

# Mjere zaštite zračne luke

---

Konta, Vinko

Undergraduate thesis / Završni rad

2016

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Transport and Traffic Sciences / Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:872697>

Rights / Prava: [In copyright](#) / [Zaštićeno autorskim pravom.](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-26**



Repository / Repozitorij:

[Faculty of Transport and Traffic Sciences -  
Institutional Repository](#)



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

VINKO KONTA  
**ZAŠTITA ZRAČNE LUKE**  
ZAVRŠNI RAD

ZAGREB, 2016.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

**ZAŠTITA ZRAČNE LUKE**

*Izradio: Vinko Konta, 0023086105*

*Naselak 16, Zagreb, RH*

*Mentor: mr. sc. Miroslav Borković*

ZAGREB, 2016.

# Zadatak završnog rada

## ZAŠTITA ZRAČNE LUKE

**Sažetak:** Zračna luka je mjesto gdje postoji najveća mogućnost kompromitiranja sigurnosti, odnosno ugrožavanja zračnog prometa. Prema tome primarni cilj, u smislu zaštite svake zračne luke, je: zaštita putnika, zaštita posade, zaštita osoblja zračne luke, zaštita posjetilaca, zaštita objekata zračne luke. Funkciju zaštite zračne luke izvršava policija, službe sigurnosti, specijalna policija i vojska. Primarnu funkciju zaštite civilnog zrakoplovstva ima policija i službe sigurnosti, dok specijalna policija i vojska djeluju po potrebi, u specijalnim slučajevima. Zadaća policije i službi sigurnosti je zaštititi civilno zrakoplovstvo od nezakonitog djelovanja, odnosno otkrivanje i spriječavanje krivičnih djela, kao i djelovanje u izvanrednim situacijama koje se tiču zaštite i sigurnosti civilnog zrakoplovstva.

**KLJUČNE RIJEČI:** zaštita zračne luke, nezakonito djelovanje

## AIRPORT PROTECTION

**Summary:** The airport is a place, where is the greatest possibility compromising the security or endangering air traffic. Primary focus in terms of protection of each airport is: protection of passengers, protection of the crew, protection of airport personnel, protection of visitors, protection of airport objects. Function of protecting the airport is done by police, security services, special police and army. The primary function of protection of civil aviation has the police, the security services, while the special police and army work as needed, in special cases. The tasks of the police and security services for the protection of civil aviation against unlawful activity is to detect and protect crime, as well as an action in emergency situations concerning protection and safety of civil aviation.

**KEY WORDS:** protection of airport, an unlawful activity

**SADRŽAJ:**

1	UVOD .....	1
2	DOMAĆA I MEĐUNARODNA REGULATIVA .....	2
2.1	ZAHTJEV PRI PLANIRANJU ZRAČNE LUKE .....	2
2.2	ZAŠTITNA OGRADA .....	3
2.3	KONTROLA PRISTUPA .....	6
2.3.1	PRISTUP UZ PRATNJU .....	7
2.3.2	ZAŠTITNI PREGLED OSOBA KOJE NISU PUTNICI I PREDMETA KOJE NOSE SA SOBOM ....	7
2.4	ZAŠTITNI PREGLED VOZILA .....	7
2.5	ZABRANJENI PREDMETI .....	9
3	ZAŠTITA U PUTNIČKOM I TERETNOM ZRAČNOM PROMETU .....	10
3.1	ZAŠTITNI PREGLED RUČNE PRTLJAGE .....	11
3.2	ZAŠTITNA KONTROLA TERETA I POŠTE .....	15
3.3	ZAŠTITNI PREGLED TERETA I POŠTE .....	15
3.4	DOKUMENTACIJA .....	16
3.5	POZNATI POŠILJATELJ .....	17
4	METODE ZAŠTITNIH PROVJERA PUTNIKA I TERETA U ZRAČNOM PROMETU .....	18
4.1	METAL DETEKTORSKA VRATA .....	18
4.2	RUČNI DETEKTOR METALA .....	19
4.3	ZAŠTITNI SKENER .....	19
4.4	OPREMA ZA OTKRIVANJE TRAGOVA EKSPLOZIVA .....	20
4.5	PSI ZA OTKRIVANJE TRAGOVA EKSPLOZIVA .....	20
5	MJERE ZAŠTITE PRI PRIJEVOZU PRTLJAGE U ZRAČNOM PROMETU .....	22
5.1	BESPLATNA KABINSKA PRTLJAGA .....	24
5.2	NEPREDANA PRTLJAGA .....	24
5.3	PRIJEVOZ ŽIVIH ŽIVOTINJA .....	25
5.4	ZAŠTITA TERETA I POŠTE TIJEKOM PRIJEVOZA .....	26
5.5	ZAŠTITNA KONTROLA TERETA I POŠTE KOJI DOLAZI IZ TREĆIH ZEMALJA .....	27
6	PROPISI O OPASNOJ ROBI .....	29
6.1	KLASIFIKACIJA OPASNE ROBE .....	30
6.2	CERTIFIKAT ZA OPASNE ROBE .....	31
6.3	ODGOVORNOST PODUZETNIKA .....	32
6.4	ODGOVORNOST POŠILJATELJA .....	32
6.5	ODGOVORNOST OPERATORA .....	33
6.6	ODGOVORNOST OTPREMNIKA .....	34

6.7	PRIJEVOZ OPASNE ROBE POŠTOM .....	35
7	ZAKLJUČAK.....	37
	LITERATURA.....	38
	POPIS SLIKA .....	40

## 1 UVOD

Anex 17 nalaže da svaka država članica mora uspostaviti i implementirati napisani program zaštite i sigurnosti aerodroma usklađen sa zahtjevima iz nacionalnog programa zaštite i sigurnosti civilnog zrakoplovstva. Svaka država članica također mora osigurati da je osoblje koje provodi mjere, radnje i postupke za osiguranje zračne luke autorizirano, obučeno na odgovarajući način, spremno i sposobno da provodi mjere zaštite međunarodne zračne luke. Osoblje koje osigurava zračnu luku odnosno civilno zrakoplovstvo, mora znati prepoznati i spriječiti sumnjive aktivnosti i time zaštititi civilno zrakoplovstvo od nezakonitog djelovanja. Svaka država članica mora uspostaviti preventivne mjere, radnje i postupke da spriječi svako unošenje bilo kojeg oružja, eksplozivnih i drugih opasnih predmeta koji mogu ugroziti sigurnost civilnog zrakoplovstva. Izuzeci su oružja i predmeti za koje postoji posebno odobrenje.

Rad se sastoji od uvoda, pet glavnih poglavlja koja su obrađena sljedećim rasporedom i zaključka. U drugom poglavlju opisane su aktivnosti koje se odnose na domaću i međunarodnu regulativu, i kontrolu pristupa zračnoj luci. U trećem poglavlju obrađena je tema zaštite u putničkom i teretnom zračnom prometu. U četvrtom poglavlju opisane su metode zaštitnih provjera putnika i tereta u zračnom prometu. U petom poglavlju razrađene su i opisane mjere zaštite pri prijevozu prtljage u zračnom prometu. U šestom poglavlju opisani su propisi o opasnoj robi (Organization, 2011).



## 2 DOMAĆA I MEĐUNARODNA REGULATIVA

Zračni promet je najreguliranija grana prometa, bez obzira o veličini i namjeni zrakoplova ili državi njegove pripadnosti. Zrakoplovna regulativa globalno je određena Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija) iz 1944. godine. Primjena međunarodnih normi i preporuka, usvojenih u aneksima Konvencije, obvezna je za države ugovornice, ali uz mogućnost objave primjedaba odnosno izvjesnih odstupanja u nacionalnoj regulativi. Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva ICAO (*eng. International Civil Aviation Organizaton*) danas je najvažnija međunarodna vladina organizacija zračnog prometa.

Osnova je sigurnosne koncepcije zračne luke definiranje prostora koji se trebaju zaštititi, u prvom redu tzv. Zračne strane, a onda i onih elemenata od značenja za sigurnost zračne plovidbe, koji ne smiju biti smješteni na zračnoj strani, kao što su objekti za kontrolu letenja, dijelom radionavigacijska sredstva, prostori za spremnike goriva, itd. Najvažnija pretpostavka zaštite u projektiranju odnosno oblikovanju putničkog terminala je onemogućivanje prolaska neovlaštenih osoba sa zemaljske strane na zračnu stranu što zahtijeva da prilaz iz javnih prostora zgrade prema operativnim prostorima (uključujući sortirnice i skladišta prtljage i robe) bude strogo kontroliran.

### 2.1 ZAHTJEV PRI PLANIRANJU ZRAČNE LUKE

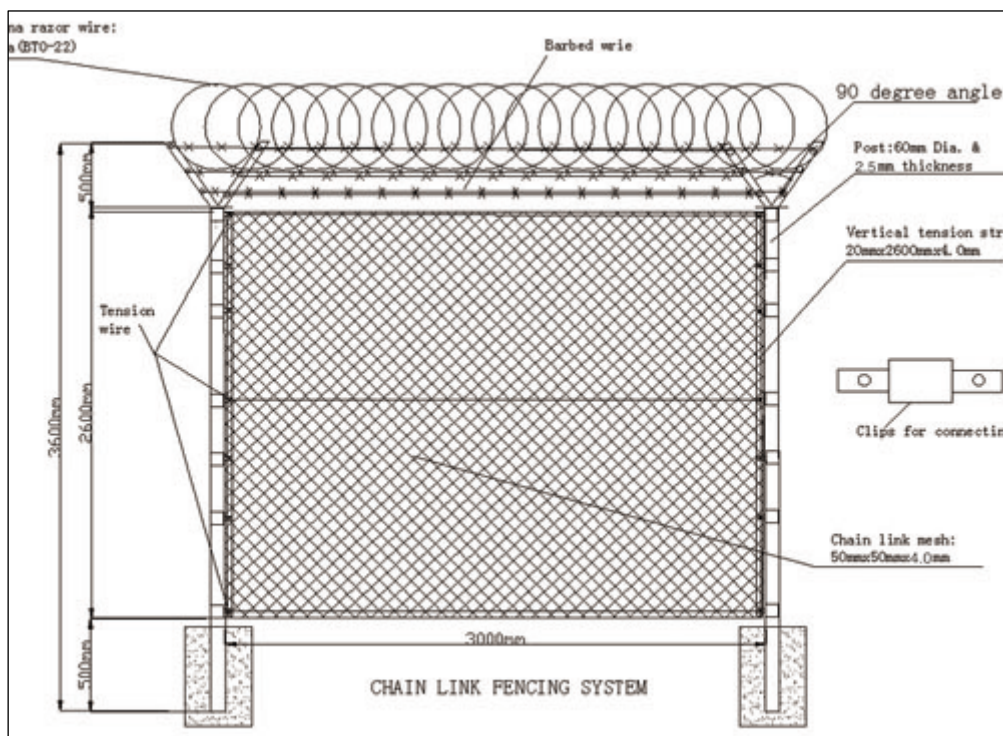
Kao osnovni čimbenik sigurnosti zračne luke navodi se pozicija zračne luke, kao i osmišljenost samog projekta te njegove izvedbe. Prije početka dizajniranja i projektiranja zračne luke treba skupiti sve podatke esencijalne za kreiranje tako velikoga i veoma zahtjevnog projekta. Prilikom planiranja zračne luke temeljne postavke se unaprijed trebaju razmotriti: dugoročnost, optimalna udaljenost od grada, mogućnost razvoja do optimalnog maksimuma. Temeljni uvjeti su meteorološki, topografski, navigacijski, građevinsko geološki, prometni, urbanističko ekološki. Također je potrebno dobro promisliti i osmisliti sve aspekte jer su naknadne modifikacije teške ili nemoguće za izvršiti. Iz toga je razloga ICAO formirao dva dokumenta koja se bave planiranjem zračne luke (Doc 9184) kao i dizajn zračne luke (Doc 9157). To su smjernice koje pomažu da se ne bi pojavili propusti. Granice između nadziranog područja, šticećenog područja, zaštitno ograničenih područja, kritičnih zona i, kada je primjereno, demarkiranih zona moraju biti jasno raspoznatljive u svakoj zračnoj luci kako bi se osiguralo poduzimanje primjerenih mjera zaštite u svakom od tih područja. Granica između nadziranog

područja i štićenog područja mora biti fizička prepreka koja je jasno vidljiva općoj javnosti i koja osobi onemogućava neovlašteni pristup (Borković, 2015).

