

Usporedna analiza međunarodnih standarda zaštite zračnog prometa

Akmačić, Ines

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:257991>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-14**



Repository / Repozitorij:

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Ines Akmačić

**USPOREDNA ANALIZA MEĐUNARODNIH
STANDARDA ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA**

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

Zagreb, 24. travnja 2017.

Zavod: **Zavod za zračni promet**
Predmet: **Zaštita u zračnom prometu**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 3982

Pristupnik: **Ines Akmačić (0135231296)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Zračni promet**

Zadatak: **Usporedna analiza međunarodnih standarda zaštite zračnog prometa**

Opis zadatka:

U uvodnim postavkama potrebno je opisati predmet istraživanja, objasniti svrhu i cilj istraživanja te dati kratak pregled strukture završnog rada. Objasniti ulogu Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva kao globalnog i Europske Komisije kao regionalnog upravljačkog tijela u području zaštite civilnog zrakoplovstva. Navesti i opisati standarde zaštite civilnog zrakoplovstva propisane Dodatkom 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. Analizirati i usporediti standarde zaštite Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva s onima koje je Europska Komisija postavila na području Europske Unije. Iskazati i opisati nužnost međunarodne suradnje država članica u zaštiti zračnog prometa u pogledu procedura i razmjene zaštitnih informacija. Izvesti zaključak i interpretirati dobivene rezultate.

Zadatak uručen pristupniku: 28. travnja 2017.

Mentor:

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:



Arijana Modić, mag. ing. traff.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

ZAVRŠNI RAD

USPOREDNA ANALIZA MEĐUNARODNIH
STANDARDA ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA

COMPARATIVE ANALYSIS OF INTERNATIONAL
AVIATION SECURITY STANDARDS

Mentor: mag. ing. traff. Arijana Modić

Student: Ines Akmačić,

JMBAG: 0135231296

Zagreb, rujan 2017.

SAŽETAK

Zaštita civilnog zračnog prometa jedan je od glavnih uvjeta za transport i sigurno odvijanje zračnog prometa. Kako bi se svrha zaštite razvijala i pojačavala, definirani su međunarodni standardi zaštite zračnog prometa. U području zaštite civilnog zrakoplovstva djeluju dva upravljačka tijela od kojih su Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva globalno i Europska Komisija regionalno zastupljene. Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu i Provedbena Uredba Komisije (EU) su primarni standardi za očuvanje zaštite i provođenje mjera. Međunarodna suradnja država članica u zaštiti zračnog prometa je nužna jer pridonosi novim procedurama i razmjeni zaštitnih informacija.

KLJUČNE RIJEČI: zaštita zračnog prometa; međunarodni standardi; Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu; Uredba Komisije (EU) 2015/1998

SUMMARY

Security of civil air traffic is one of the main terms of transport and the safe conduct/flow of air traffic. In order to develop the purpose of security, International standards of air traffic security are defined. There are two governing bodies in the area of civil aviation, of which the International Civil Aviation Organisation works globally and European Commission regionally. Annex 17. to the Convention on International Civil Aviation and the Implementing Regulation of the European Commission are the main/primary standards for security maintenance and implement of measures. International cooperation of Member States in air traffic security is necessary because it contributes to new procedures and information exchange.

KEYWORDS: aviation security; international standards; Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation; Regulation (EC) 2015/1998

SADRŽAJ:

1. UVOD	1
2. ULOGA ORGANIZACIJE MEĐUNARODNOG CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA I EU KOMISIJE U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA	2
2.1. Uloga Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva u zaštiti zračnog prometa ..	2
2.2. Uloga Europske komisije u zaštiti zračnog prometa	5
3. STANDARDI ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG PROMETA	8
3.1. Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.....	8
3.2. Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998	16
3.3. Provedbena Uredba Komisije (EU) 2017/815.....	30
4. ANALIZA STANDARDA ZAŠTITE PREMA ICAO-U I EU	32
5. MEĐUNARODNA SURADNJA U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA	34
6. ZAKLJUČAK	36
LITERATURA.....	37
POPIS KRATICA	39
POPIS SLIKA	40
POPIS TABLICA.....	41

1. UVOD

Zaštita civilnog zrakoplovstva u svakom je trenutku bila veliki prioritet. Međutim, teroristički napadi su doveli do ponovnog procjenjivanja prijetnji. Nakon 11. rujna 2001. svaka priča o zaštiti civilnog zračnog prometa započinje s riječju terorizam. Iako su otmice zrakoplova bile prijetnja sigurnom prijevozu putnika i prije pedeset godina, mnoge su se okolnosti u zračnom prometu promijenile. Zračna industrija izrasla je u veliku, snažnu granu, a zračni prijevoz postao je najčešći oblik prijevoza modernog čovjeka. Standardi prijevoza i sigurnosti postali su viši, ali su i faktori koji ugrožavaju siguran prijevoz postali složeniji.

Svrha ovog završnog rada je istaknuti međunarodne standarde zaštite zračnog prometa i njihov utjecaj na sprječavanje djela nezakonitih ometanja u zrakoplovu i u zračnoj luci. Cilj istraživanja je taj da se usporede standardi zaštite civilnog zrakoplovstva propisani Dodatkom 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu s europskim standardima zaštite koji su određeni Uredbom Europske Komisije.

