gre samo za močan lobi letalskih družb in proizvajalcev opreme, da bi dosegli čimvečje dobičke na račun države in varnosti. Ker preoblikovana politična ureditev Evrope presega okvire in zmožnosti delovanja posamičnega sindikata ter zaradi dejstva, da tako specifičnega poklicnega profila na trgu EU med delodajalci in delojemalci nihče ne zastopa, je prišlo s strani francoskih, italijanskih, portugalskih in irskih sindikatov do pobude po lastnem zastopanju. Kmalu so se pridružili še sindikati Grčije, Hrvaške, Slovenije, Bolgarije, Madžarske, Španije, Švice, držav Beneluksa združenih v centru Maastricht, Srbije in Črne Gore, Poljske in Malte. Sprejeli so statut in finančni ter splošni poslovnik. Izvršni organ organizacije je izvršni odbor v katerem je pet članov, volitve vanj pa so vsaki dve leti. Organizacija se

⁵⁵ ATCEUC, <http://www.atceuc.org> (24. 11. 2003).

financira iz članarine, ki jo plačajo včlanjeni sindikati ter iz lastnih sredstev sindikatov, sestajajo pa se redno vsakih šest mesecev, vsakič v drugi članici. Na sestanku v Varni leta 2002 so člani potrdili, da koordinacija funkcionira zelo dobro in je zelo pomembna kot forum, kjer si različni sindikati izmenjujejo mnenja, informacije, iščejo podporo za svoje projekte in se učijo iz izkušenj drugih. Še posebno koristni so napotki in podpora tistim sindikatom (predvsem z vzhoda), kjer je sindikalno gibanje v povojih in kjer gre za velike pritiske držav, da bi že v začetku obvladale sindikate kontrolorjev letenja (Bolgarija, Madžarska, Slovenija, Hrvaška). Organizacija si je zastavila cilj, da postane partner EU v socialnem dialogu glede *projekta Enotno evropsko nebo* in ostalih vprašanj, ki se neposredno tičejo vprašanja statusa kontrolorjev letenja, da sodeluje z večino mednarodnih in evropskih organizacij, kjer se odvijajo projekti, povezani s kontrolorji letenja, in sicer tako v socialnih vprašanjih kot tudi širše ter da izvaja pritisk na vlade držav, kjer so kontrolorji letenja v težavah. Čeprav je imela *ATCEUC* v *Evropski transportni federaciji (European Transport Federation – ETF)*, ki jo je *Evropska komisija za transport* že priznala kot partnerja, zelo močnega tekmeca kar se tiče partnerja v socialnem dialogu z EU, so stekla pogajanja o partnerstvu, ki so bila uspešna. Organizacija je postala član *ETF* glede vprašanj povezanih z upravljanjem zračnega prometa (Air Traffic Management - ATM) pri *Evropski komisiji za transport*, medtem ko ima lahko v določenih komisijah svojega predstavnika, ki pa se posvetuje in odloča skupaj s predstavnikom *ETF*. Leta 2002 je organizacija organizirala prvo vseevropsko opozorilno stavko kontrolorjev letenja zaradi nasprotovanja sprejema *regulative Enotno evropsko nebo*. Stavka je bila zelo uspešna, posledica je bilo povabilo *ATCEUC* k predstavitvi mnenja in rešitev. Pomembni so tudi nekateri drugi uspehi, npr. pomoč španskemu sindikatu pri nasprotovanju sprejemu domače zakonodaje, ki bi imela velike vplive na delo kontrolorjev, pomoč italijanskim kontrolorjem pri preoblikovanju njihovega podjetja za nadzor zračnega prometa, pomoč *Samostojnemu sindikatu kontrolorjev letenja RS* pri stavki leta 2002, kjer so zahtevali reorganizacijo službe v okviru novega podjetja, in leta 1999 zaradi odpusta dveh slovenskih kontrolorjev letenja, ki sta bila odpuščena zaradi sodelovanja v eni izmed predhodnih stavk, ter vseevropska akcija ob sožalju umorjenega kontrolorja letenja v Švici. Posebno pomembno je povabilo Boeinga, da *ATCEUC* s svojimi strokovnjaki sodeluje pri pripravi prvega vseevropskega sistema za vodenje zračnega prometa (Boeing ATM 2000 +). Naloge organizacije so urediti status kontrolorjev letenja, »vpeljati« evropsko licenco, izvajati pritisk na Eurocontrol, da v vsa pogajanja glede *projekta CEATS*

vkluči sindikate z območja teh držav, privabiti čim večje število sindikatov (status opazovalca ima Romunija, v prihodnje še Nemčija) ter izboljšati stike z ameriškim sindikatom kontrolorjev letenja. Vzroki za tolikšen uspeh organizacije in njene dosežke ležijo v kohezivnosti poklica, solidarnosti kontrolorjev, vse večji ogroženosti poklica, specifičnih političnih razmerah, novi tehnologiji, združevanju držav EU na vseh nivojih, dobrih možnostih na vplivanje procesov v dejavnosti, odporu proti prehitrim in prenašnim spremembam ter dosedanji nepovezanosti sindikatov s tega področja.⁵⁶

Slika 8: Članice ATCEUC (obarvane s črno barvo)



Vir: ATCEUC, <http://www.atceuc.org> (24. 11. 2003).