## 2.2 ZAŠTITNA OGRADA

Zaštitna ograda je jedan oblik fizičke zaštite zračne luke. Najčešći oblik ograde je žičana ograda od čelika na slici 1. Njezina prednost je efikasnost kao i cijena. Postoje i drugačiji oblici ograde koji su uvjetovani okolinom, razinom sigurnosti, pristupačnosti itd. Efikasnost ograde u smislu zaštite ovisi o visini ograde, izradi ograde, materijalu izrade kao i dodatnim elementima koji povećavaju razinu zaštite (bodljikava žica na vrhu, video nadzor, rasvjeta )

Pri konstrukciji ograde treba se voditi računa da ograda ne bi smjela biti niža od 2.44 metra. Također je bitno da ograda bude kvalitetno izvedena te da je onemogućeno provlačenje ispod ograde kao i njezino trganje. Za materijal od kojeg će ograda biti izrađena preporuča se galvanizirani čelik koji ima veliku otpornost na rezanje, trganje, kao i vremenske uvjete. Može se zahtijevati da se ograda pojača i onda se izrađuje dupli zid ograde s preporučljivom udaljenošću od 3 metra. Također se preporuča da se prostor između dva zida čelične ograde ispuni bodljikavom žicom. Isto je tako potrebno voditi računa da su ograde postavljene što je više moguće u linij kako bi se lakše nadgledale s video nadzorom.



Slika 1: Zaštitna ograda koja se postavlja oko zračne luke (URL 1)

Zaštitna ograda sama po sebi nije dostatno rješenje za zaštitu zračne luke. Da bi se upotpunila funkcija ograde postavlja se i video nadzor kao i primjerena rasvjeta. Rasvjeta je izrazito bitna u zaštiti zračne luke.

Pravilno postavljena rasvjeta ima funkciju:

- omogućiti osiguranju zračne luke da uoči nepoznatu osobu prije nego uspije doći do svog cilja,
- prikriti osiguranje od nepoznate osobe (zasljepljujući ga ) i
- odvratiti osobu od njene namjere

Rasvjeta bi se trebala postaviti 3 metra iza ograde prema osiguranom prostoru. Napajanje rasvjete električnom energijom trebalo bi biti zasebno. Kod veoma bitnih mjesta koja zahtijevaju rasvjetu potrebno je stavljati duplo ožičenje, odnosno dovođenje električne energije. Također, bilo bi potrebno da se takva mjesta stave pod alarm u slučaju da nametljivac pokuša sabotirati rasvjetu. Rasvjeta prema mjestu primjene može biti podijeljena na:

- rasvjetu koja ima funkciju zaslijepiti provalnika, načešće se postavlja nisko na zemlji i jakog je svjetlosnog intenziteta,
- rasvjetu koja osvjetljuje čuvano područje kroz koje provalnik mora proći i biti uočen; bilo bi poželjno da je ona napravljena tako da ne stvara sjenu, tj. da postoji više izvora rasvjete;
- rasvjetu lokalne primjene, tj. rasvjetu koja rasvjetljava i one najmanje, tamne prostore u kojima se može sakriti provalnik ( pomoćne stepenice, krovovi ) i to je najčešće halogena rasvjeta;
- rasvjetu koja osvjetljava ograde ili zidove koje provalnik mora prijeći, kako bi lakše bio uočen zidovi bi trebali biti bijele boje



Slika 2: Primjena CAST rasvjete i LED svjetala radi jednostavnijeg nadzora i zaštite zračne luke (URL 2)

Video nadzor, primjerena i prikladna rasvjeta uvelike upotpunjuju funkciju ograde. Video nadzor se prati konstantno 24 sata. Kako bi funkcionirao u svim uvjetima, razvili su se brojni sustavi video nadzora. Tako danas imamo veoma sofisticirane video sustave koji funkcioniraju u potpunom mraku pomoću termalnih kamera kao i sustave koji reagiraju na pokret. Nadzorni sustav CCTV (*eng. Closed- circuit television*) ima visoku razlučivost te brojne mogućnosti ( zumiranje objekta, 3D pomicanje same kamere ). Sve to zajedno čini zadovoljavajući nadzorni sustav.



Slika 3: Prikaz slike snimljene termalnom kamerom (URL 3)

### 2.3 KONTROLA PRISTUPA

Pristup uštićeno područje može se odobriti samo ako osobe i vozila imaju utemeljen razlog da budu tamo. Smatra se da osobe koje obilaze zračnu luku uz pratnju ovlaštenih osoba imaju opravdan razlog. Da bi se osobi dopustio pristup uštićeno područje, ona mora kod sebe imati ovlaštenje. Da bi se vozilu dopustio pristup uštićeno područje, na njemu se mora nalaziti identifikacijska iskaznica za vozilo. Osobe koje se nalaze uštićenom području moraju na zahtjev, u svrhu kontrole, pokazati svoje ovlaštenje. Da bi se osobi dopustio pristup u zaštitno ograničeno područje, ona mora pokazati jedno od sljedećih ovlaštenja:

- valjanu kartu za ulazak u zrakoplov ili jednakovrijednu ispravu
- valjanu identifikacijsku iskaznicu posade
- valjanu identifikacijsku iskaznicu zračne luke
- valjanu identifikacijsku iskaznicu nacionalnog nadležnog tijela
- valjanu identifikacijsku iskaznicu nadležnog tijela za sukladnost koju priznaje nadležno nacionalno tijelo.

Također pristup se može odobriti nakon pozitivne identifikacije u kojoj se primjenjuje provjera biometrijskih podataka.

Identifikacijska iskaznica posade za člana posade zaposlenog kod zračnog prijevoznika iz Unije, i identifikacijska iskaznica zračne luke mogu se izdati samo osobi koja ima operativnu potrebu i koja je uspješno prošla provjeru podobnosti. Identifikacijska iskaznica posade i identifikacijska iskaznica zračne luke izdaju se najduže za razdoblje od pet godina. Identifikacijska iskaznica osobe za koju provjera podobnosti nije zadovoljavajuća, odmah se povlači.

Na identifikacijskoj iskaznici člana posade zaposlenog kod zračnog prijevoznika iz Unije mora se nalaziti:

- ime i prezime
- fotografija
- naziv zračne luke
- naziv poslodavca, osim ako je elektronički programirana
- područje za koje osoba ima ovlaštenje za pristup

- datum isteka roka valjanosti

### 2.3.1 PRISTUP UZ PRATNJU

Članovi posade, osim onih koji imaju valjanu identifikacijsku iskaznicu zračne luke, moraju imati stalnu pratnju kada se nalaze u zaštitno ograničenim područjima, osim u:

- područjima kojima se mogu nalaziti putnici
- područjima u neposrednoj blizini zrakoplova kojim su došli ili kojim će otići
- područjima namijenjenima za posade
- putu između terminala ili točke pristupa i zrakoplova kojim su članovi posade stigli ili zrakoplova kojim će otići.

### 2.3.2 ZAŠTITNI PREGLED OSOBA KOJE NISU PUTNICI I PREDMETA KOJE NOSE SA SOBOM

Osobe koje nisu putnici pregledavaju se na jedan od sljedećih načina:

- ručnom pretragom
- s pomoću metal detektorskih vrata
- pomoću pasa za otkrivanje eksploziva
- opremom za otkrivanje tragova eksploziva
- zaštitnim skenerima koji ne koriste ionizirajuće zračenje
- opremom za ETD u kombinaciji s ručnim detektorom metala (HHMD)

Psi za otkrivanje eksploziva i oprema za ETD mogu se koristiti samo kao dopunski način pregleda osoba koje nisu putnici ili nepredvidljivim izmjenjivanjem s ručnim pretragama, metal detektorskim vratima ili zaštitnim skenerima. Predmeti koje nose osobe koje nisu putnici pregledavaju se ručnom pretragom, rendgenskom opremom, sustavima za otkrivanje eksploziva (EDS) (*eng. Explosive Detection System*), s pomoću pasa za otkrivanje eksploziva, opremom za otkrivanje tragova eksploziva (ETD) (*eng. Explosive Trace Detector*).

## 2.4 ZAŠTITNI PREGLED VOZILA

Sva se vozila prije ulaza u kritične zone pregledavaju. U razdoblju od pregleda do ulaza u kritične zone vozila moraju biti zaštićena od nezakonitog diranja. Vozač i drugi putnici ne smiju biti u vozilu tijekom pregleda. Svoje osobne predmete moraju uzet iz vozila i odnijeti ih sa

sobom na zaštitni pregled. Moraju postojati utvrđene metodologije kojima se osigurava nasumičnost izbora područja za pregled.

Ručni se pregled sastoji od temeljite ručne provjere odabranih područja, uključujući sadržaj kako bi se primjereno osiguralo i da u njima nema zabranjenih predmeta. Kao dopunski način pregleda se mogu koristiti pregled pomoću pasa za otkrivanje eksploziva i pregled uz pomoć opreme za otkrivanje eksploziva (ETD).

Dijelovi vozila koje je potrebno pretražiti:

- unutrašnjost gdje su smješteni putnici
- prtljažnik vozila
- motor
- ispod vozila
- krovno područje
- sve vanjske otvore

Potrebno je pregledati donji vanjski dio vozila sa sfernim ogledalom, potrebno je izvršiti pregled motora sa baterijom i malim sfernim ogledalom, pregled prtljažnika vozila ručno sa baterijom, i pregled unutrašnjosti vozila također ručno sa baterijom. Kod zaštitnog pregleda vozila i osoba cilj je onemogućiti unošenje oružja, eksplozivnih i zapaljivih naprava, opasnih zabranjenih predmeta (Borković, 2015).