Rad je podijeljen na šest cjelina ili poglavlja:

- Uvod
- Uloga Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva i Europske komisije u zaštiti zračnog prometa.
- Standardi zaštite civilnog zračnog prometa
- Analiza standarda zaštite prema ICAO-u i EU
- Međunarodna suradnja u zaštiti zračnog prometa
- Zaključak

U drugom poglavlju opisuje se uloga Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (International Civil Aviation Organisation - ICAO) kao globalnog i Europske komisije kao regionalnog upravljačkog tijela, njihovih početaka u svijetu zaštite zrakoplovstva i današnja djelovanja.

Treće poglavlje sadrži standarde zaštite civilnog zračnog prometa koji su propisani Dodatkom 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu propisanog preko ICAO-a i standarde Provedbene Uredbe Komisije (EU) 2015/1998. Standardi su navedeni i ukratko je opisana njihova funkcija i sve mjere koje isti donose.

Četvrto poglavlje se odnosi na analizu standarda, odnosno na njihovu usporedbu. Što im je zajedničko, što nije, koja je razlika između njih.

Kako bi zaštita zračnog prometa dobila na kvaliteti bitna je međunarodna suradnja država članica u pogledu procedura i razmjene zaštitnih informacija stoga je ona tema petog, zadnjeg vrlo bitnog poglavlja.

2. ULOGA ORGANIZACIJE MEĐUNARODNOG CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA I EU KOMISIJE U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA

Važnost Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (International Civil Aviation Organisation - ICAO) u civilnom zrakoplovstvu je danas možda manja nego što je bila prije šezdesetak godina kada je Organizacija osnovana na konvenciji u Chicagu 1944. godine. Međutim, njezin povijesni značaj i utjecaj koji je učinila i danas utječe na razvoj međunarodnog civilnog zrakoplovstva. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva je osnovana s ciljem i zadaćom da „razvija načela i tehnike međunarodne zračne plovidbe i potiče planiranje i razvoj međunarodnog zračnog prometa“.¹ Cijeli njegov vijek obilježen je prvenstveno radom na standardima za ostvarenje sigurnosti i zaštite zračnog prometa.²

Europska komisija je političko te glavno izvršno tijelo Europske unije. Zamišljena je te djeluje kao tijelo koje donosi odluke neovisno o državama članicama. Njezina temeljna zadaća je pripremanje i predlaganje propisa. Komisija donosi brojne provedbene propise koji omogućuju provedbu propisa vijeća EU (smjernice, uredbe i odluke). Sjedište EU komisije je u Bruxellesu.³ Nakon napada u rujnu 2001.⁴ EU je usvojio niz sigurnosnih pravila za zaštitu civilnog zračnog prometa. Ta se pravila redovno ažuriraju kako bi se u obzir uzeli novi rizici. Države članice zadržavaju pravo na primjenu strožih mjera.

„Sigurnost i (sigurnosna) zaštita dvije su strane istog novčića.“⁵ Kroz sigurnost (engl. *safety*) i sigurnosnu zaštitu (engl. *security*) nastoji se postići isti cilj, a to je učiniti zračni promet sigurnim oblikom prijevoza u kojem će ljudski život i materijalna dobra biti zaštićeni od stradanja. Razlika između tih dvaju sredstava je u tome što sigurnost predstavlja tehničke pretpostavke i uvjete zračnog prijevoza te navedene vrijednosti čuva od slučajnih opasnosti i ljudske pogreške dok zaštita sprječava nastanak štete uzrokovane namjernim nezakonitim djelima.⁶

2.1. Uloga Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva u zaštiti zračnog prometa

Kada je zaštita u zračnom prometu postala ozbiljan problem u kasnim 1960.-tim, postojala je potreba usvojiti međunarodni okvir za rješavanje djela nezakonitog ometanja. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva je pretpostavila vodeću ulogu u razvoju sigurnosnih politika i mjera zaštite na radu na međunarodnoj razini, a danas je jačanje globalne zaštite zrakoplovstva ključni cilj organizacije.

¹ Čl. 44 Čikaške konvencije

² Radionov, N., Čapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I.: *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 343.

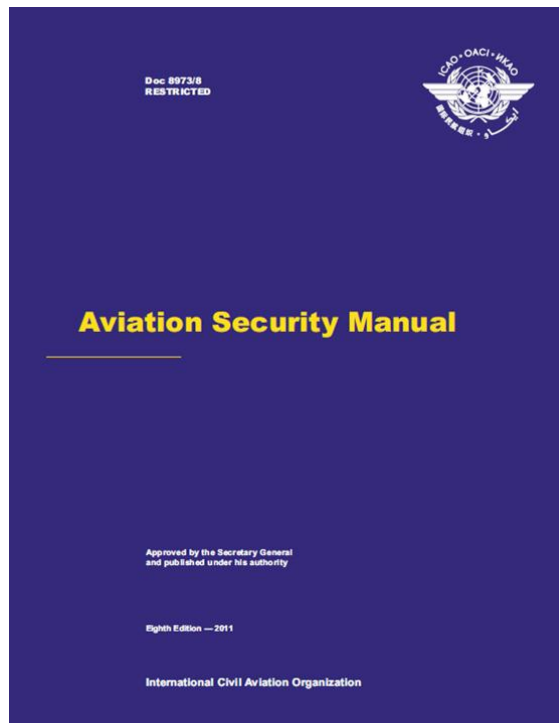
³ Ormož, T.: *Analiza nacionalnog programa sigurnosti zračnog prometa*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., str. 8. (Diplomski rad)

⁴ Teroristički napad 11. rujna 2001. otmicom putničkih zrakoplova na Svjetski trgovački centar (World Trade Center- WTC) u New Yorku.