4.2. Kontrolorji letenja in njihove interesne organizacije v Sloveniji

4.2.1. Samostojni sindikat kontrolorjev letenja RS - SSKL

Samostojni sindikat kontrolorjev letenja je bil ustanovljen kmalu po ustanovitvi *Uprave RS za zračno plovbo* (kasneje je bila preimenovana v *Upravo RS za civilno letalstvo*) leta 1991. Organiziran je v skladu z *Zakonom o sindikatih* in sicer so bili sprejeti statut, finančni pravilnik ter izjave o članstvu. Stopnja včlanjenosti je izredno visoka, saj je od 84 registriranih kontrolorjev letenja, članov kar 78, kar predstavlja 92,8 %. Mandat predsednika sindikata traja 4 leta, vendar ga kljub temu vsako leto znova potrdijo. Predsednik sam izbere štiri člane izvršnega odbora, ki imajo svoje zadolžitve. Trenutno

⁵⁶ Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 11. 4. 2004.

je predsednik sindikata Jan Jolič, medtem ko so v izvršnem odboru še Dušan Petrič, Gregor Bukovec, Žiga Ogrizek in Miha Vojvoda. Izvršni odbor s predsednikom na čelu se sestaja na rednih in javnih sestankih. Na njih sprejemajo program dela za eno leto, organizirajo občne zборе in izredne občne zборе, podpisujejo pogodbo o zagotavljanju pogojev za sindikalno delo in stankovna pravila z delodajalcem. Cilj sindikata je zagotoviti (izboriti) čim boljši socialni in materialni status kontrolorjev letenja, kar vključuje tako delovno okolje, odnose, varnost pri delu kot ostale socialne pravice. Ker sindikat s pogajanjem in pisanjem prošelj v preteklosti ni dosegel izpolnitev zahtev, je uporabil skrajno orodje – stavko. Stavke so se dogajale skoraj vsako leto, najodmevnejši sta tisti iz leta 1999 in 2002, ko so bili izborjeni največji dosežki. Razloge za precejšnjo uspešnost sindikata je potrebno iskati v kohezivnosti poklica, korporativnosti, vedno bolj izobraženem kadru v vrstah kontrolorjev letenja, mednarodni solidarnosti in povezavi izkušenj z drugimi sindikati. Ne smemo pozabiti na dejstvo, da nadzor zračnega prometa predstavlja monopolno dejavnost, ki ima posledice za celo državo, ter na naklonjenost in odzive medijev in ostalih povezanih podjetij, ko se obravnava problematiko povezano z nadzorom zračnega prometa in kontrolorji letenja.⁵⁷

4.2.2. Društvo kontrolorjev letenja RS – SLOATCA (Slovenian Air Traffic Controllers' Association)

Društvo kontrolorjev letenja, ki je bilo ustanovljeno leta 1993, je prostovoljno, neodvisno in strokovno združenje slovenskih kontrolorjev letenja. Ustanovljeno je bilo v skladu z Zakonom o društvih in ima svoj statut in organe, od katerih je najpomembnejši in najbolj aktiven izvršni odbor. V njem so poleg predsednika Daliborja Jovanoviča še Beno Pačnik, Darko Kranjec, Žiga Ogrizek in Miha Vojvoda. Mandatna doba predsednika je štiri leta. Društvo se financira izključno s članarino članov, kar je poleg pomanjkanja časa aktivnih članov eden izmed največjih problemov tega društva. Glavne naloge so, podobno kot pri mednarodni, krovni organizaciji, promocija poklica, skrb za varnost, regularnost in učinkovitost v mednarodnem zračnem prometu, sodelovanje pri reševanju strokovnih problemov, mednarodno sodelovanje ter neposredna pomoč kontrolorjem, ki imajo težave pri opravljanju svojega dela.⁵⁸

⁵⁷ Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 14. 4. 2004.

⁵⁸ Intervju z Daliborjem Jovanovičem, predsednikom Društva kontrolorjev letenja RS, 2. 6. 2004.

4.3. Stavke

Slovenija je šele po osamosvojitvi leta 1991 začela vzpostavljati lastni zračni nadzor. To pomeni, da je bilo potrebno izšolati in usposobiti za delo operativni del zaposlenih v *Upravi RS za civilno letalstvo* ter nakupiti vso potrebno opremo za delovanje. V naslednjih letih je zaradi različnih vzrokov, ki bodo podrobneje predstavljeni v nadaljevanju, prišlo do več stavk kontrolorjev letenja, ki jih je organiziral *Samostojni sindikat kontrolorjev letenja* v skladu z *Zakonom o stavkah*. »Stavka je organizirana začasna prekinitev dela, s katero delavci poskušajo doseči spremembo delovnih razmerij v organizaciji ali želijo vplivati na drugačno ureditev ekonomsko-socialnih razmer v širšem okolju zunaj organizacije« (Vodovnik v Možina, 1998:330). S sklepom o začetku stavke, ki ga sprejme *Samostojni sindikat kontrolorjev letenja*, se določijo zahteve delavcev, čas začetka stavke, kraj zbiranja udeležencev stavke, poleg tega se oblikuje stavkovni odbor tj. organ, ki zastopa interese delavcev in v njihovem imenu vodi stavko. *Stavkovni odbor* mora delodajalcu najaviti stavko najmanj 15 dni pred njenim začetkom.⁵⁹ Poleg tega morajo kontrolorji tudi med stavko zagotavljati neoviran zračni promet iz in v tujino, preprečavati možnost nastanka škode, zagotavljati nemoteno delovanje državnih organov ter iskanje in reševanje v primeru letalske nesreče in varno odvijanje letalskega prometa.⁶⁰ Naj omenim, da so bili vzroki in stavkovne zahteve kontrolorjev letenja skozi leta skoraj enake, saj so bile v preteklosti rešene pomanjkljivo ali pa so ostale celo nerešene.