Slika 4: Pregled donjeg vanjskog dijela vozila sa sfernim ogledalom (URL 4)

## 2.5 ZABRANJENI PREDMETI

Osobe koje nisu putnici ne smiju u zaštitno ograničena područja unositi sljedeće predmete:

- Pištolje, vatreno oružje i druge predmete koje izbacuju projekte, predmete koji mogu ili se čini da mogu biti upotrijebljeni kako bi uzrokovali ozbiljnu ozljedu izbacivanjem projektila uključujući vatreno oružje svih vrsta kao što su pištolji, puške, igračke u obliku oružja, replike i imitacije vatrene oružja koje bi se zabunom mogle smatrati pravim oružjem i sastvane dijelove vatrene oružja, osim optičkih nišana. Zabranjeno je unositi i oružje s komprimiranim zrakom ili CO<sub>2</sub> kao što su pištolji, zračni pištolji i puške te oružje koje ispaljuje kuglice, zabranjeno je unošenje signalnih i startnih pištolja, lukova i strijela, podvodnih pušaka sa harpunom, i prački svih vrsta
- Naprave za omamljivanje ili imobilizaciju uključujući elektrošokere, električne palice, naprave za omamljivanje i ubijanje životinja, kemikalije, plinove i raspršivače za osljepljivanje i onesposobljavanje kao što su raspršivači koji sadržavaju nadražujuće kemikalije poput suzavca, raspršivači kiseline i raspršivači za odbijanje životinja.
- Eksplozive, zapaljive tvari i naprave koje se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljne ozljede ili ugrožavanje sigurnosti zrakoplova uključujući streljivo, detonatore, replike ili imitacije eksplozivnih naprava, mine, bombe, rakete za vatromet, petarde i druge pirotehničke predmete. Zabranjeno je i unošenje kanistra i patrona za proizvodnju dima, dinamita, baruta, i plastičnih eksploziva.
- Bilo koje druge predmete koji se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljnih ozljeda, a koji se obično ne koriste u zaštitno ograničenim područjima, primjerice oprema za borilačke vještine.



### 3 ZAŠTITA U PUTNIČKOM I TERETNOM ZRAČNOM PROMETU

Prije zaštitnog pregleda, putnici moraju skinuti kapute i jakne koji se pregledavaju kao ručna prtljaga. Osoba koja obavlja zaštitni pregled može zatražiti da putnik skinе još odjevnih predmeta prema potrebi. Putnici se pregledavaju ručnom pretragom, s pomoću metal detektorskih vrata (MDV), uz pomoć pasa za otkrivanje eksploziva, opremom za otkrivanje tragova eksploziva (ETD), zaštitnim skenerima koji ne koriste ionizirajuće zračenje, opremom za ETD u kombinaciji s ručnim detektorom metala. Kada osoba koja obavlja zaštitni pregled ne može utvrditi nosi li putnik zabranjene predmete ili ne, putniku se ne dopušta pristup u zaštitno ograničenom područje ili ga se podvrgava ponovnom pregledu dok osoba koja obavlja pregled ne bude zadovoljna pretragom. Kada se obavlja ručni pregled on se izvodi tako da se njime primjereno osigurava da osoba ne nosi zabranjene predmete. Kada se oglasi alarm metal detektorskih vrata, mora se utvrditi uzrok alarma. Ručni detektor metala (HHMD) (*eng. Hand-Held Metal Detector*) može se koristiti samo kao dopunski način pregleda. Njime se ne mogu nadomjestiti zahtjevi za ručnim pregledom. Kada se dozvoli unošenje žive životinje u kabinu zrakoplova ona se pregledava kao putnik ili kao ručna prtljaga. Nadležno tijelo može odrediti koje kategorije putnika, koji iz objektivnih razloga, podliježu posebnim postupcima pregleda ili se mogu izuzeti od pregleda. O tako utvrđenim kategorijama mora se obavjestiti komisija. U slučaju kada se kod pregleda putnika upotrebljava zaštitni skener čije slike pregledava ovlaštena osoba, moraju se zadovoljiti svi sljedeći uvjeti:

- Zaštitni skener ne smije pohranjivati, zadržavati, kopirati ili reproducirati slike. Međutim svaka slika dobivena pregledom može biti zadržana koliko je potrebno da je osoba koja obavlja pregled analizira, i briše se čim se putnika propusti dalje. Svaki neovlašteni pristup i korištenje slika zabranjen je i mora se spriječiti.
- Osoba koja obavlja pregled mora biti na odvojenom mjestu tako da ne može vidjeti putnika kojeg pregledava .
- Svi tehnički uređaji koji mogu pohranjivati, kopirati, fotokopirati ili na drugi način snimati slike ne smiju se unositi na to odvojeno mjesto gdje se slika analizira
- Slika ne smije biti povezana s bilo kojom vrstom podataka osobe koja se pregledava i identitet putnika mora ostati tajan
- Putnik može izabrati spol osobe koja analizira sliku njegovog tijela
- Slika mora biti djelomično zamućena ili zatamnjena kako bi se spriječilo prepoznavanje putnikovog lica



Slika 5: Zaštitni pregled putnika (URL 5)

Oprema za otkrivanje tragova eksploziva (ETD) u kombinaciji s ručnim detektorom (HHMD) može se koristiti samo u slučajevima kada osoba koja obavlja zaštitni pregled smatra da je ručna pretraga određenog dijela tijela osobe neučinkovita ili nepoželjna. Zaštitni pregled putnika je dubinsko ispitivanje usklađenosti svih aspekata implementacije Nacionalnog programa za zaštitu civilnog zrakoplovstva (Rukavina, 2015).

### 3.1 ZAŠTITNI PREGLED RUČNE PRTLJAGE

Ako nije drugačije navedeno, nadležno tijelo, operator zračne luke, zračni prijevoznik ili subjekt odgovoran u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa osigurava provedbu mjera navedenih u ovom poglavlju. Zbog sigurnosnih razloga za prijevoz tekućina u ručnoj prtljazi putnika određen je i u praksi primjenjen niz posebno prilagođenih pravila. Tekućine su zabranjene za prijevoz u ručnoj prtljazi osim ukoliko pojedinačni spremnici nisu pakiranja većeg od 100mL ili 100g.

- Tekućine, raspršivači i gelovi (LAG) (*eng. Liquid, Aerosol and Gel*) uključuju paste, losione, mješavine tekućih / krutih tvari i sadržaje u spremnicima pod pritiskom kao što su zubna pasta, gel za kosu, pića, juhe, sirupi, parfemi, pjene za brijanje i druge slične tvari.

- Namjenska zapečaćena vrećica (STEB) (*eng. Security Tamper Evident Bag*) je vrećica sukladna preporučenim smjernicama za zaštitnu kontrolu Međunarodne organizacije za civilno zrakoplovstvo.
- Oprema za otkrivanje tekućih eksploziva (LEDS) (*eng. Liquid Explosive Detection System*) je oprema koja može otkriti opasne tvari.

Prije samog pregleda, iz ručne prtljage moraju se izvaditi prijenosna računala i drugi veći električni uređaji i njih se pregledava posebno, osim ako će se ručna prtljaga pregledati sustavima za otkrivanje eksploziva. Pri ulasku u zaštitno ograničeno područje, u svakoj zračnoj luci odgovarajuća služba mora pregledati tekućine, raspršivače i gelove (LAG) koji su nabavljeni u zračnoj luci ili u zrakoplovu i zatvoreni u namjenske zapečaćene vrećice u kojima je izložen zadovoljavajući dokaz da su kupljeni u štićenom području zračne luke ili u zrakoplovu, kao i tekućine, raspršivače i gelove koji će se koristiti tijekom leta zbog medicinskih razloga ili posebnih prehrambenih potreba, uključujući hranu za bebe. Prije zaštitnog pregleda tekućine, raspršivači i gelovi moraju se izvaditi iz ručne prtljage i njih se pregledava posebno, osim u slučaju kada se opremom koja se koristi za pregled ručne prtljage može pregledati više zatvorenih spremnika tekućina, raspršivača i gelova unutar prtljage. Kada se LAG-ovi izvade iz ručne prtljage putnik mora pokazati sve LAG-ove u pojedinačnim spremnicima čija zapremina nije veća od 100 mL ili u jednoj prozirnoj plastičnoj vrećici zapremine do 1L koja se može ponovno zatvoriti, pri čemu ta plastična vrećica nije prepunjena i potpuno je zatvorena. Putnik mora pokazati i sve druge LAG-ove uključujući STEB-ove koji sadrže LAG-ove. Odgovarajuća tijela, zračni prijevoznici i zračne luke moraju putnicima pružiti odgovarajuće informacije koje se odnose na pregled LAG-ova u zračnoj luci. Ručna se prtljaga pregledava ručnom pretragom, rendgenskom pretragom, sustavima za otkrivanje eksploziva (EDS), s pomoću pasa za otkrivanje eksploziva u kombinaciji sa ručnom pretragom, i opremom za otkrivanje tragova eksploziva. Kada osoba koja obavlja zaštitni pregled ne može utvrditi sadrži li ručna prtljaga bilo kakve zabranjene predmete ili ne, ona se odbija ili podvragava ponovnom zaštitnom pregledu. Ručna pretraga ručne prtljage sastoji se od ručne provjere prtljage uključujući njezin sadržaj kako bi se primjereno osiguralo da ona ne sadrži zabranjene predmete. Kada se koristi rendgenska oprema ili EDS svaku sliku mora pregledati osoba koja obavlja zaštitni pregled ili analizirati oprema za automatsko potvrđivanje da predmet ne predstavlja prijetnju. Pri korištenju rendgenske opreme treba biti utvrđen razlog oglašavanja svih alarma na zadovoljstvo osobe koja obavlja zaštitni pregled kako bi se primjereno osiguralo da se u zaštitno ograničeno područje ili u zrakoplov ne unesu bilo kakvi

zabranjeni predmeti. Svaki predmet čija gustoća smanjuje mogućnost da osoba koja obavlja zaštitni pregled izvrši analizu sadržaja ručne prtljage, mora se izvaditi iz ručne prtljage. Prtljaga se pregledava ponovno, a izvađeni predmet se pregledava posebno kao ručna prtljaga. Svaki komad prtljage za koji se utvrdi da sadrži veći električni uređaj pregledava se ponovno nakon što se uređaj izvadi iz prtljage, a električni uređaj pregledava se posebno, osim ako je ručna prtljaga pregledana sustavom za otkrivanje eksploziva. Na zaštitnom pregledu tekućina, raspršivača i gelova (LAG) koje putnici nose sa sobom mogu se izuzeti od pregleda opremom za otkrivanje tekućih eksploziva (LEDS) pri ulasku u zaštitno ograničeno područje u sljedećim slučajevima:

- Ako se LAG-ovi nalaze u pojedinačnim spremnicima čija zapremina nije veća od 100 mL, ili ako se nalaze u jednoj prozirnoj plastičnoj vrećici zapremine do 1L koja se može ponovno zatvoriti, pri čemu ta plastična vrećica nije prepunjena i potpuno je zatvorena
- Ako je LAG zatvoren u namjensku zapečaćenu vrećicu nakon kupovine u štijećenom području iste zračne luke
- Ako LAG zatvoren u namjensku zapečaćenu vrećicu potječe iz druge zračne luke u EU, ili zrakoplova zračnog prijevoznika iz EU-a i ponovno je zapečaćen u namjensku zapečaćenu vrećicu u zaštitno ograničenom području zračne luke.
- Ako je LAG pregledan u predmetnoj zračnoj luci LEDS opremom u štijećenom području i nakon toga zapečaćen u namjensku zapečaćenu vrećicu.