⁵ Za razliku u engleskom jeziku koji razlikuje ta dva pojma, u hrvatskom jeziku teško je pronaći pojam koji bi precizno odgovarao značenju riječi *security*, kad se ista odnosi na zračni promet.

⁶ Radionov, N., Čapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I.: *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 420.

Odredbe za međunarodnu zaštitu zrakoplovstva prvo su se pojavile kao Dodatak 17 (Annex 17) - Zaštita - osiguranje međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja na konvenciji u Chicagu 1974., a od tada su unaprijeđeni i ažurirani 15 puta. Deseto izdanje Dodatka 17, koje sadrži 15. izmjenu Dodatka, postat će primjenjivo 3. kolovoza 2017. godine. Pojavom Dodatka 17, ICAO je započeo davati državama materijale za pomoć kako bi pomogli u provedbi mjera međunarodne sigurnosti, a primarni dokument bio je Sigurnosni priručnik za zaštitu civilnog zrakoplovstva od nezakonitog ometanja (Dokument 8973 - Ograničeni).⁷ Taj isti dokument kao što je spomenuto pomaže državama članicama u provođenju Dodatka 17 na Čikaškoj konvenciji pružajući smjernice kako primijeniti svoje standarde i preporučene prakse (Standards and Recommended Practices -SARPs). Dodatak 17 i Dokument 8973 stalno se preispituju i dopunjuju u svjetlu novih prijetnji i tehnološkog razvoja koji utječu na učinkovitost mjera za sprečavanje od djela nezakonitih ometanja.⁸ Na slici 1 prikazana je naslovna strana osmog izdanja Dokumenta 8973.



Slika 1. Naslovna strana Priručnika za zaštitu civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja - Dokument 8973 - Ograničeni (Aviation Security Manual - Doc 8973 - Restricted)

Izvor: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>, 14.6.2017.

Nove i ažurirane smjernice o područjima kao što su nepredvidljivost, tehnike otkrivanja ponašanja, sigurnost na zemlji i pregled drugih osoba, osim putnika, uključeni su u ovu verziju dokumenta. Postojeći priručni materijali također su pregledani kako bi se bolje odgovorilo na razvojnu prijetnju civilnom zrakoplovstvu, a obuhvaćaju između ostalog i ažuriranja, obuke o svjesnosti o opasnim dobrima, o tehnologiji i opremi za skeniranje,

⁷ <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>, 14.6.2017.

⁸ <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>, 14.6.2017.

skeniranje vozila i njihove opreme, sigurnosne mjere opskrbnog lanca zračnog tereta i pošte te metodologiju prijetnji i procjenu rizika.⁹

U početku, rad ICAO-a vezan za zaštitu bio je usmjeren na razvoj standarda i preporučenih praksi (SARP) za uključivanje u Dodatak 17. Tijekom godina rad ICAO-a je na području zaštite zračnog prometa proširen i danas se uglavnom provodi na tri međusobno povezana područja: inicijativa politike, revizije usmjerene na sposobnost država članica da nadziru svoje aktivnosti u zaštiti zračnog prometa i pomoć državama koje nisu u stanju rješavati ozbiljne nedostatke u zaštiti zračnog prometa istaknute revidiranjem ICAO-a. Revizije zaštite provode se u okviru programa Univerzalne zaštitne revizije (Universal Security Audit Programme-USAP) kojim upravlja Odjel za kontrolu zrakoplovne zaštite (Aviation Security Audit-ASA).¹⁰

Rad politike je usmjeren naročito na održavanje Dodatka 17 i srodnih smjernica kao što je Dokument 8973. Zaštitna politika odgovorna je Odjelu zaštitne politike zrakoplovstva (Aviation Security Policy-ASP) koja promiče provedbu Dodatka 17 kroz seminare i radionice na kojima sudjeluju stručnjaci sa zračnih luka, iz zrakoplovnih tvrtki i agencija za provedbu zakona, kao i kroz širenje smjernica.

U rješavanju sve veće prijetnje civilnom zrakoplovstvu ICAO se oslanja na savjete stručnjaka koji sjede u Službi za zrakoplovnu zaštitu (Aviation Security Service-AVSEC). Služba je osnovana krajem osamdesetih godina, Vijeće trenutno čini 27 članova koje su nominirale države, kao i od pet promatrača iz industrije. Zajedno s tajništvom ICAO-a, Vijeće aktivno razvija ICAO zaštitnu politiku i odgovara na nove prijetnje, kao i strategije usmjerene na sprečavanje budućih djela nezakonitih ometanja.¹¹

Osim vijeća AVSEC-a Međunarodna tehnička komisija za eksplozive (International Explosives Technical Commission-IETC) usredotočena je na održavanje tehničkog aneksa konvencije o obilježavanju plastičnih eksploziva za svrhe otkrivanja koja je stupila na snagu 1998. godine. Svaka država članica konvencije dužna je zabraniti i spriječiti proizvodnju neoznačenih plastičnih eksploziva na svom području.