Čeprav mora biti po Eurocontrolovih priporočilih v območni kontroli letenja zagotovljeno dvojno sekundarno radarsko pokrivanje ter v priletni kontroli letenja dvojno sekundarno in enojno primarno radarsko pokrivanje, stoji v Sloveniji samo en civilni primarni in sekundarni radar in sicer na Brniku. Dvojno radarsko pokrivanje je potrebno zato, da se lahko kontrolira zračni promet, četudi en radar izpade zaradi

⁵⁹ Zakon o stavki, Ur. list št. 23-297/1991 (5. 4. 1991).

⁶⁰ Zakon o letalstvu, Ur. list, št. 18/2001(14. 3. 2001).

sistemske ali fizične napake. Slovenija je po letu 1991 kupila dva radarja: radar kratkega dosega (priletnega), ki stoji in dela na Brniku in Siemensov radar dolgega dosega (območnega), ki leži v nekem skladišču. Slednji je bil kupljen že leta 1995 za 21,5 milijona mark (Caharijas, 1999b:3) in zaradi njegove nepostavitve Uprava že ves čas plačuje penale.⁶¹ Še več, ker drugi radar ni postavljen, v Upravi kupujejo radarsko sliko od Avstrijcev ter tako zagotavljajo radarsko kontrolo letenja (Pihlar, 1999:4). Po podatkih iz leta 2002 je ta znesek znašal 210.000 evrov na leto (STA, 15. 10. 2002). Ker avstrijski radar, imenovan Koralpe, ne »vidi« prometa na Brniku pod določenimi višinami, za priletno kontrolo ni uporaben oziroma ne ponuja varnosti v primeru izpada brniškega radarja. V primeru okvare brniškega radarja kratkega dosega (leta 1999 in leta 2002) uvedejo kontrolorji letenja proceduralni način vodenja. Promet se v tem primeru zmanjša tudi za polovico, zato lahko pride do velikih zamud letalskih prevoznikov (STA, 15. 10. 2002). Po podatkih mednarodnega združenja letalskih prevoznikov (IATA) pomeni vsaka minuta zamude 300 dolarjev stroškov. Problemi namreč nastanejo predvsem pri povezavah, ko potniki ne prispejo pravočasno na letališče, od koder imajo nadaljnji let. Velikokrat morajo zato poskrbeti tudi za njihovo prenočitev v hotelu (Dnevnik, 23. 10. 2002). V Upravi vseskozi opozarjajo, da bi za normalno delo potrebovali najmanj tri radarske sisteme (radarje). Poleg že obstoječega ter avstrijskega, je nujna postavitve še enega radarja. Ta naj bi bil postavljen tako, da bi bila njegova »slika« zanimiva tudi za ostale kontrole letenja, kar pomeni, da bi si z njimi izmenjavali podatke. Posledica bi bila integracija več radarskih slik v sistem in s tem večja zanesljivost.⁶² Kot najbolj primerne lokacije so omenjeni Pohorje, Trnovski gozd, Gorjanci in Menina planina. Sama postavitve radarja je po mnenju Uprave odvisna od odločitve ministrstev za promet in okolje ter od lokalne skupnosti in naravovarstvenikov (Dnevnik, 23. 10. 2002).

Ena izmed stavkovnih zahtev v letu 1999 je bila zaposlitev novih kadrov. Območna kontrola letenja se deli na več vertikalno razdeljenih sektorjev, ki se odpirajo ali zapirajo oziroma združujejo in ločujejo glede na promet. V Sloveniji je na en sektor predvideno 30 letal na uro, medtem ko je v drugih državah ta številka večja. Tako je bilo npr. v Švici do nesreče nad Bodenskim jezerom predvidenih 40 letal na uro, potem pa so znižali število na 36. Sektorska kapaciteta je odvisna od številnih dejavnikov: od

⁶¹ Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 10. 2. 2004.

⁶² Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 10. 2. 2004.

kompleksnosti zračnega prostora (zračnih poti in letališč znotraj le-tega), šolanja ljudi, opreme in njene zanesljivosti itd.

V območnem centru imajo lahko le 4 sektorje (za primerjavo: Švica 4 zgornje in 4 spodnje). Glede na to, da imajo v območnem centru tudi priletno kontrolo letenja, ki naj bi bila na Brniku, ostanejo le še trije sektorji, vendar tudi ti zaradi pomanjkanja kadrov, ne morejo biti odprti ves čas. To pomeni, da je pretok prometa preko Slovenije omejen. To moti tako sosednje kontrole letenja, saj imajo tudi one zaradi tega manj prometa, kot tudi letalske prevoznike, ker morajo zato leteti po daljši poti oziroma imajo zaradi tega zamude.⁶³ Takratni direktor Uprave Matjaž Sonc je dejal, da so vsa opozarjanja, da večje število kontrolorjev pomeni večjo tehnično zmožnost upravljanja zračnega prometa in da se vsak prelet splača ter je tako strošek za usposabljanje kontrolorja manjši, kot ga ta prinese z rednim delom, pri vladi naletela na gluha ušesa. Povedal je, da kontrolorjev glede na obseg dela zaenkrat še ni premalo, kljub temu pa bodo objavili razpis za zaposlitev 8 novih kontrolorjev. Sindikalne zahteve po 16 novih delavcih je zavrnil s trditvijo, da so tehnične zmožnosti centra za nadzor zračnega prometa omejene. Tako je Uprava le delno ugodila omenjeni zahtevi in je namesto 16 zaposlila le 8 novih ljudi (Caharijas, 1999a:3).