Slika 6: Kozmetika u namjenskoj zapečaćenoj vrećici (STEB) (URL 6)

Zbog realnih potreba te olakšanja putovanja pojedinim kategorijama putnika uvedeni su određeni izuzeci, tj. tekućine koje se mogu prevoziti u ručnoj prtljazi. To su tekućine koje se tijekom leta koriste u medicinske svrhe ili zbog posebnih prehrambenih zahtjeva, uključujući i dječju hranu. Na zahtjev osoblja koje obavlja pregled putnik treba dokazati vjerodostojnost izuzete tekućine. U tu kategoriju spadaju i tekućine kupljene u trgovinama u štijećenoj zoni, nakon pregleda karte za ukrcaj (boarding pass), a prije zaštitnog pregleda putnika, gdje su takve trgovine predmeti zaštitne kontrole, zatim tekućine kupljene u trgovinama nakon zaštitnog pregleda putnika, gdje su takve trgovine također predmeti zaštitne kontrole. Tekućine kupljene na zračnoj luci države članice EU, koje transferiraju na zračnim lukama zemalja koje nisu članice EU, pod uvjetom da kupljena tekućina mora biti spremljena u zapečaćenu prozirnu plastičnu vrećicu, te jasno naznačeno da je kupljena na isti datum i na istoj zračnoj luci sa koje putnik putuje. Izuzeci su i tekućine kupljene u zrakoplovu države članice EU, koje transferiraju na zračnim lukama zemalja koje nisu članice EU, pod uvjetom da kupljena tekućina mora biti spremljena u zapečaćenu prozirnu plastičnu vrećicu, te jasno naznačeno da je kupljena u zrakoplovu na isti dan. Mora se osigurati da su transferni putnici i njihova ručna prtljaga pregledani prije ukrcaja na zrakoplov i da su zaštićeni od neovlaštenog ometanja od točke pregleda pa do ukrcaja u zrakoplov. Kako bi se zaštitila ručna prtljaga od neovlaštenog ometanja i zaštitio integritet zaštite tranzitne zračne luke moraju se uspostaviti mjere za tranzitne operacije. Preporuča se uspostavljanje praksi na zračnim lukama i u zrakoplovu za

pomoć pri identifikaciji i rješavanju sumnjivih aktivnosti koje mogu predstavljati prijetnju civilnom zrakoplovstvu (Borković, 2015).

### **3.2 ZAŠTITNA KONTROLA TERETA I POŠTE**

Prije utovara u zrakoplov sav teret i poštu pregledava regulirani agent osim u sljedećim slučajevima. Ako je potrebne zaštitne kontrole pošiljke već obavio regulirani agent, a pošiljka je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara. Ako je potrebne zaštitne kontrole pošiljke obavio poznati pošiljatelj, a pošiljka je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara. Ako je potrebne zaštitne kontrole obavio provjereni pošiljatelj, a pošiljka je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara te ako se ne prevozi putničkim zrakoplovom tada regulirani agent ne mora izvršiti pregled tereta i pošte. I posljednji slučaj se odnosi na situaciju ako je pošiljka bila izuzeta od pregleda te je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka kad je postala zračni teret ili zračna pošta koja se može identificirati do utovara (Pavlin, 2015).

### **3.3 ZAŠTITNI PREGLED TERETA I POŠTE**

Ako postoji bilo koji razlog za sumnju da je došlo do neovlaštenog manipuliranja pošiljkom koja je prošla kroz zaštitne kontrole ili da pošiljka nije bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih kontrola, tu pošiljku prije utovara u zrakoplov mora pregledati regulirani agent. Pošiljke za koje se čini da ih se značajno neovlašteno diralo ili koje su na drugi način sumnjive tretiraju se kao teret ili pošta visokog rizika.

Pri zaštitnom pregledu tereta ili pošte:

- Upotrebljavaju se sredstva ili metode kojima će se najvjerojatnije otkriti zabranjeni predmeti uvažavajući pri tome prirodu same pošiljke
- Upotrijebljena sredstva ili metode moraju biti takvog standarda koji je dostatan za primjereno osiguravanje da u pošiljci nisu skriveni nikakvi zabranjeni predmeti

Kada ovlaštena osoba koja obavlja zaštitni pregled ne može biti u potpunosti sigurna da u pošiljci nisu skriveni nikakvi zabranjeni predmeti, pošiljka se odbija ili se vrši ponovni pregled dok ovlaštena osoba koja obavlja zaštitni pregled ne procjeni da je pošiljka sigurna. Pregled tereta i pošte se obavlja ručnom pretragom, rendgenskom opremom, sustavima za otkrivanje

eksploziva, s pomočju pasa za otkrivanje eksploziva, opremom za ETD, vizualnom provjerom, detektorima metala.

Regulirane agente odobrava nadležno tijelo. Bilo koji subjekt koji primjenjuje zaštitne kontrole iz točke odobrava se kao regulirani agent. Zaštitne kontrola koju primjenjuje regulirani agent pri prihvaćanju svih pošiljaka je da regulirani agent mora utvrditi jeli subjekt od kojeg su pošiljke primjene regulirani agent, poznati pošiljatelj ili provjereni pošiljatelj. Osoba koja isporučuje pošiljke reguliranom agentu ili zračnom prijevozniku mora predočiti identifikacijsku iskaznicu, putovnicu, vozačku dozvolu, ili drugi dokument na kojem se nalazi njegova fotografija i koji je izdalo ili priznalo nacionalno nadležno tijelo. Ta iskaznica ili dokument služi za utvrđivanje identiteta osobe koja isporučuje pošiljke.

### 3.4 DOKUMENTACIJA

Primjerena dokumentacija mora biti na raspolaganju nadležnom tijelu za inspekciju u bilo kojem trenutku prije nego što se pošiljka utovari u zrakoplov i nakon toga za vrijeme trajanja leta ili 24 sata, ovisno što je duže. Dokumentacija mora sadržavati sve sljedeće podatke:

- Jedinstvenu alfanumerčku oznaku reguliranog agenta koju je dobio od nadležnog tijela
- Jedinstvenu oznaku pošiljke kao što je broj zrakoplovnog teretnog lista
- Sadržaj pošiljke
- Sigurnosni status pošiljke za koji se navodi: „SPX“ (*eng. Sequenced Package Exchange*), „SCO“ (*eng. Secure for Cargo Aircraft*), „SHR“ (*eng. Special Handling Codes*)
- Razlog na temelju kojeg je izdan sigurnosni status, za koji se navodi: „KC“, „AC“, „RA“
- Ime osobe koja je izdala sigurnosni status ili identifikaciju, datum i vrijeme izdavanja
- Jedinstvenu oznaku koju je od nadležnog tijela dobio regulirani agent koji je prihvatio sigurnosni status pošiljke izdan od strane drugog reguliranog agenta

Kratice u sigurnosnom statusu pošiljke: SPX znači sigurno za putnički, isključivo teretni i isključivo poštanski zrakoplov. SCO znači sigurno samo za isključivo teretni i isključivo poštanski zrakoplov, SHR znači sigurno za putnički, isključivo teretni i isključivo poštanski zrakoplov u skladu sa zahtjevima koji se odnose na visokorizični teret.

Razlog na temelju kojeg je izdan sigurnosni status za koji se navodi: KC, AC, RA.

KC označava da je pošiljka primljena od poznatog pošiljatelja. AC znači da je pošiljka primljena od provjerenog pošiljatelja. RA znači da je pošiljka odabrana od reguliranog agenta

Sredstva ili metode pregleda koji je proveden ili razlog za izuzeće pošiljke od pregled.

The image shows a DHL Combined Customs Invoice / Shipment Air Waybill form. The form is divided into several sections, with handwritten red numbers 1 through 5 indicating specific areas of interest. The form includes fields for sender and receiver information, shipment details, services, and payment details. A barcode is visible in the center, and the tracking number 7316966635 is printed at the top right. The form is titled 'Combined Customs Invoice / Shipment Air Waybill' and 'Facture des Douanes / Connaissance aérien de l'envoi'. The DHL logo is prominently displayed at the top left.

Slika 7: Zračni tovarni list (URL 7)

### 3.5 POZNATI POŠILJATELJ

Poznate pošiljatelje kao i regulirane agente odobrava nadležno tijelo. Poznati pošiljatelj osigurava razinu zaštite na lokaciji ili u prostorijama, koja je dostatna za zaštitu zračnog tereta koji se može identificirati i zračne pošte koja se može identificirati od neovlaštenog manipuliranja. Poznati pošiljatelj osigurava i da je osoblje koje primjenjuje zaštitne kontrole zaposleno i osposobljeno te da je svo osoblje koje ima pristup teretu koji se može identificirati ili zračnoj pošti koja se može identificirati na koje su bile primjenjene zaštitne kontrole zaposleno i prošlo osposobljavanje za svjesnost o zaštiti. Poznati pošiljatelj osigurava i zaštitu od nezakonitog manipuliranja ili diranja zračnog tereta i pošte koja se može identificirati tijekom pripreme, pakiranja, skladištenja, otpreme i prijevoza.



## 4 METODE ZAŠTITNIH PROVJERA PUTNIKA I TERETA U ZRAČNOM PROMETU

Metode zaštitnih provjera putnika i tereta koje se primjenjuju u zračnom prometu su vizualna provjera, ručna pretraga, pregled rendgenskom opremom, pregled sustavima za otkrivanje tragova eksploziva, pregled uz pomoć psa za otkrivanje eksploziva.

### 4.1 METAL DETEKTORSKA VRATA

Metal detektorska vrata su namjenjena detekciji i spriječavanju unošenja oružja u objekte gdje postoji potreba za takvom vrstom zaštite. Moraju imati mogućnost otkrivanja i uzbunjivanja alarmom u slučaju otkrivanja metalnih predmeta, pojedinačno i u kombinaciji. Otkrivanje metala opremom metal detektorskih vrata mora biti neovisno o položaju i smjeru metalnog predmeta. Metal detektorska vrata moraju biti čvrsto pričvršćena za tvrdi podlogu. Također moraju imati i vizualni indikator koji pokazuje da oprema radi. Sredstva za podešavanje postavki otkrivanja metal detektorskih vrata moraju biti zaštićena i dostupna samo ovlaštenim osobama. Moraju pokazivati vizualni i oglašavati zvučni alarm, te kada otkriju metalne predmete obje vrste alarma moraju biti zamjetljive s udaljenosti od 2m. Za ispravan i pouzdan rad, metal detektorska vrata bi trebala biti slobodna u prostoru i da oko njih u krugu od 0.5 m nema pokretnih metalnih dijelova.