Ostale aktivnosti ICAO-a u području zaštite zračnog prometa uključuju nastojanja kako poboljšati zaštitu putnih dokumenata i obuku zaštitnog osoblja. Osim toga, ICAO pruža podršku regionalnim zaštitnim inicijativama s ciljem jačanja sigurnosti zrakoplovstva na globalnoj razini. S obzirom na trening vezan za zaštitu, ICAO razvija materijale za tečajeve o nizu tema koje koriste administracije civilnog zrakoplovstva i za mrežu regionalnih centara za sigurnost zračnog prometa. Ti materijali pokrivaju teme kao što su zrakoplovne kompanije i zaštita tereta te naravno upravljanje kriznim situacijama. Radionice i seminari se održavaju redovito.¹²

⁹ Ibid., 18.7.2017.

¹⁰ <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>, 18.7.2017.

¹¹ Ibid., 18.7.2017.

¹² Ibid., 18.7.2017.

Sve ICAO inicijative na području zrakoplovne sigurnosti oslanjaju se na globalnu i regionalnu suradnju među državama i svim ostalim sudionicima. Cilj je unaprijediti globalnu sigurnost primjenom jedinstvenih zaštitnih mjera diljem svijeta, a takav cilj se ne može postići bez nesklonih obveza svih zainteresiranih.¹³

2.2. Uloga Europske komisije u zaštiti zračnog prometa

Od 2002. godine Europska komisija uspostavila je zajednička pravila u području sigurnosne zaštite civilnog zrakoplovstva s ciljem zaštite osoba i robe od nezakonitog ometanja civilnim zrakoplovima. Uredbom (EU Komisije) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuju se zajednička pravila i temeljni standardi sigurnosne zaštite zrakoplovstva i postupci za praćenje provođenja zajedničkih pravila i standarda. Spomenuta Uredba zamijenila je okvirnu Uredbu br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća kako bi se zadovoljili rizici koji se razvijaju i dopustilo uvođenje novih tehnologija.¹⁴

Zajednički osnovni standardi obuhvaćaju:

- pregled putnika, predane i ručne prtljage,
- zaštita zračne luke (kontrola pristupa, nadzor),
- zaštitne provjere i pretraživanje zrakoplova,
- pregled tereta i pošte,
- pregled potrepština na zračnoj luci,
- zapošljavanje i obuku osoblja.¹⁵

Države članice moraju osigurati:

- imenovati jedno tijelo nadležno za zaštitu zračnog prometa,
- uspostaviti nacionalni program zaštite civilnog zrakoplovstva,
- uspostaviti nacionalni program kontrole kvalitete.¹⁶

Operatori moraju:

- definirati i provesti program zaštite zračne luke,
- definirati i provesti program zaštite zrakoplovnog prijevoznika.¹⁷

Od 2009. godine više propisa dopunjuje EU Uredbu br. 300/2008 u pogledu tekućina, aerosola i gelova, uporabe zaštitnih skenera, donošenja alternativnih zaštitnih mjera, interne i međunarodne kontrole zračnog tereta te pojedinosti nacionalnih programa kontrole kvalitete. Tijekom 2016. godine ažuriran je čitav niz prethodnih provedbenih propisa: Komisija o provedbi EU Uredbe br. 2015/1998 donosi detaljne mjere za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa.¹⁸ Posljednja Uredba koja je izdana je Provedbena Uredba EU komisije br. 2017/815. O izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 u pogledu

¹³ Ibid., 18.7.2017.

¹⁴ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en, 20.7.2017.

¹⁵ Ibid., 18.7.2017.

¹⁶ Ibid., 18.7.2017.

¹⁷ Ibid., 18.7.2017.

¹⁸ Ibid., 21.7.2017.

pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja određenih posebnih mjera zaštite zračnog prometa će biti rečeno kasnije, u sljedećem poglavlju.

Razvijen je pravni okvir koji osigurava visoku razinu zaštite u civilnom zrakoplovstvu diljem EU. Istovremeno, cilj zaštitne politike EU-a za zrakoplovstvo je osigurati odgovarajuću ravnotežu između zaštite i drugih važnih aspekata, kao što su praktičnost putovanja, privatnost i zaštita osobnih podataka i operativnih čimbenika. S namjerom ispunjenja ovih ciljeva Europska Komisija surađuje s državama članicama i različitim sudionicima na daljnjem razvoju učinkovite politike zaštite civilnog zrakoplovstva u EU kroz:

- odobrenje opće uporabe zaštitnih skenera u zračnim lukama EU,
- rad na zamjeni zabrane nad tekućinama, aerosolima i gelovima sa sigurnim postupcima pregleda,
- poboljšanje zaštite tereta i pošte vezanih uz EU koja polazi u zračnim lukama izvan EU,
- poboljšanje transparentnosti i osiguranje povezanosti troškova i nediskriminacije pri naplati troškova u zračnim lukama.¹⁹