Povečanje plač je ena izmed zahtev, ki se je pojavljala pri skoraj vsaki stavki. Leta 1997 je bila s strani posebne delovne skupine podana zahteva za dopolnitev 6. in 9. člena *Uredbe o količnikih za določitev osnovne plače in dodatkih zaposlenih v Službah Vlade RS in v upravnih organih* (Ur. list, št. 35/96), tako da bi imeli pravico do določitve dodatka v višini 15 % osnovne plače po 6. členu navedene uredbe in do dodatka v višini 15 % osnovne plače po 9. členu navedene uredbe tudi kontrolorji letenja. Zahtevo so utemeljevali s tem, da so delovna mesta navedenih delavcev podvržena posebnim pogojem dela (specifična znanja) in posebnim odgovornostim, povezanim z njihovim delom. Vsaka njihova napaka direktno vpliva na varnost letenja v celoti in lahko povzroči letalski incident ali nesrečo, s čimer je ogrožena splošna varnost državljanov RS (Interno gradivo SSKL, 1997). Dosegli so, da so dopolnili 9. člen omenjene uredbe

⁶³ Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 10. 2. 2004.

in da pripada kontrolorjem letenja zaradi posebnih obremenitev zaradi dela dodatek v višini 15 % osnovne plače.⁶⁴

Sredi maja 2001 so si kontrolorji, ki naj bi imeli po besedah Gregorja Bukovca, tedanjega predsednika sindikata, 70 % nižje plače kot njihovi kolegi v primerljivih evropskih državah, izbojevali 17 % dodatek za povečan obseg dela. Povečanje plač so utemeljili z dejstvom, da se je promet nad Slovenijo v letih 1999 in 2000 povečal za 115 % oziroma za 37 % v primerjavi z letom 1998, ki je bilo zadnje normalno leto pred kosovsko krizo. V proračun je leta 2000 iz priletnih pristojbin priteklo skupno 10,7 milijona evrov, kar je za 27 % več kot leta 1998, medtem ko se je proračun, namenjen kontroli letenja leta 2001, zmanjšal za 7 % (Mihajlović, 2001).

Da odnosi med Upravo in kontrolorji letenja v preteklosti niso bili najbolj zgledni, med drugim kaže tudi veliko število stavk. Do največjih zaostrovanj je prišlo leta 1999, ko sta bila le dva dni po tiskovni konferenci, na kateri so kontrolorji opozorili na težave v Upravi, suspendirana tako predsednik sindikata Simo Petrovič kot predsednik društva Erik Mrak (Špende, 1999b:4). Grozila jima je prekinitve delovnega razmerja, vendar zaradi grožnje skupne odpovedi vseh kontrolorjev do tega ni prišlo (Špende, 1999c:4). Naslednja večja zaostritev se je zgodila leta 2002, ko je bila stavka kontrolorjev letenja grobo prekinjena z vročanjem sklepov o novem pravilniku o notranji organizaciji in sistematizaciji delovnih mest v Upravi. V njem je pisalo, da morajo kontrolorji tudi v času stavke opravljati delo, ki ga sicer opravljajo. To pomeni, da bi s kršitvijo vročenih sklepov kršili delovne obveznosti. Ker je bil navedeni pravilnik napisan po tem, ko je bila stavka zakonito napovedana (2. 7. 2002), in je začel veljati le dan pred začetkom stavke (16. 7. 2002) ter ni bil nikjer objavljen, pomeni kršitev ustavne pravice prijaviteljev do stavke. Tudi *Ustavno sodišče* je razsodilo, da se omenjenega pravilnika ne sme uporabljati, saj ni bil objavljen v Uradnem listu in je zato neveljaven. Zaradi omenjene prepovedi stavke je sindikat leta 2003 vložil tožbo zoper državnega sekretarja Miho Šorna, ki je bil kasneje zamenjan (Finance, 17.2.2003).