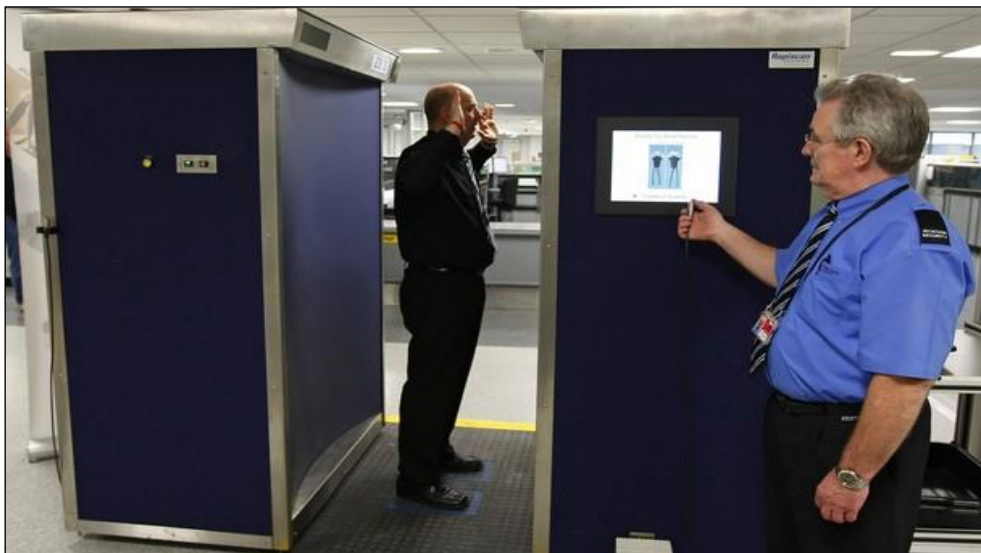
Slika 8: Metal detektorska vrata (URL 8)

## 4.2 RUČNI DETEKTOR METALA

Ručni detektor metala je uređaj koji se koristi za otkrivanje metalnih predmeta, predmeta koji su izrađeni od željeza ali i onih koji nisu železni. Na otkrivanje metala i otkrivanje položaja otkrivenog metala upozorava se alarmom. Sredstva za podešavanje postavki osjetljivosti ručnog detektora metala moraju biti zaštićena i dostupna samo ovlaštenim osobama. Kada otkrije metalne predmete ručni detektor se oglašava zvučnim alarmom koji mora biti čujan na udaljenosti minimalno od 1 m.

## 4.3 ZAŠTITNI SKENER

Zaštitni skener je sustav za pregled osoba koji može otkriti metalne i nemetalne predmete koji se nose na tijelu ili u odjeći. Zaštitni skener čije slike pregledava ovlaštena osoba može se sastojati od sustava za detekciju koji stvara sliku tijela osobe koja se pregledava i koju osoba koja vrši pregled može analizirati i utvrditi da osoba koja se pregledava na tijelu ne nosi metalne ili nemetalne predmete. Kada osoba koja pregledava slike otkrije takav predmet, ona dojavljuje o mjestu gdje se predmet nalazi osobi koja vrši pregled kako bi se mogle izvršiti daljne pretrage. Zaštitni skener s automatskim otkrivanjem opasnog predmeta može se sastojati od sustava za detekciju koji automatski prepoznaje metalne i nemetalne predmete koje osoba koja se pregledava nosi na tijelu ili u odjeći. Kada sustav utvrdi prisutnost takvog predmeta, mjesto gdje se predmet nalazi indicira se osobi koja pregled vrši na stiliziranoj slici.



Slika 9: Zaštitni skener ( URL 9)

#### 4.4 OPREMA ZA OTKRIVANJE TRAGOVA EKSPLOZIVA

Oprema za otkrivanje tragova eksploziva mora imati mogućnost prikupljanja i analize čestica u tragovima ili isparavanja s površina izloženih eksplozivu ili iz sadržaja prtljage ili pošiljaka te mogućnost upozoravanja alarmom na prisutnost eksploziva. Oprema za potrebe pregleda mora biti u skladu sa svim sljedećim zahtjevima:

- Potrošna roba ne koristi se duže od preporuka njezinog proizvođača ili ako se čini da je njezina djelotvornost smanjena upotrebom
- Oprema za otkrivanje tragova eksploziva koristi se samo u okruženju za koje je odobrena njezina upotreba

Oprema za otkrivanje tekućih eksploziva mora biti u stanju otkriti i alarmom uzbuniti na navedene i veće pojedinačne količine eksplozivnog materijala sadržanog u LAG-ovima. Oprema se oglašava alarmom kada otkrije opasan materijal, kada otkrije predmet koji sprječava otkrivanje opasnog materijala, kada ne može ocijeniti dali je LAG opasan ili ne, i kada je sadržaj pregledavane prtljage previše gust da bi se mogao analizirati.



Slika 10: Ručni detektor za otkrivanje tragova eksploziva (URL 10)

#### 4.5 PSI ZA OTKRIVANJE TRAGOVA EKSPLOZIVA

Pas za otkrivanje tragova eksploziva mora biti u stanju otkriti i ukazati na navedene i veće pojedinačne količine eksplozivne tvari. Otkrivanje mora biti neovisno o obliku, položaju, ili

usmjerenju eksplozivne tvari. Pas za otkrivanje tragova eksploziva i njegov vodič mogu se koristiti za pregled ako su obojica neovisno odobreni i odobreni zajedno kao tim.



Slika 11: Pas za otkrivanje tragova eksploziva (URL 11)

## **5 MJERE ZAŠTITE PRI PRIJEVOZU PRTLJAGE U ZRAČNOM PROMETU**

Prtljaga se prevozi kao predana i ručna prtljaga. Kao predana prtljaga primaju se dobro zatvoreni i zaključani kovčezi ili druga prtljaga koja se može čvrsto zatvoriti. Uz suglasnost prijevoznika, u prijevoz mogu biti uključeni također i drugi predmeti.

Predana prtljaga je prtljaga o kojoj se skrbi prijevoznik i za koju izdaje prtljažni list i prtljažni identifikacijski privjesak. Prijevoznik će odbiti primiti na prijevoz prtljagu koja može predstavljati opasnost za zrakoplov, putnike, ili njihovu imovinu, koja nije prikladno zapakirana te bi moglo doći do njezina oštećenja tijekom prijevoza, čiji je prijevoz zabranjen važećim propisima zemlje polaska, odredišta, ili transfera. Svaki pojedinačni komad prtljage mora sadržavati ime i adresu putnika. Predana prtljaga ne smije sadržavati lomljive, vrijedne, lakopokvarljive i opasne predmete. Za stvari poput putnih dokumenata, medicinskih svjedožbi, poslovnih dokumenata, ugovora, prijenosnih računala, slika, novca, nakita i lijekova se preporuča prijevoz u ručnoj prtljazi. Pravila koja se moraju poštovati i to bez iznimke su da predana prtljaga mora biti izvana označena, tako da omogućí uparivanje s putnikom kojemu pripada. Putnik kojemu prtljaga pripada mora biti prijavljen na let, prije ukrcaja u doticaj s prtljagom mogu doći samo autorizirane osobe, bitno je da svaki komad prtljage pod nadzorom prijevoznika bude identificiran kao praćen ili nepraćen i gdje se proces identifikacije obavlja ručno ili automatski. Prijevoznik mora osigurati da je svaki putnik koji je ukrcan na zrakoplov i za kojeg je zabilježeno da je predao prtljagu na prijevoz upravo putnik koji se prijavio na let i koji je predao prtljagu na prijevoz. Zaštitni pregled predane prtljage obavlja se ručnom pretragom, rendgenskom opremom, sustavima za otkrivanje eksploziva, opremom za otkrivanje tragova eksploziva i uz pomoć pasa za otkrivanje eksploziva.

Ručni pregled predane prtljage sastoji se od temeljite ručne provjere prtljage, uključujući njezin sadržaj kako bi se primjereno osiguralo da ona ne sadrži zabranjene predmete.

Kada se koristi rendgenska oprema, svaki predmet čija gustoća smanjuje mogućnost da osoba koja obavlja zaštitni pregled izvrši analizu sadržaja predane prtljage, pregledava se ostalim načinima pregleda.

Pregled pomoću opreme za otkrivanje tragova eksploziva sastoji se od analize uzoraka izuzetih iz unutrašnjosti i sa vanjskog dijela prtljage, kao i iz njezinog sadržaja. Sadržaj se može pregledati i ručno.

Putnicima se ne dopušta pristup zaštitno pregledanoj predanoj prtljazi osim ako se radi o njihovoj vlastitoj prtljazi i ako su pod nadzorom kako bi se osiguralo da se:

- u predanu prtljagu ne unesu nikakvi zabranjeni predmeti koji uključuju eksplozive i zapaljive tvari i naprave koji se mogu ili izgledaju kao da se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljne ozljede ili za ugrožavanje sigurnosti zrakoplova uključujući streljivo, detonatore, mine, ručne bombe, rakete za vatromet, petarde, kanistre, patrone za proizvodnju dima, dinamit, barut i druge eksplozivne i pirotehničke naprave.
- Nikakvi zabranjeni predmeti ne izvade iz predane prtljage i unesu u zaštitno ograničeno područje ili u zrakoplov, predana prtljaga koja nije bila zaštićena od neovlaštenog diranja, pregledava se ponovno.

Zračni prijevoznik tijekom postupka ukrcavanja osigurava da putnik predoči valjanu kartu za ukrcaj u zrakoplov ili dokument koji odgovara predanoj prtljazi koja je prijavljena za let. Zračni prijevoznik mora imati uspostavljen postupak za identificiranje predane prtljage putnika, koji se nisu ukrcali ili koji su napustili zrakoplov prije odlaska. Ako se putnik ne nalazi u zrakoplovu, predana prtljaga koja odgovara njegovoj karti za ukrcaj u zrakoplov ili određenom dokumentu smatra se prtljagom bez pratnje i takva prtljaga se ne prihvaća na let. Zračni prijevoznik mora osigurati da se svaki komad nepraćene predane prtljage može jasno identificirati kao odobren za prijevoz zrakoplovom. Sva predana prtljaga prilikom odlaska iz zaštitno ograničenog područja mora biti pregledana prije nego što se utovari u zrakoplov. Svaka država mora osigurati da sva predana prtljaga koja se prevozi u komercijalnom zrakoplovu bude zaštićena od neovlaštenog ometanja od točke pregleda do odlaska zrakoplova u kojem se prevozi.





Slika 12: Zaštitni pregled predane prtljage (URL 12)

## 5.1 BESPLATNA KABINSKA PRTLJAGA

Putnici mogu besplatno nositi:

- kaput, ogrtač ili deku
- kišobran ili štap
- žensku torbicu
- malo osobno računalo
- manju kameru ili dalekozor
- košaru za dijete i hranu za dijete tijekom leta
- naočale i ortopedska pomagala za invalidne putnike

Besplatno se prevozi i potpuno sastavljeno vozilo za invalidnu osobu, koje se iz smještajnih razloga pohranjuje u skladišni prostor zrakoplova.

## 5.2 NEPREDANA PRTLJAGA

Prtljaga koju putnik nosi sa sobom u putničku kabinu i o kojoj sam vodi brigu:

- ručna prtljaga koja se prevozi bez naknade

- višak ručne prtljage koja se također prevozi besplatno: aktovke, prijenosna računala itd
- posebne vrste kabinske prtljage: lomljiva, glomazna, vrijednosna, kućni ljubimci

Prijevoznik može odbiti prijevoz nepredane prtljage ako procjeni da ista predstavlja opasnost za zrakoplov, ostale putnike ili njihovu imovinu, ako nije prikladna za prijevoz zbog težine, dimenzija ili sastava, ako se ne može smjestiti ispod sjedala ili u predviđene pretince za prtljagu ili sigurnosno zavezati za sjedalo.