Gotovo 80% ispitanika u javnoj raspravi pokazalo je da je zaštita važna za poboljšanje konkurentnosti zrakoplovne industrije EU. Prijedlozi koji dolaze sa savjetodavne točke u smjeru održivog režima sigurnosti zrakoplovstva koji se temelji na riziku, usmjeravanje zaštitnih resursa na područja na kojima su najpoželjniji za rješavanje prijetnji značajnim za civilno zrakoplovstvo time olakšavajući veću iskoristivost za putnike i operatore zračnog prometa na drugim područjima. Komisija je takvog mišljenja gdje su visoki standardi zaštite zračnog prometa neophodni za sigurnu funkcionalnost, a time i konkurentnost sustava zračnog prijevoza. Komisija zajedno s regulatorima i industrijom razmatra kako oblikovati budućnost zaštite zračnog prometa.²⁰

Kao što je navedeno na početku ovog potpoglavlja, EU je uspostavila okvir za zajednička pravila u području zaštite zračnog prometa koja služe gospodarstvu i društvu osiguravajući da je zračni prijevoz koji koriste građani i poduzeća zaštićen od nezakonitih smetnji, kao što je sabotaza zrakoplova. Zaštitna pravila zrakoplovstva unutar EU temelje se na standardima sadržanim u pravilima Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO-a) i sigurnosnim mjerama Europske konferencije za civilno zrakoplovstvo (European Civil Aviation Conference - ECAC). Da bi se suočili s mogućim terorističkim napadima, jedan od načina je taj da zaštitna pravila EU uspostavljaju popis zabranjenih predmeta, koji se mogu prevoziti, u područje šticećenih područja i kabinu zrakoplova.²¹

¹⁹ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy_en, 21.7.2017.

²⁰ Commission Staff Working Document (*Accompanying the document*):

Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions (An Aviation Strategy for Europe), Brussels 2015., str. 67.-68.

²¹ Hellenberg, T., Vissuri, P., Nicander, L.: *Securing Air Traffic (Case CBRN Terrorism)*, Aleksanteri Institute, University of Helsinki 2011., str. 13.

Nakon 11. rujna²², EU je usvojila prva zajednička pravila o zaštiti zračnog prometa 2002. godine. s detaljnim odredbama o pristupu osjetljivim područjima ili zračnim lukama, zaštita zrakoplova, pregledavanje putnika i prtljage, kontrolu tereta i pošte, pregledavanje i obuka osoblja te predmeti zabranjeni na zrakoplovima ili zračnim lukama. Prije 2002. svaka država članica imala je vlastita pravila za sigurnosnu zaštitu zračnog prometa.

Europska Komisija je svjesna da mjere zaštite zrakoplovstva, koliko god je potrebno, dolaze uz trošak. Dodaju ih i drugim postupcima u zračnoj luci i povećavaju vrijeme koje je potrebno za dolazak do vašeg zrakoplova, mogu se činiti nametljivima, a dodaju se i troškovi letenja u obliku zrakoplovnih zaštitnih troškova. Izbjegavanje zaštite nije opcija. Stoga EU Komisija razmatra načine poboljšanja zaštitnih mjera zrakoplovstva u budućnosti, kako bi ih učinili učinkovitijima na učinkovitijim načinima.²³

Europska komisija također surađuje sa sudionicima kao što su Međunarodno vijeće zračnih luka (Airports Council International-ACI), Udruženje zrakoplovnih elektroničara (Aircraft Electronics Association-AEA) i Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika (International Air Transport Association-IATA) koji su također iznijeli svoje ideje za budućnost. Program rada za budućnost je redovita tema rasprave među regulatorima država članica od kojih su neki pokrenuli svoja vlastita razmišljanja, kao što je Velika Britanija. Komisija će pokrenuti potrebne studije i promicati pilot projekte i testiranja u određenim zračnim lukama EU kako bi istražila daljnje različite aspekte prije poduzimanja regulatornih mjera.²⁴

Zajednička pravila u području zaštite civilnog zrakoplovstva odnose se i na Norvešku, Island, Liechtenstein i Švicarsku. Uredba dopušta prepoznavanje ekvivalentnosti zaštitnih mjera trećih zemalja koje mogu otvoriti vrata uspostavi zaštitnih aranžmana na jednom mjestu između EU i zemalja izvan EU, kao što je slučaj Sjedinjenih Država, Kanade i Crne Gore.²⁵

Europska politika zaštite zračnog prometa temelji se na uskoj suradnji s državama članicama i njezinim sudionicima. Komisija učinkovito sudjeluje u svim važnim događajima Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva i u potpunosti se bavi ključnim partnerima i regionalnim organizacijama trećih zemalja.²⁶

²² Teroristički napad 11. rujna 2001. otmicom putničkih zrakoplova na Svjetski trgovački centar (World Trade Center- WTC) u New Yorku.

²³ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/future_of_avsec_en, 21.7.2017.

²⁴ Ibid., 21.7.2017.

²⁵ Od srpnja 2016. godine postoji 191 članica ICAO-a kojeg čini 190 od 193 članica UN-a (sve osim Dominike, Liechtensteina i Tuvalu), plus Cookovi otoci.