Naslednja izmed stavkovnih zahtev kontrolorjev letenja, ki se je tekom let vseskozi ponavljala, je bila zahteva po reorganizaciji Navigacijskih služb zračnega prometa. Prve

⁶⁴ Uredba o spremembah in dopolnitvah uredbe o količnikih za določitev osnovne plače in dodatkih zaposlenim v službah Vlade RS in v upravnih organih (33/00 in 1/01), http://www.gov.si/vurs/zakonodaja/13/13_8.htm (14. 10. 2003).

težnje po organizacijskih spremembah, kot so ločitev služb za vodenje zračnega prometa od Uprave in organizacija javnega podjetja v 100 % ali večinski državni lasti, so se pojavile že sredi 90-tih let. *Ministrstvo za promet in zveze* je septembra 1996 poslalo Vladi Republike Slovenije predlog za obravnavo gradiva »Ustanovitev javnega podjetja za vodenje zračnega prometa – izločitev služb za vodenje zračnega prometa iz sestave Uprave RS za zračno plovbo«. Vlada je omenjeno gradivo obravnavala še isti mesec ter med drugim sklenila, da se oblikuje posebna delovna skupina, ki bo proučila vsa sistemska vprašanja zagotavljanja funkcije kontrole zračnega prometa; pri tem bo morala upoštevati veljavno zakonodajo in primerjalne ureditve omenjenega področja v drugih državah ter pripraviti strokovna izhodišča in druge potrebne podlage tudi za morebitno ustanovitev javnega podjetja za vodenje zračnega prometa v 100 % lasti države. Da bi bila naloga uspešno realizirana, je prišlo do sodelovanja *delovne skupine*, ki je bila oblikovana s strani Ministrstva za promet januarja leta 1998, *komisije*, oblikovane s strani Uprave marca 1998, ter *Strokovnega sveta*, ki ga je prav tako imenovalo ministrstvo v aprilu 1999. Omenjena telesa so opravila številne analize, potrebne za izvedbo reorganizacije (Horvat, 1999:11). Ker tedanja veljavna zakonodaja ni dajala pravne podlage za ustanovitev gospodarske družbe za vodenje zračnega prometa, je bil leta 2001 sprejet *Zakon o letalstvu* in dve leti kasneje še *Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa*. S slednjim zakonom je bila podana pravna podlaga za ločitev nadzornih in operativnih funkcij, ki jih izvajajo navigacijske službe zračnega prometa (Dnevnik, 10. 7. 2003). Vse funkcije nadzora nad zračnim prometom je do leta 2004 opravljala *Uprava za civilno letalstvo*, kar je predstavljalo osnovno sistemsko neskladnost, saj je bilo to tako s sistemsko-organizacijskega kot z letalsko-varnostnega vidika nesprejemljivo. Na to so našo državo že dalj časa opozarjale tudi mednarodne organizacije za civilno letalstvo. Država bo, kljub ustanovitvi novega podjetja *Kontrola zračnega prometa Slovenije*, tudi v prihodnje odgovorna za delovanje kontrole letenja in z njo povezanih služb, saj ji to nalaga konvencija o mednarodnem civilnem letalstvu.

Podjetje se bo financiralo večinoma iz preletnih taks, ki pa se ne bodo stekale neposredno na njegov račun, temveč v državni proračun. Od tam bo podjetje letos dobilo za svoje delovanje največ 2,28 milijarde tolarjev, prihodnje leto pa do 2,73 milijarde. Dodaten vir prihodkov bodo v prihodnje še priletne takse, ki jih v Sloveniji še nimamo, a naj bi jih uvedli letos. V sindikatu kontrolorjev vidijo prednost nove

organizacije v tem, da ne bodo več vezani na zaposlovanje v okviru državne uprave, ki ni vedno sledilo potrebam, korak iz javnega sektorja pa pomeni tudi manj togo nagrajevanje (Špende, 2003b). Prav tako bodo odpravljene težave s sistematizacijo, omejitvijo plač in sklenitvijo kolektivne pogodbe (Špende, 1999d:3).

5. Sklep

Poklic kontrolorja letenja je razmeroma nov poklic, ki se je začel razvijati šele, ko so se vladne administracije pričele zavedati, da je v letalstvu zaradi varnosti potrebno uvesti predpise ter določeno stopnjo standardizacije. Sprva so kontrolorji letenja največ pozornosti namenili pristajanju oziroma vzletanju, kasneje pa se je nadzorovanje in vodenje razširilo na celoten polet. Dandanes večino poletov spremljajo s pomočjo radarja. V primeru, da ta odpove, preidejo na proceduralni način vodenja, kar pomeni, da se zračni pretok letal zmanjša skoraj za polovico. Ker je za delovanje služb zračnega prometa izredno pomembna pravno-regulativna podlaga, sem na koncu drugega poglavja navedla pomembnejše mednarodne in domače predpise ter standarde, ki urejajo omenjeno področje.

Kontrolorji letenja spadajo v skupino poklicev s posebnimi zahtevami, kar se kaže tako pri načinu dela (vedno delajo v paru, včasih celo v trojicah) kot tudi pri šolanju ter izpolnjevanju visokih zdravstvenih meril. Laiku se morda zdi malce nenavadno, da je oseba, ki ima sladkorno bolezen ali je skrajno debela (po pravilniku) označena kot nesposobna za delo kontrolorja letenja. Vendar se moramo zavedati, da je omenjeni poklic tesno povezan z zagotavljanjem varnosti v letalskem prometu in vsaka bolezen, ki zahteva posebne potrebe in v drugih poklicih ne predstavlja nobenih težav, v tem pomeni dejavnik tveganja (tako bi npr. kontrolor s sladkorno boleznijo, ki bi padel v šok, lahko povzročil nesrečo s številnimi smrtnimi žrtvami). Poleg že navedenega morajo kandidati, ki želijo opravljati omenjeno delo, pridobiti za to licenco in rating.