Sklopiva dječja kolica, invalidska kolica, koja ne trebaju putniku za vrijeme leta, regularna ručna prtljaga na malim zrakoplovima s limitiranim prostorom u putničkoj kabini se stavlja u robni prostor zrakoplova u trenutku ukrcaja, kod iskrcaja se vraća putniku ali se ne smatra predanom prtljagom.

### **5.3 PRIJEVOZ ŽIVIH ŽIVOTINJA**

Prijevoz živih životinja se odvija u skladu s IATA Live Animal Regulations (LAR) te propisima zemlje polaska, dolaska, tranzita. Životinje moraju biti čiste, zdrave, bezopasne, bez mirisa i ne smiju biti skotne. Rezervacija mora biti potvrđena za cijelo putovanje i životinje moraju biti u prikladnom kontejneru. U kabini zrakoplova, zajedno sa putnikom, mogu se prevoziti samo psi i mačke, ako to ne zabranjuje država u koju se ljubimci prevoze i ako se putnik drži propisa zračnog prijevoznika. Putnik je dužan sam provjeriti propise države u koju putuje, te pribaviti sve potrebne dokumente. Prijevoz životinja treba unaprijed rezervirati te se uvijek dodatno naplaćuje. U putničkoj kabini istodobno se mogu prevoziti samo dvije životinje, i to dva psa ili dvije mačke. Prijevoz psa i mačke na istom letu nije dopušten. Životinje moraju putovati isključivo u torbi za nošenje i prijevoz kućnih ljubimaca:

- veličina torbe je ograničena i njene dimenzije ne smiju prelaziti 115 cm
- dno torbe mora biti vodootporno
- ukupna težina torbe i životinje ne smije prelaziti 8 kg
- jedan putnik može imati sa sobom samo jednu torbu sa životinjom
- životinja se mora držati u torbi na podu ispod sjedala, i mora biti ispred putnika koji prevozi kućnog ljubimca tijekom cijelog leta



Životinje (psi ili mačke) koje se zbog svoje veličine ne mogu prevoziti u putničkoj kabini, prevoze se u prtljažniku zrakoplova, ako zadovoljavaju određene uvjete. Prilikom rezervacije potrebno je navesti težinu životinje kao i dimenzije spremnika/ kaveza, koji mora biti u skladu sa IATA standardom o prijevozu spremnika sa životinjama (Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza životinja, 2005).

Spremnik treba:

- biti dovoljno prostran da bi životinja mogla u njemu uspravno stajati i gibati se
- sadržavati dostatnu količinu hrane i vode u odgovarajućim posudama
- biti nepropustan, a dno prekriveno upijajućim materijalom
- imati ventilacijske otvore na barem tri strane
- biti dovoljno čvrst da životinja ne bi mogla izaći



Slika 13: Spremnik za prijevoz životinja (URL 13)

#### **5.4 ZAŠTITA TERETA I POŠTE TIJEKOM PRIJEVOZA**

Kako bi se osiguralo da pošiljke na koje su bile primjenjene potrebne zaštitne kontrole budu zaštićene od neovlaštenog manipuliranja tijekom prijevoza:

- Pošiljke mora zapakirati ili zapečatiti regulirani agent, poznati pošiljatelj ili provjereni pošiljatelj, kako bi svaki pokušaj manipuliranja bio očigledan, ako to nije moguće moraju se poduzeti druge mjere zaštite koje jamče nepovredivost pošiljke
- Tovarni prostor u vozilu u kojem se prevoze pošiljke mora biti zaljučan ili zapečaćen, ili ako se radi o vozilima sa stranicama od cerade on mora biti osiguran kablovima, kako bi svaki pokušaj manipuliranja bio očigledan, ili se tovarni prostor vozila s niskim dnom drži pod nadzorom
- Prijevoznik koji je sklopio sporazum o prijevozu s reguliranim agentom, poznatim pošiljateljom, ili provjerenim pošiljateljom, osim ako je on sam odobren za reguliranog agenta, treba potvrditi izjavu prijevoznika

Smatra se da su pošiljke tereta i pošte koje se nalaze u kritičnoj zoni, zaštićene od neovlaštenog manipuliranja. Pošiljke tereta i pošte koje se ne nalaze u kritičnoj zoni zaštitno ograničenog područja, moraju biti smještene u dijelovima prostorija reguliranog agenta u koje je pristup kontroliran. Ako nisu smještene u tim dijelovima smatra se da su zaštićene od neovlaštenog manipuliranja pod uvjetom da su fizički zaštićene tako da je spriječeno unošenje zabranjenog predmeta ili da nisu ostavljene bez nadzora te je pristup ograničen osobama koje sudjeluju u zaštiti i utovaru tereta i pošte u zrakoplov.

## **5.5 ZAŠTITNA KONTROLA TERETA I POŠTE KOJI DOLAZI IZ TREĆIH ZEMALJA**

Kod zaštitnih kontrola tereta i pošte koji dolazi iz trećih zemalja ACC3 mora osigurati da je pregledan sav teret i pošta koji se prevoze kroz zračne luke u Uniji, bilo da je riječ o transferu, tranzitu ili istovaru, osim ako je:

- Potrebne zaštitne kontrole pošiljke obavio regulirani agent odobren za zaštitu zračnog prometa EU-a i ako je pošiljka bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara
- Potrebne zaštitne kontrole pošiljke obavio poznati pošiljatelj odobren za zaštitu zračnog prometa EU-a i ako je pošiljka bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara
- Potrebne zaštitne kontrole pošiljke obavio provjereni pošiljatelj u nadležnosti ACC3 ili regulirani agent odobren za zaštitu zračnog prometa EU-a, pošiljka je bila zaštićena od

neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara te se ne prevozi putničkim zrakoplovom

- Pošiljka izuzeta od pregleda te je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka kada je postala zračni teret koji se može identificirati ili zračna pošta koja se može identificirati do utovara.

Kompanijski materijal i kompanijska pošta zračnog prijevoznika prije utovara u teretni prostor zrakoplova moraju se zaštitno pregledati i zaštititi. Prije utovara u bilo koji drugi dio zrakoplova osim teretnog prostora, kompanijska pošta i kompanijski materijali zračnog prijevoznika moraju se zaštitno pregledati i zaštititi u skladu sa odredbama za kabinsku prtljagu. Kompanijski materijali zračnog prijevoznika koji se upotrebljavaju za obradu putnika i prtljage i koji bi se mogli upotrijebiti za ugrožavanje zaštite zračnog prometa, stavljaju se pod zaštitu ili se drže pod nadzorom kako bi se spriječio neovlašteni pristup. Korištenje sustava za samostalnu prijavu za let i odgovarajuće internetske mogućnosti koje su na raspolaganju putnicima, smatraju se ovlaštenim pristupom takvim materijalima.

## 6 PROPISI O OPASNOJ ROBI

Opasne tvari obuhvaćaju i tvari i predmete koje mogu biti gotov proizvod, poluproizvod, među proizvod, nusproizvod, sirovine ili otpad, a imaju karakteristike opasnih tvari, a u toku transporta mogu ugroziti život i zdravlje ljudi, sigurnost, imovinu, i okoliš. Transport opasne (ADR) robe na prvi pogled predstavlja transport klasične robe u međunarodnom transportu, ali za transport opasne robe postoje strogo propisana pravila za prijevoz. Iz sigurnosnih razloga opasne tvari ili predmeti su zabranjeni za prijevoz u prtljazi ili je zabranjeno nositi ih na sebi ili sa sobom. Međutim, međunarodni propisi pod određenim uvjetima dopuštaju putnicima nositi opasne predmete ili tvari bilo u ručnoj prtljazi, predanoj prtljazi ili na sebi osobno. Putnici bi trebali biti svjesni da pojedini zračni prijevoznici imaju pravo odbiti prijevoz određenih opasnih tvari ili predmeta, a dodatna ograničenja pojedinih država (ovisno o destinaciji) mogu ograničiti ili zabraniti prijevoz određenih opasnih tvari ili predmeta u interesu sigurnosti zračnog prometa. Postoji zabranjena opasna roba, opasna roba sa skrivenom opasnošću, opasna roba koju nose putnici ili posada, opasna roba u zračnoj pošti, opasna roba u vlasništvu operatera, opasna roba dopuštena kao teret, opasna roba u količinama koje se izuzimaju, opasna roba u ograničenim količinama.

Opasna roba kao što su elektrošokeri, suzavci, i ostale naprave za onesposobljavanje, zatim pirotehničke tvari kao što su rakete, vatrometi su strogo zabranjeni u predanoj prtljazi, u ručnoj prtljazi, i kod samog putnika. U slučaju oštećenja pošiljke obavještava se nadležna osoba, izolira se pošiljka, i izbjegava se doticaj sa sadržajem paketa. Prijevoznik je dužan opasne tvari koje su se za vrijeme prijevoza prosule ili istekle osigurati, prikupiti ili odstraniti, odnosno smjestiti na za to određeno mjesto ili ih na drugi način učiniti bezopasnim te o tome obavjestiti Državnu upravu za zaštitu i spašavanje.

Opasne tvari koje predstavljaju opasnost jedne klase i jedne skupine razvrstane su u tu klasu i skupinu, i ako je primjenjivo, dodijeljen im je odgovarajući stupanj opasnosti. Kada je predmet ili tvar imenom posebno navedena u popisu opasnih roba u Tehničkim uputama onda se njihova klasa ili skupina, ako je primjenjivo, pakirna grupa i dodatna opasnost uzima s tog popisa. S druge strane, kada nije posebno imenom naveden u popisu opasnih roba Tehničkih uputa i kada predstavlja dvije ili više opasnosti određene klase ili skupine povezane sa zračnim prijevozom te kada po definiciji pripada dvjema klasama ili skupinama iz Tehničkih uputa, tada se mora klasificirati prema onoj koja predstavlja veću opasnost. Temeljem Zakona o prijevozu opasnih tvari zrakoplovom zabranjeno je prevoziti tvari koje su u Tehničkim uputama izričito navedene

imenom ili generičkim opisom kao zabranjene za prijevoz u zračnom prometu, tvari koje su u njima navedene kao zabranjene za prijevoz u normalnim okolnostima te zaražene žive životinje. Kada je riječ o zaraženim živim životinjama, njihov bi prijevoz bio izuzetno moguć dodatno uz posebno pisano odobrenje koje bi zračni prijevoznik dobio od nadležnog tijela države u kojoj je životinja prvi put utovarena u zrakoplov ili ako odredbe Tehničkih uputa navode da se životinje mogu prevoziti uz prethodno odobrenje nadležnih tijela (Borković, 2015).