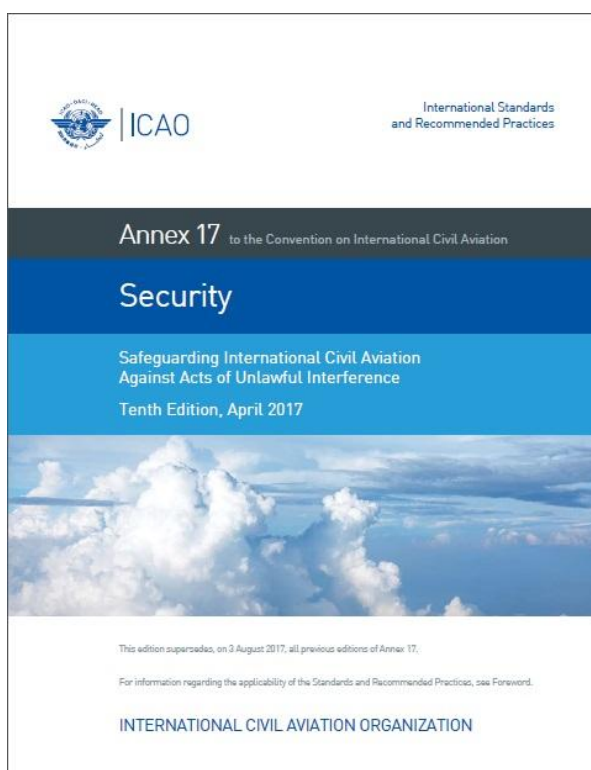
²⁶ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en, 21.7.2017.

3. STANDARDI ZAŠTITE CIVILNOG ZRAČNOG PROMETA

Kao što je već navedeno u prijašnjem poglavlju kad se govori o standardima zaštite civilnog zračnog prometa prvenstveno se misli na Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu kojeg je propisala Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) kao globalnog te na Provedbenu uredbu EU Komisije koju je ona postavila na području Europske Unije.

3.1. Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu prikazan na slici 2 predstavlja zaštitu, odnosno osiguranje međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Propisala ga je ICAO. Prethodno, deveto izdanje je izašlo u ožujku 2011. godine, no posljednje, deseto izdanje izdano je u travnju 2017. godine. i to je izdanje 3. kolovoza 2017. zamijenilo sva prethodna izdanja Dodatka 17.



Slika 2. Naslovna stranica ICAO Dodatka 17

Izvor:

https://www.google.hr/search?q=ICAO+annex+17+cover&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwiq_a iKsM3VAhUD1hQKHbK5DQoQ_AUICigB&biw=1366&bih=638#imgrc=Myag9pXV2hTdEM;, 1.8.2017.

Sadržaj Dodatka 17 sastoji se od predgovora, pet glavnih poglavlja s pripadnim brojem potpoglavlja i od privitaka Dodatku 17. Predgovor se sastoji od uvodnog dijela, smjernica, djelovanja država ugovornica, općih informacija, te od izmjena i dopuna od prvog izdanja Dodatka 17 pa sve do danas. Ovaj je Dodatak usvojen na šest jezika - engleskom, arapskom, kineskom, francuskom, ruskom i španjolskom. Svaka država ugovornica mora odabrati jedan od tih tekstova u svrhu nacionalne provedbe i drugih učinaka predviđenih Konvencijom, bilo

izravnom uporabom ili prevođenjem na svoj nacionalni jezik, te o tome obavijestiti Organizaciju.²⁷

POGLAVLJE 1: DEFINICIJE

Ovo poglavlje sadrži razne definicije bitne za zračni promet i njegovu zaštitu, odnosno definirani su pojmovi koji se koriste u zrakoplovstvu i koji pomažu boljem razumijevanju pri provođenju zaštite. Neke od definicija su:

Djela nezakonitog ometanja (*Acts of unlawful interference*) - djela ili pokušaji ugrožavanja sigurnosti civilnog zrakoplovstva koja uključuju, ali nisu ograničena na:

- nezakonitu otmicu zrakoplova,
- uništenje zrakoplova (u prometu),
- uzimanje talaca u zrakoplovu (u prometu) ili na aerodromima,
- nasilni upad u zrakoplov(u prometu), zračnu luku ili službene prostorije zrakoplovnih sadržaja,
- unošenje oružja, opasnih uređaja ili materijala namijenjenih za počinjenje kaznenog djela u zrakoplov ili zračnu luku,
- uporaba zrakoplova(u prometu)s namjerom uzrokovanja smrti, nanošenja teških tjelesnih ozljeda ili uzrokovanja ozbiljne štete imovini ili okolišu,
- prenošenja neistinitih informacija koje mogu ugroziti sigurnost zrakoplova u letu ili na tlu, putnika, posade, zemaljskog osoblja i civila na zračnoj luci ili na prostorima sadržaja civilnog zrakoplovstva.²⁸

Zaštitna provjera zrakoplova (*Aircraft security check*) - inspekcija unutrašnjosti zrakoplova u koji putnici mogu imati pristup i inspekcija teretnog prostora u svrhu otkrivanja sumnjivih stvari, oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmeta i tvari.

Zaštitna pretraga zrakoplova (*Aircraft security search*) - temeljna provjera unutrašnjosti i vanjske strane zrakoplova u svrhu otkrivanja sumnjivih stvari, oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmeta i tvari.

Certifikacija (*Certification*) - službena procjena i potvrda od strane ili u ime nadležnog tijela za zaštitu zrakoplovstva da osoba posjeduje potrebne kompetencije za obavljanje dodijeljenih funkcija na prihvatljivoj razini kao što je definirano od strane nadležnog tijela.

Zaštitar na letu (*In-flight security officer*) - osoba ovlaštena od strane Vlade države operatora i Vlade države registracije zrakoplova postavljena na zrakoplov s ciljem zaštite letjelice i putnika od djela nezakonitog ometanja. Ovo se ne odnosi na osobe koje su posebno angažirane da pružaju osobnu zaštitu pojedincu ili više određenih osoba koje putuju zrakoplovom poput osobnih tjelohranitelja.