Ker je omenjena skupina zaradi narave dela pod nenehnim stresom, v njej obstaja velika možnost bolezni, katerih poglavitni vzrok je dolgotrajna izpostavljenost stresu. Tako je anketa med kanadskimi kontrolorji pokazala, da jih ima kar 63 % težave s spanjem podnevi in 13 % s spanjem ponoči. Kljub navedenim težavam pa je raziskava, v kateri so raziskovali povečan krvni pritisk pri kontrolorjih letenja v Italiji, dala presenetljive rezultate. Pri vzorčni skupini namreč ni bilo sledu o povišanem krvnem pritisku. To so strokovnjaki razložili z dejstvom, da so kontrolorji, preden so jih vzeli v službo, opravili težke treninge ter stroge procese selekcije in je bila v končni fazi izbrana skupina, ki se najbolje spopada s stresom. Čeprav vsak posameznik drugače doživlja stres in na to

doživetje vpliva vrsta dejavnikov, od starosti, spola, vsebine dela do vedenjskega tipa posameznika, je bilo sprejetih veliko ukrepov, ki naj bi kontrolorjem letenja pomagali pri nadzorovanju te preteče nevarnosti. Eden izmed njih je planiranje delovnega časa. Izkušnje so pokazale, da so najbolj učinkoviti tisti pravilniki oziroma sheme, ki so bolj fleksibilni ter poleg predpisanih ur nepretrganega dela in počitka upoštevajo tudi druge dejavnike, kot so količina dela in psihofizična pripravljenost posameznika. V Sloveniji je prav zato zakonsko določen čas rekreacijskega dopusta, ki ga posameznik lahko izrabi kadarkoli med letom, vendar ne takoj pred ali po koriščenju rednega dopusta. Poleg tega so imeli kontrolorji do leta 1999, ko je bil sprejet nov Zakon o pokojninskem in zdravstvenem zavarovanju, beneficirano dobo, medtem ko sedaj delodajalec zanje plačuje obvezno dodatno zavarovanje v poseben sklad.

Zaradi načina dela kontrolorji letenja velikokrat razvijejo določene lastnosti (npr. pripravljenost na takojšnje ukrepanje in perfekcionizem), ki so lahko v zasebnem življenju moteče ter vir nezadovoljstva in konfliktov. Zaradi vsega navedenega se Evropa srečuje s pomanjkanjem kontrolorjev letenja, kar naj bi delno rešile nekatere tehnološke rešitve ter programa Enotno evropsko nebo in CEATS.

V diplomski nalogi sem posebno pozornost namenila tudi pomembnejšim mednarodnim organizacijam z letalskega področja, njihovim organom in delovanju. Omeniti velja, da je učinkovitost nekaterih organizacij velikokrat onemogočena zaradi političnih jarmov, v katere so vpete (tako je npr. pri Eurocontrolu vsaka odločitev o investicijah odvisna od 32 ministrov za promet). Predstavljene so tudi interesne organizacije kontrolorjev letenja in sicer Evropska koordinacija sindikatov kontrolorjev letenja in Mednarodno združenje kontrolorjev letenja ter organizaciji, ki delujeta na slovenskih tleh: Samostojni sindikat kontrolorjev letenja RS in Društvo kontrolorjev letenja RS. Zanimiv je podatek, da je stopnja včlanjenosti v sindikat izredno visoka, saj znaša kar 92,8 %. Omenjeni sindikat je v preteklosti dosegel precejšnje uspehe, predvsem zaradi visokega članstva v sindikatu, tesne povezanosti članov ter narave dela, ki je pomembna za varnost celotnega letalskega prometa v RS. Menim, da ga lahko v mnogih pogledih primerjamo z enim izmed bolj vidnih sindikatov v Sloveniji, sindikatom zdravnikov Fides. Zlahka bi potegnili vzporednice med nekaterimi njihovimi vidnejšimi zahtevami in dosežki: v obeh panogah se spopadajo s pomanjkanjem opreme ali njeno zastarelostjo, pomanjkanjem kadrov ter uspehi pri povišanju plač. Po skoraj desetletnem

obdobju zahtev po reorganizaciji je letos maja začelo delovati novoustanovljeno podjetje Kontrola zračnega prometa, v okviru katerega delujejo vsi kontrolorji, zaposleni v Sloveniji. Pred tem so za varen in nemoten potek zračnega prometa v slovenskem zračnem prostoru skrbele službe zračnega prometa v okviru Uprave RS za civilno letalstvo. Delovanje izven javne uprave prinaša kontrolorjem vrsto ugodnosti, med drugim prosto zaposlovanje, manj togo nagrajevanje in sklenitev posebne kolektivne pogodbe.