## 6.1 KLASIFIKACIJA OPASNE ROBE

- eksplozivi
- plinovi
- zapaljive tekućine
- zapaljive krute tvari
- oksidirajuće tvari i organski peroksidi
- otrovne i infektivne tvari
- radioaktivne tvari
- korozivne tvari
- razna opasna roba

Od eksploziva većina je zabranjena za prijevoz zrakoplovima jer postoji opasnost od požara i eksplozije. Samo eksplozivi skupine 1.4 S smiju se prevoziti putničkim zrakoplovima.

Plinovi također spadaju u opasnu robu jer komprimirani plinovi ili aerosoli mogu eksplodirati zbog smanjenja tlaka u zrakoplovu ili zagrijavanja. To su RFG zapaljivi plinovi, RNG ili RCL nezapaljivi plinovi, i RPG otrovni plinovi.

Zapaljive tekućine su sve tekućine koje u zatvorenoj posudi imaju točku paljenja nižu od 60 C. Zapaljenje se može dogoditi kod curenja, mogu isparavati, a smjesa pare sa zrakom može eksplodirati.

Zapaljive krute tvari su lako zapaljive tvari, i samozapaljive tvari u dodiru sa zrakom ili vodom. To su RFS zapaljive krute tvari, RSC samozapaljive tvari, RFW opasne tvari u dodiru s vodom.

Oksidirajuće tvari i organski peroksidi oslobađaju kisik i pospješuju gorenje. Mogu reagirati s ostalim opasnim tvarima.

Otrovne tvari mogu izazvati smrt ili povredu ili mogu škoditi zdravlju ako se udahnu, progutaju, ili dođu u dodir s kožom. Infektivne tvari sadrže mikroorganizme koji uzrokuju bolesti kod ljudi ili životinja.

Radioaktivni materijali su tvari ili predmeti koji se mogu podijeliti u 3 kategorije ovisno o jačini zračenja.

Korozivne tvari su tvari koje zbog kemijske reakcije u dodiru sa živim tkivom mogu uzrokovati povrede ili oštećenja druge robe.

## **6.2 CERTIFIKAT ZA OPASNE ROBE**

Kako bi ishodio Certifikat za opasne robe, poduzetnik mora podnijeti zahtjev uz koji prilaže popratnu dokumentaciju. Dužan je uspostaviti unutarnje procedure (Standardne operativne procedure – SOP-ove u kojima mora detaljno opisati proces prihvata, otpreme i skladištenja pošiljka opasne robe, izvješćivanja o događajima s opasnom robom i detaljni prikaz operativnog postupanja), imati na raspolaganju važeće propise o opasnim robama te imenovati koordinatora za opasne robe, kojeg mora prihvatiti Agencija za civilno zrakoplovstvo (URL 17).

Certifikat za opasne robe izdaje se za razdoblje od najduže dvije godine od dana njegovog izdavanja, a prije nego što istekne valjanost Certifikata, njegov imatelj je odgovoran za pravovremeno podnošenje zahtjeva za njegovo obnavljanje. Donošenjem Pravilnika u veljači 2013. godine i njegovim stupanjem na snagu 19. ožujka iste godine, pošiljateljima, otpremnicima, pružateljima zemaljskih usluga prihvata i otpreme tereta i operatorima bio je ostavljen rok do 30. lipnja 2013., do kada su morali ishodovati i posjedovati Certifikat za opasne robe, kako bi i dalje mogli nastaviti obavljati dotadašnje aktivnosti u vezi s opasnom robom. Sukladno odredbama Pravilnika, operatori čije je glavno mjesto poslovanja u Europskoj Uniji, koji imaju Svjedodžbu zračnog prijevoznika (Air Operator Certificate – AOC) i operiraju u skladu sa zahtjevima iz Dodataka III. Uredbe (EEZ) br. 3922/91 (“EU-OPS”) ne moraju ishoditi Certifikat za opasne robe od Agencije, pod uvjetom da imaju posebno odobrenje za prijevoz opasne robe zrakom koje je izdalo nadležno tijelo, a koje je izdalo i Svjedodžbu zračnog prijevoznika. Kao što je prethodno već spomenuto, za svjedodžbe zračnih prijevoznika koje je država članica izdala u skladu s Uredbom Vijeća (EEZ) br. 3922/91 prije početka primjene Uredbe Komisije (EU) 965/2012, smatrat će se da su izdane u skladu s Uredbom Komisije (EU) br. 965/2012. No, do 28. listopada 2014. operatori su morali prilagoditi svoje sustave

upravljanja, programe osposobljavanja, postupke i priručnike, kako bi bili u skladu s prilogima III., IV. i V. Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012. Svjedodžbe zračnih prijevoznika morale su se zamijeniti sa svjedodžbama izdanim u skladu s Prilogom II. Uredbe Komisije (EU) br. 965/2012.108 U određenim slučajevima Agencija će privremeno ili trajno oduzeti izdani Certifikat za opasne robe. Konačni prijedlog Zakona o izmjenama i dopunama Zakona o prijevozu opasnih tvari predviđa dopunu s pravilom prema kojemu bi Agencija privremeno povukla izdano odobrenje ako postoji osnovana sumnja da imatelj odobrenja više ne ispunjava propisane uvjete ili se ne pridržava odredbi zadnjeg važećeg izdanja Tehničkih uputa tijekom ponude ili prihvata pošiljaka, tereta ili prtljage u komercijalnom zračnom prometu na domaćim i međunarodnim letovima.

Pravilnikom je propisano da će Agencija privremeno oduzeti izdani Certifikat za opasne robe ako imatelj odobrenja više ne ispunjava propisane uvjete ili je mjerodavno ustanovljeno da je bio uključen i doprinio nastanku nesreće ili nezgode s opasnom robom ili nekog drugog događaja koji je ugrozio ili mogao ugroziti sigurnost zračnog prometa ili zahtjeve u vezi sa zaštitom zračnog prometa ili ako ne surađuje u dovoljnoj mjeri s obzirom na nalaze Agencije i poštovanje određenog vremenskog roka za otklanjanje utvrđenih nesukladnosti.

### **6.3 ODGOVORNOST PODUZETNIKA**

Zakon o prijevozu opasnih tvari i njegove predložene izmjene i dopune ne sadrže posebne odredbe o odgovornosti poduzetnika u prijevozu opasne robe, dok su Pravilnikom predviđena razrađena pravila o odgovornosti pošiljatelja, operatora, otpremnika i pružatelja zemaljskih usluga prihvata i otpreme tereta. Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 regulira odgovornost operatora u Prilogu III., gdje pored pravila koja se odnose na sve obveze kojih se mora pridržavati kod operacija zrakoplovom, sadrži i odredbu o obvezi uspostavljanja i održavanja programa osposobljavanja osoblja u vezi s opasnom robom u skladu s Tehničkim uputama. Ostale odredbe o njegovoj odgovornosti, a koje su vezane uz opasnu robu, sadržane su u posebnim dijelovima koji uređuju prijevoz opasne robe, odobrenje za njezin prijevoz i informacije i dokumentaciju o opasnim robama.

### **6.4 ODGOVORNOST POŠILJATELJA**

Prije nego što uputi neku opasnu robu na prijevoz zrakom pošiljatelj mora osigurati da ta roba sukladno Tehničkim uputama nije zabranjena za prijevoz zrakom u svim okolnostima. Ako se opasna roba smije prevoziti jedino uz odobrenje, tada je pošiljatelj odgovoran pribaviti sva

potrebna odobrenja, ako je tako naznačeno u Tehničkim uputama. Pošiljatelj mora osigurati da su robe klasificirane sukladno kriterijima za klasifikaciju koja su sadržana u Tehničkim uputama. Također mora osigurati da su robe pakirane i da se koristi odgovarajuća ambalaža. Obvezan je osigurati da je pakiranje opasne robe propisno obilježeno i označeno, da je ono u stanju podobnom za prijevoz zrakom te ispuniti i druge uvjete vezane uz pakiranje opasne robe sukladno Tehničkim uputama. Pošiljatelj ima i obveze koje se odnose na sastav i sadržaj dokumenta o prijevozu opasne robe. Tako mora osigurati da je navedeni dokument sastavljen na engleskom jeziku, odnosno dodatno na drugim jezicima, sukladno Tehničkim uputama te da sadrži izjavu koju je potpisao ili je potpisana za pošiljatelja i u kojoj se navodi da je udovoljeno Tehničkim uputama, da je opasna roba točno i potpuno opisana, ispravno klasificirana, pakirana, obilježena i označena i u odgovarajućem stanju za prijevoz zrakom. Pošiljatelj se mora pobrinuti da se dokument o prijevozu opasne robe, kao i drugi propisani dokumenti u skladu s Tehničkim uputama, dostavi operatoru.

## **6.5 ODGOVORNOST OPERATORA**

Operatori koji posjeduju Svjedodžbu zračnog prijevoznika obvezni su u Operativnom priručniku (ili u drugoj odgovarajućoj dokumentaciji) propisati odgovarajuće postupke za letačku posadu i zemaljsko osoblje u svezi sa slaganjem i prijevozom opasnih roba zrakom te postupke radi osiguravanja usklađenosti pošiljaka primljenih od pošiljatelja i pružatelja zemaljskih usluga sa zahtjevima Tehničkih uputa, koji moraju uključivati i postupke u slučaju opasnosti u skladu s Naputkom za postupanje u slučaju opasnosti za zrakoplovne nezgode povezane s prijevozom opasnih roba (Doc 9481-AN/928). Operator neće smjeti primiti na prijevoz opasne robe zrakom ako opasnu robu ne prate dvije kopije uredno popunjenog dokumenta o prijevozu opasne robe (osim kada je u Tehničkim uputama navedeno da se ne zahtijeva taj dokument) i sve dok pakiranje, omotno pakiranje ili teretni kontejner koji sadrži opasne robe nije pregledan u skladu s postupcima za prihvatanje propisanim u Tehničkim uputama. Operator mora razviti i koristiti kontrolne liste prihvata u skladu s procedurom propisanom u Operativnom priručniku i drugoj odgovarajućoj dokumentaciji. Pakiranja i omotna pakiranja koja sadrže opasne robe i teretni kontejneri koji sadrže radioaktivni materijal moraju se utovarivati i smjestiti u zrakoplovu u skladu s odredbama Tehničkih uputa. Također se moraju pregledati prije utovara u zrakoplov (ili u jedinično sredstvo utovara) kako bi se utvrdilo je li došlo do curenja ili oštećenja, a ukoliko je došlo do curenja ili oštećenja, ne smiju se utovariti u zrakoplov. Ukoliko je neko pakiranje opasne robe utovareno u zrakoplov, pa se za njega ustanovi da je oštećeno ili da iz njega curi, operator mora to pakiranje ukloniti iz zrakoplova



(ili organizirati da ga nadležno tijelo ili drugi subjekt ukloni). I nakon istovara potrebno je pregledati pakiranja opasne robe kako bi se ustanovilo ima li znakova oštećenja ili curenja. Ukoliko bi to bio slučaj, prostor u zrakoplovu gdje je opasna roba bila smještena mora se pregledati i ustanoviti je li oštećen ili onečišćen.<sup>123</sup> Opasna roba se ne smije prevoziti u kabini zrakoplova u kojoj se nalaze putnici ili na palubi zrakoplova osim u okolnostima koje dopuštaju odredbe Tehničkih uputa. Pri prijevozu opasne robe, operator može odlučiti primjenjivati restriktivnije odredbe od onih koje su propisane u Tehničkim uputama. U tom slučaju mora o tim odstupanjima obavijestiti Agenciju i ICAO.