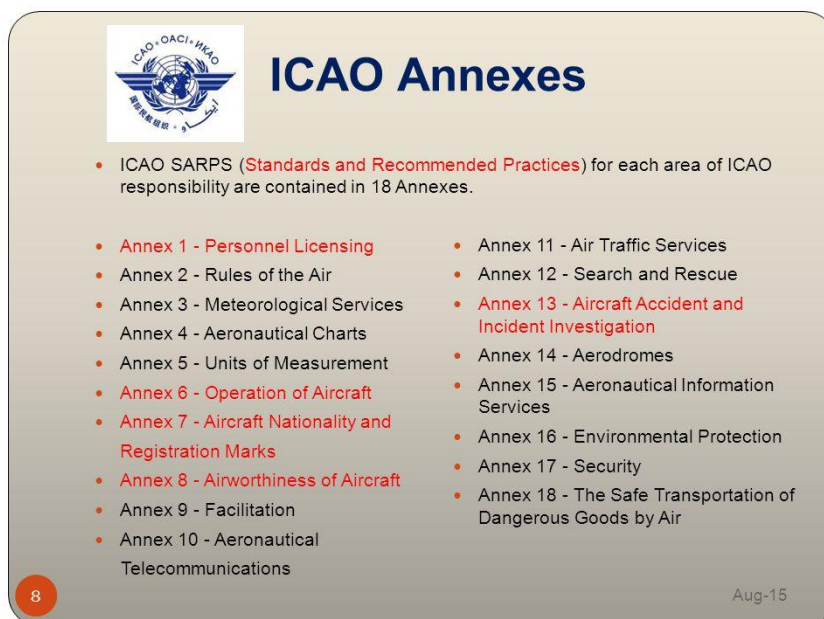
Pregledanje (*Screening*) - primjena tehničkih ili drugih sredstava namijenjenih za prepoznavanje i/ili otkrivanje oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmeta i tvari koje mogu biti upotrijebljene za počinjenje djela nezakonitog ometanja.

²⁷ Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: *Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, Tenth Edition, April 2017, str 8.-11.

²⁸ Ibid., 18.7.2017.

Osim definicija, navedene su i napomene koje su vrlo bitne za pojašnjenje nekih definicija. U napomeni su navedeni privitci Dodatku 17 koji se primjenjuju u drugim Dodacima koji su prikazani na slici 3. Jedan primjer takve napomene je:

„ Napomena - određeni predmeti i tvari su klasificirane kao opasne robe Dodatkom 18 Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu i povezanim Tehničkim uputama za siguran transport opasnih roba (Doc 9284)i moraju se transportirati u skladu s tim uputama. Nadalje, Priručnik o zaštiti zrakoplovstva (Doc 8973 – ograničene naravi) pruža popis zabranjenih predmeta koji se nikako ne smiju prevoziti u kabini zrakoplova.“



Slika 3. Ostali Dodaci ICAO-a

Izvor:

[https://www.google.hr/search?q=ICAO+annex+17&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj30JSIrdHVAhWvZpoKHeXpBS4Q_AUICigB&biw=1366&bih=589#imgrc=E9ZSfZcn34cICM](https://www.google.hr/search?q=ICAO+annex+17&source=lnms&tbm=isch&sa=X&ved=0ahUKEwj30JSIrdHVAhWvZpoKHeXpBS4Q_AUICigB&biw=1366&bih=589#imgrc=E9ZSfZcn34cICM;).; 3.8.2017.

Zaštitno ograničeno područje (Security restricted area) - ona područja na zračnoj strani zračne luke koja su određena kao prioritetna rizična područja u kojima se osim kontrole pristupa primjenjuju i druge zaštitne kontrole. Takva područja, između ostalog, obično uključuju sva komercijalna područja u odlasku putnika između točke pregleda (*screening*) i zrakoplova, stajanke, mjesta prikupljanja i sortiranja prtljage uključujući i ona područja u kojima zrakoplov operativno ulazi u promet, gdje se nalazi pregledana prtljaga i teret, dio teretnog terminala, poštanski centri, catering na zračnoj strani i službene prostorije za odjel čišćenja zrakoplova.

I posljednja, ali ne i manje važna definicija koja je dodana u deveto izdanje Dodatka je:

Nepredvidljivost (*Unpredictability*) - provedba sigurnosnih mjera radi povećanja njihovog učinka odvratanja i njihove učinkovitosti primjenom na nepravilnim frekvencijama, različitim mjestima i / ili različitim sredstvima, u skladu s definiranim okvirom.²⁹

POGLAVLJE 2: OPĆA NAČELA

Ovo poglavlje sastoji se od ciljeva, primjenjivosti, zaštita i olakšica, međunarodne suradnje i od opreme, istraživanja i razvoja.

Ciljevi daju do znanja svim Državama ugovornicama čega se te države trebaju pridržavati i kako provoditi sigurnost i zaštitu vezanu za civilno zrakoplovstvo, odnosno kako putnike, zemaljsko osoblje, posadu i širu javnost smatrati svojim primarnim ciljem. Zastupljene su i preporuke koje sadrže posebne napomene važne za postizanje ciljeva.