6. Viri

Knjige:

- Lučovnik, Branko (2000) Izboljšanje vodenje podsistema zračnega prometa v funkciji enovitega prometnega sistema. Maribor: Univerza v Mariboru, Fakulteta za gradbeništvo
- Možina, Stane (1998) Management kadrovskih virov. FDV, zbirka Profesija, Ljubljana, str. 330
- Vidler, Neil (2001) Under control: The story of The International Federation of Air Traffic Controllers' Associations. Montreal: International Federation of Air Traffic Controllers' Associations

Članki:

- Avguštin, Vito (2002a) Na prvem mestu je varnost. Dnevnik, 9. 7. dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Avguštin, Vito (2002b) Varnostniki so med stavko izročali kontrolorjem poletov nov pravilnik: Dovoljena le stavka ob delu. Dnevnik, 19. 7. dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Caharijas, Domen (1999a) V nadzoru nekaj resno škripa. Dnevnik, 5. 8:3
- Caharijas, Domen (1999b) Strupeno drag kos pohišтва. Dnevnik, 10. 8:3
- Crevitis, Igor, Serge Debernard in Pascal Denecker (1999) Model building for air-traffic controllers' workload regulation, http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VCT-44B2072-9&_coverDate=01%2F16%2F2002&_alid=172613599&_rdoc=1&_fmt=&_orig=se arch&_qd=1&_cdi=5963&_sort=d&view=c&_acct=C000033658&_version=1&_urlVersion=0&_userid=634387&md5=773d5ae69b38da8bec83ae4af216ad87 (17. 5. 2004)
- Čičerov, Aleksander (1994) ICAO včeraj, danes in jutri. Krila 6 (29), 10-11
- EU na poti k enotnemu zračnemu prostoru. Dnevnik, 28. 12. 2003, dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Gander, Philippa (2000) Fatigue management in air traffic control: the New Zealand approach, http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6VN8-

42SPXDV-

4&_coverDate=03%2F31%2F2001&_alid=172615585&_rdoc=1&_fmt=&_orig=search&_qd=1&_cdi=6172&_sort=d&view=c&_acct=C000033658&_version=1&_urlVersion=0&_userid=634387&md5=16b428678cb9d7581f11a8305eec5fcf (17. 5. 2004)

- Horvat, Damjan (1999) Reorganizacija navigacijskih služb: države Evropske unije. Krila, letnik 29, št. 10-11, str. 10-11
- International Civil Aviation Organization, <http://www.icao.int/icao/en/pub/memo.pdf> (17. 5. 2004)
- International Federation of Air Traffic Controllers' Associations, <http://www.ifatca.org>, 18. 11. 2003
- Kako zdrav je človek pri petdesetih letih: Odpuščanje in nezaposlovanje starejših delavcev je po raziskavah mednarodnega urada za delo neutemeljeno. Dnevnik, 26. 2. 2004 dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Kontrolorji letenja vložili kazensko prijavo zoper državnega sekretarja za letalstvo. 17. 2. 2003 dostopno preko <http://www.finance-on.net>
- Kos, J. (1999) Kontrola letenja v Evropi, rešitev: privatizacija? Krila, letnik 29, št. 9, str. 42-44
- Mihajlović, Novica (2001) Kontrolorji letenja zahtevajo zvišanje plač in grozijo s stavko do izpolnitve njihovih zahtev. Finance, 2. 7. dostopno preko <http://www.finance-on.net>
- Molan, Marija (1997) Izmena ali vsebina dela – kaj obremenjuje in kaj storiti? Delo+varnost, letnik 42, št. 3, str. 131-138
- Na Brniku odpovedal radar. STA, 15. 10. 2002 dostopno preko <http://www.24ur.com>
- Obeta se reorganizacija navigacijskih služb zračnega prometa. Dnevnik, 10. 7. 2003, dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Okvara radarskega sistema oklestila promet na nebu. Dnevnik, 23. 10. 2002 dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Pihlar, Tatjana (1999) Iz zraka spet grozi nevarnost. Dnevnik, 22. 7:4
- Preklic stavke kontrolorjev letenja. STA, 4. 11. 2003 dostopno preko <http://www.24ur.com>
- Rochat, Philippe (2002) Deset let članstva v Mednarodni organizaciji civilnega letalstva. Pravna praksa, št. 8, str. 15

- Segal, Roberto, GianCarlo Cesana, Giovanni Costa, Marco Ferrario, Michele Bombelli in Giuseppe Mancina (1997) Ambulatory Blood Pressure in Air Traffic Controllers,
http://www.sciencedirect.com/science?_ob=ArticleURL&_udi=B6T0Y-3SFN611-B&_coverDate=02%2F28%2F1998&_alid=172621912&_rdoc=1&_fmt=&_orig=search&_qd=1&_cdi=4875&_sort=d&view=c&_acct=C000033658&_version=1&_urlVersion=0&_userid=634387&md5=ebb393cfb3e51c0920758dd4bdc84cfe
(17. 5. 2004)
- Špende, Romana (1999a) Uprava kot gnilo jajce? Dnevnik, 24. 6:5
- Špende, Romana (1999b) Do discipline z odpuščanjem? Dnevnik, 4. 8:4
- Špende, Romana (1999c) Ob represiji skupna odpoved. Dnevnik, 13. 8:4
- Špende, Romana (1999d) Vroč direktorski stolček. Dnevnik, 14. 8:3
- Špende, Romana (2003a) Kontrolna sestavljanika na evropskem nebu. Dnevnik, 17. 2. dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Špende, Romana (2003b) Kontrola letenja bo samostojna. Dnevnik, 7. 11. dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- Špende, Romana (2004) Kontrolorji samostojni le napol. Dnevnik, 7. 2. dostopno preko <http://www.dnevnik.si>
- V Evropi ta hip primanjkuje najmanj dva tisoč kontrolorjev letenja: Nevarno evropsko nebo. Dnevnik, 8. 7. 2002 dostopno preko <http://www.dnevnik.si>

Internetni viri:

- About Canso, <http://www.canso.org/a/am.html> (30. 4. 2004)
- Air Traffic Controllers, <http://www.bls.gov/oco/ocos108.htm>, 28. 10. 2003
- ATC History, http://atcsl.tripod.com/air_traffic_control_history.htm
(30. 3. 2004)
- ATCEUC, <http://www.atceuc.org>, 24. 11. 2003
- Civil air navigation services organisation, <http://www.canso.org> (30. 4. 2004)
- Federal Aviation Administration, <http://www.faa.gov/aboutfaa/Activities.cfm>
(30. 4. 2004)
- Federal Aviation Administration,
<http://www.faa.gov/aboutfaa/Organizations/ATO/> (30. 4. 2004)
- Making an ICAO Standard, <http://www.icao.int/icao/en/anb/mais/index.html>
(12. 2. 2004)

- Member States, <http://ecac-ceac.org/uk/> (17. 3. 2004)
- Member States, <http://www.eurocontrol.int/about/ms.html> (8.2.2004)
- Motivacija in emocije,
<http://www.educy.com/jmusek/Kurikuli/Motivacija%20emocije/ME11%20stres.htm> (4. 5. 2004)
- Novica, <http://www.caa-rs.si/novica.php?id=295> (12. 4. 2004)
- Organizacijska shema, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?ID=298> (15. 1. 2004)
- Our Organisation, <http://www.eurocontrol.int/about/index.html> (8. 2. 2004)
- Poklici, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=19> (15. 1. 2004)
- Službe zračnega prometa, <http://www.caa-rs.si/vsebina.php?IDM=11> (15.1.2004)
- Stress prevention in air traffic control,
<http://www.ilo.org/public/english/protection/safework/stress/trafctr.htm> (28. 10. 2003)
- The European Civil Aviation Conference, <http://ecac-ceac.org/uk/> (17. 3. 2004)
- The Institutional Structure, <http://www.eurocontrol.int/about/structure.html> (6. 2. 2004)
- Uprava RS za civilno letalstvo, <http://www.caa-rs.si/kdosmo/sluzbe.html> (15. 1. 2004)
- Urad za letalstvo, <http://www.sigov.si/mpz/4pod/5/61-2.html> (15. 1. 2004)

Interna gradiva:

- Bougrine, Youssef, Gilles Gawinowski, Jean-Yves Grau, Sandrine Guibert, Laurent Guichard in Horst Hering (2002) Safety models applied to Air Traffic Control: Understanding the work of the Air Traffic Controller. Haren: Eurocontrol, interim report
- Interno gradivo SSKL, 1997

Intervjuji:

- Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 2. 2. 2004
- Intervju na Upravi RS za civilno letalstvo, 10. 2. 2004
- Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 11. 4. 2004
- Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 14. 4. 2004
- Intervju z Janom Joličem, predsednikom SSKL, 8. 5. 2004

- Intervju z Daliborjem Jovanovičem, predsednikom Društva kontrolorjev letenja RS, 2. 6. 2004

Poročilo:

- Lučovnik, Brane, Marko Peternelj, Damjan Horvat in PRINZ inštitut (2000) Analiza upravljanja in vodenja varnostnih nalog v civilnem letalstvu Republike Slovenije s predlogi obveznih ukrepov za izboljšanje obstoječega stanja. Ljubljana: Ministrstvo za promet in zveze, str. 18

Primarni viri:

- Pravilnik o načinu in pogojih izrabe rekreacijskega dopusta kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja uprave Republike Slovenije za zračno plovbo, Ur. list RS, št. 79-3705/1997 (15. 12. 1997)
- Pravilnik o strokovni izobrazbi, izpitih in dovoljenjih za delo kontrolorjev letenja, Ur. list SFRJ, št. 62-851/1979 (7. 12. 1979)
- Pravilnik o strokovni izobrazbi, strokovnem usposabljanju, izpitih, dovoljenjih in pooblastilih osebja službe za zvezo pri kontroli letenja, Ur. list SFRJ, št. 12-135/1988 (12. 2. 1988)
- Pravilnik o trajanju izmen, trajanju nepretrganega dela in trajanju dnevnega počitka kontrolorjev letenja in pomočnikov kontrolorjev letenja, Ur. list SFRJ, št. 6-42/1989 in 40/1989 (27. 1. 1989)
- Pravilnik o zdravstvenih zahtevah, ki jih mora izpolnjevati letalsko osebje in drugo strokovno osebje ter o preverjanju zdravstvene sposobnosti in vodenju evidenc o zdravstveni sposobnosti Ur. list RS, št. 72-3451/2002 (9. 8. 2002)
- Uredba o spremembah in dopolnitvah uredbe o količnikih za določitev osnovne plače in dodatkih zaposlenim v službah Vlade RS in v upravnih organih (33/00 in 1/01), http://www.gov.si/vurs/zakonodaja/13/13_8htm (14. 10. 2003)
- Uredbo o preiskovanju letalskih nesreč, resnih incidentov in incidentov (Ur. list RS št. 72/2003 (25. 7. 2003)
- Zakon o letalstvu, Ur. list RS, št. 18-1062/2001 (14. 3. 2001)
- Zakon o stavki, Ur. list št. 23-297/1991 (5. 4. 1991)
- Zakon o zagotavljanju navigacijskih služb zračnega prometa, Ur. list RS, št. 101/2003 (21. 10. 2003)