Sukladno Uredbi, operator je u skladu s Tehničkih uputama obavezan glavnom pilotu/zapovjedniku osigurati pisane informacije o opasnim robama koje će se prevoziti u zrakoplovu i postupke, odnosno mjere koje će se poduzimati u hitnim slučajevima tijekom leta. Također, obavezan je koristiti kontrolnu listu provjere za prihvaćanje. Operator je dužan osigurati da je opasna roba praćena zahtijevanom prijevoznom ispravom odnosno ispravama za opasnu robu koju je sastavila osoba koja opasnu robu predaje na prijevoz, osim ako su informacije koje se odnose na opasnu robu dane u elektroničkom obliku. Kada je prijevozna isprava predana u pisanom obliku, operator mora osigurati da se kopija te isprave nalazi na zemlji gdje će joj se moći pristupiti u jednom razumnom razdoblju, dok roba ne stigne na konačno odredište. Njegova je obveza osigurati i da se kopija informacija koje su dane glavnom pilotu/zapovjedniku također zadrži na zemlji i da se toj kopiji ili informacijama koje su u njoj sadržane može trenutačno pristupiti na aerodromima posljednjeg odlaska i sljedećeg planiranog dolaska, do kraja leta na koji se te informacije odnose. Kontrolnu listu za prihvaćanje, prijevoznu ispravu i informacije dane glavnom pilotu/zapovjedniku operator je dužan čuvati najmanje tri mjeseca nakon završetka leta, a evidencije o osposobljavanju osoblja najmanje tri godine.

## **6.6 ODGOVORNOST OTPREMNIKA**

Otpremnik koji za pošiljatelja obavlja klasifikaciju, pakiranje, obilježavanje i označavanje pošiljke mora osigurati udovoljavanje odredbama Pravilnika i Tehničkih uputa o klasifikaciji, pakiranju i obilježavanju. Ovu obvezu otpremnik mora poštovati čak i onda kada pošiljatelj potpiše izjavu u dokumentu o prijevozu opasne robe u kojoj se navodi da je udovoljeno Tehničkim uputama i da je opasna roba potpuno i točno opisana, ispravno klasificirana, pakirana, obilježena i označena i u odgovarajućem stanju za prijevoz zrakom. Osim propisa

koji se primjenjuju na prijevoz opasnih roba zrakom, otpremnici moraju za obavljanje svih otpremničkih poslova primjenjivati i Opće uvjete međunarodne udruge otpremnika.

## **6.7 PRIJEVOZ OPASNE ROBE POŠTOM**

Zakon o prijevozu opasnih tvari kod prijevoza opasne robe daje pošti status pošiljatelja. Pošta može, sukladno ovom Zakonu, pri prijevozu opasnih roba zrakom primjenjivati i odredbe propisa Svjetske poštanske unije koji se odnose na prijevoz opasnih roba u zračnom prometu. Konačni prijedlog u svojim izmjenama i dopunama ne sadrži takvu odredbu kojom posebice obuhvaća poštu, već sadrži onu koja se odnosi na obveze i odgovornost svih osoba koje nude ili prihvaćaju pošiljke, teret ili prtljagu u komercijalnom zračnom prijevozu na domaćim i međunarodnim letovima. Pravilnik naglašava da one robe koje su definirane kao opasne robe u Tehničkim uputama, a u skladu s Konvencijom Svjetske poštanske unije, nisu dopuštene u pošti. Od ovoga pravila predviđeni su izuzeci koji se odnose na opasne robe koje se pod određenim uvjetima i karakteristikama smiju prihvaćati za poštanski zračni prijevoz. Opasne robe koje se smiju prihvaćati u pošti za zračni prijevoz jesu: bolesnički uzorci (definirani Pravilnikom), pod uvjetom da su razvrstani, pakirani i označeni u skladu s Tehničkim uputama, zarazne tvari određene kategorije i pakirane u skladu sa specifičnim zahtjevima za pakiranje, radioaktivni materijal određenih karakteristika, litijeve ionske baterije koje se nalaze u opremi te litijeve metalne baterije koje se nalaze u opremi (obje moraju udovoljavati propisanim uvjetima, a u pojedinom pakiranju, koje se šalje poštom, ne smiju se nalaziti više od četiri članka ili dvije baterije). Imenovani poštanski operator dužan je slijediti odgovarajuće procedure za nadzor slanja opasnih roba u pošti koja će se prevoziti zrakom. Te su procedure podložne pregledu i odobravanju tijela nadležnih za civilno zrakoplovstvo u državi gdje se prihvaća pošta. Prije nego što imenovani poštanski operator počne s prihvatom litijevih baterija od Agencije mora dobiti posebno odobrenje. Poštanski operator obvezan je pridržavati se ove odredbe od početka 2014. godine. Ostalu opasnu robu koja se smije prihvaćati u pošti za zračni prijevoz, poštanski operator može prihvaćati bez posebnog odobrenja Agencije (Rukavina, 2015).



Slika 14: Oznaka klasa opasne robe (URL 14)

## 7 ZAKLJUČAK

Annex 17 nalaže da svaka država članica treba uspostaviti i implementirati napisani program sigurnosti civilnog zrakoplovstva. Svaka država članica također treba osigurati da je osoblje koje provodi mjere, radnje i postupke za osiguranje zračne luke autorizirano, obučeno na odgovarajući način, spremno i sposobno da provodi mjere zaštite međunarodne zračne luke. Osoblje koje osigurava zračnu luku odnosno civilno zrakoplovstvo, mora znati prepoznati i spriječiti sumnjive aktivnosti i time zaštititi civilno zrakoplovstvo od nezakonitog djelovanja. Svaka država članica treba uspostaviti preventivne mjere, radnje i postupke da spriječi svako unošenje bilo kojeg oružja, eksplozivnih i drugih opasnih predmeta koji mogu ugroziti sigurnost civilnog zrakoplovstva. Izuzeci su oružja i predmeti za koje postoji posebno odobrenje.

Zaštitni pregled zrakoplova se obavlja uvijek kad postoji razlog za sumnju da su u njega pristup mogle imati neovlaštene osobe. Svaka država mora osigurati: kontrolu pristupa područjima na zračnoj strani zračne luke kako bi se spriječio neovlašteni ulazak, uspostavu zaštitno ograničenih područja na svakoj zračnoj luci, uspostavu sustava identifikacije u odnosu na osobe i vozila kako bi se spriječio neovlašteni pristup područjima na zračnoj strani i zaštitno ograničenim područjima te pozadinske provjere nad drugim osobama osim putnika (osobe kojima je dopušten pristup zaštitno ograničenim područjima bez pratnje, a prije odobrenja).

Potrebno je i vršiti nadzor kretanja osoba i vozila u/iz zrakoplova u zaštitno ograničenim područjima kako bi se spriječio neovlašteni pristup zrakoplovu, nadzor i zaštitni pregled vozila zajedno sa predmetima koji se nalaze u vozilu i zaštitni pregled osoba osim putnika kojima je odobren pristup u zaštitno ograničeno područje i predmeta koje nose sa sobom.

Preporuča se da identifikacijski dokumenti članova posade daju usklađeni i pouzdani međunarodni temelj za prepoznavanje i provjeru dokumenata kako bi se omogućilo odobrenje pristupa zračnoj strani i zaštitno ograničenim područjima. Potrebno je i da pozadinske provjere budu iznova primjenjivane na svim osobama kojima je dopušten pristup u zaštitno ograničenim područjima bez pratnje.

## LITERATURA

Babić, R. Š. (2015.): Tehnologija prihvata i otpreme putnika i prtljage

Borković, M. (2015): Provedbena uredba komisije EU, komisija EU

Organization, I. C. (2011): Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference

Pavlin, S. (2015): Zaštita u zračnom prometu

Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza životinja (2005)

<http://www.propisi.hr/print.php?id=3687>

Rukavina, S. D. (2015): Uvjeti i način prijevoza opasne robe zrakom, pregledni znanstveni rad

URL 1: Zaštitna ograda; <http://www.wiremeshglobal.org/>

URL 2: Primjena CAST rasvjete i LED svjetala; [www.hooverfence.com](http://www.hooverfence.com)

URL 3: Prikaz slike snimljene termalnom kamerom; <http://www.flir.com/>

URL 4: Pregled donjeg vanjskog dijela vozila sa sfernim ogledalom;

<http://www.safesecurevital.com/>

URL 5: Zaštitni pregled putnika; <http://www.thetimes.co.uk/>

URL 6: Kozmetika u namjenskoj zapečaćenoj vrećici; <http://beautyandmess.com/> (Babić, 2015.) (Rukavina, 2015) (Pavlin, 2015) (Organization, 2011)

URL 7: Zračni tovarni list; <http://www.diamond.ac.uk/>

URL 8: Metal detektorska vrata; [dutch.alibaba.com](http://dutch.alibaba.com)

URL 9: Zaštitni skener; <http://www.reuters.com/>

URL 10: Ručni detektor za otkrivanje tragova eksploziva; <http://www.target-tecnologia.es/>

URL 11: Pas za otkrivanje tragova eksploziva; <http://www.australiaherewecome.com.au/>

URL 12: Zaštitni pregled predane prtljage; <http://www.sott.net/>

URL 13: Spremnik za prijenos životinja; [lookat.world](http://lookat.world)

URL 14: Oznaka klasa opasne robe; <http://www.myindoairlines.com/>

URL 15: Opasna roba; <http://euro-ruta.com/en/>

URL 16: Nacionalno zakonodavstvo <http://www.ccaa.hr/hrvatski/nacionalno-zakonodavstvo>

URL 17: Ministarstvo pomorstva, prometa i infrastrukture <http://www.mppi.hr>

**POPIS SLIKA**

Slika 1: Zaštitna ograda koja se postavlja oko zračne luke (URL 1) .....	3
Slika 2: Primjena CAST rasvjete i LED svjetala radi jednostavnijeg nadzora i zaštite zračne luke (URL 2) .....	5
Slika 3: Prikaz slike snimljene termalnom kamerom (URL 3) .....	5
Slika 4: Pregled donjeg vanjskog dijela vozila sa sfernim ogledalom (URL 4) .....	8
Slika 5: Zaštitni pregled putnika (URL 5).....	11
Slika 6: Kozmetika u namjenskoj zapečaćenoj vrećici (STEB) (URL 6) .....	14
Slika 7: Zračni tovarni list (URL 7) .....	17
Slika 8: Metal detektorska vrata (URL 8) .....	18
Slika 9: Zaštitni skener ( URL 9) .....	19
Slika 10: Ručni detektor za otkrivanje tragova eksploziva (URL 10) .....	20
Slika 11: Pas za otkrivanje tragova eksploziva (URL 11).....	21
Slika 12: Zaštitni pregled predane prtljage (URL 12).....	24
Slika 13: Spremnik za prijevoz životinja (URL 13).....	26
Slika 14: Oznaka klasa opasne robe (URL 14) .....	36