Primjenjivost određuje da svaka Država ugovornica mora primjenjivati standarde i nastojati primijeniti preporučene prakse sadržane u Dodatku 17 na operacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Pod **zaštitom i olakšicama** se smatra da procedure izazivaju minimalna ometanja ili kašnjenja aktivnosti civilnog zrakoplovstva pod uvjetom da učinkovitost ovih kontrola i procedura nije ugrožena.

Kod **Međunarodne suradnje** prvenstveno je bitan kompromis među državama članicama. Svaka Država ugovornica mora razviti i provoditi odgovarajuću zaštitu i procedure rukovanja informacijama iz domene zaštite dobivenih od drugih Država ugovornica ili podataka iz domene zaštite koji utječu na interese iz domene zaštite drugih Država kako bi se osiguralo izbjegavanje neprikladne uporabe ili otkrivanja tih podataka. Osim navedenog bitno je i da si Države međusobno udovoljavaju i da međusobno surađuju.

Kod **opreme, istraživanja i razvoja** bitno je da svaka Država nastavi promovirati istraživanje i razvoj nove zaštitne opreme, procesa i postupaka kojima će se bolje postići ciljevi zaštite civilnog zrakoplovstva te bi po ovom pitanju trebale surađivati s drugim Državama ugovornicama.³⁰

POGLAVLJE 3: ORGANIZACIJA

U ovom poglavlju bitni su **Nacionalna organizacija i nadležno tijelo, operacije zračne luke, operatori zrakoplova, kontrola kvalitete te pružatelji usluga u zračnom prometu.**

Svaka država ugovornica mora razviti i provoditi pisani **Nacionalni program** zaštite civilnog zrakoplovstva kojeg će nadležno tijelo svake Države ugovornice održavati i razvijati kao i provoditi. **Nadležno tijelo i Nacionalni odbor** moraju biti obvezni za definiranje, dodjelu zadataka i koordinaciju aktivnosti između službi, agencija i drugih organizacija Države, operatora zračnih luka i operatora zrakoplova, pružatelja usluga u zračnoj plovidbi i

²⁹ Ibid., str. 15.-17.

³⁰ Ibid., str. 19.-20.

drugih subjekata koji se bave ili su odgovorni za provođenje različitih aspekata Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva.

Svaka Država ugovornica mora obvezati odgovarajuće nadležno tijelo da osigura razvoj i provođenje **Nacionalnog programa treninga** (osposobljavanja) za osoblje svih subjekata koji su uključeni ili odgovorni za provođenje različitih aspekata Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva. Pisana verzija odgovarajućih dijelova Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva mora biti stavljena na raspolaganje operatorima zračnih luka, operatorima zrakoplova i pružateljima usluga u zračnoj plovidbi koji djeluju na njenom teritoriju kao i drugim uključenim subjektima.

Operacije zračne luke koja opslužuje civilno zrakoplovstvo bitne su da uspostavi, provodi i održava pisani Program zaštite zračne luke odgovarajući zahtjevima Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva. Također bitno je da uprava zračne luke koja opslužuje civilno zrakoplovstvo bude odgovorna za koordinaciju provođenja zaštitnih kontrola. Na svakoj zračnoj luci koja opslužuje civilno zrakoplovstvo mora biti osnovan Odbor za zaštitu zračne luke.

Što se tiče **Operatora zrakoplova** bitno je da svaka Država ugovornica osigura da komercijalni zračni prijevoznici koji pružaju usluge iz te Države uspostave, ostvaruju i održavaju pisani Program zaštite operatora koji udovoljava zahtjevima Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva te Države.

Kada se govori o **kontroli kvalitete** svaka Država ugovornica mora osigurati da osobe koje provode zaštitne kontrole imaju sve kompetencije potrebne za obavljanje njihovih dužnosti, da su osobe koje vrše operacije pregledanja (engl. *screeninga*) certificirane u skladu sa zahtjevima Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva, mora obvezati nadležno tijelo za razvoj, provođenje i održavanje Nacionalnog programa kako bi se utvrdila njegova usklađenost i provjerila učinkovitost. Provođenje zaštitnih testova, pregleda, istraživanja i inspekcija na redovnoj bazi kako bi se osiguralo brzo i učinkovito uklanjanje nedostataka.

Svaka Država ugovornica također mora osigurati:

- da je osoblje koje provodi zaštitne preglede, testove, istraživanja i inspekcije osposobljeno prema odgovarajućim standardima u skladu s Nacionalnim programom zaštite civilnog zrakoplovstva,
- da je osoblje koje provodi zaštitne preglede, testove, istraživanja i inspekcije ovlašteno za dobivanje informacija za provođenje tih dužnosti i provođenje korektivnih akcija,
- da nadopuni Nacionalni program kontrole kvalitete zaštite civilnog zrakoplovstva uspostavljanjem povjerljivog sustava izvještavanja za analizu informacija vezanih uz zaštitu iz izvora kao što su putnici, posada zemaljsko osoblje, i
- uspostaviti proces za bilježenje i analizu rezultata Nacionalnog programa kontrole kvalitete zaštite civilnog zrakoplovstva, za doprinos učinkovitom razvoju i provođenju Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva, uključujući utvrđivanje uzroka i uzoraka neusklađenosti i provjere da su korektivne mjere provedene i održane.³¹

³¹ Ibid., str. 21.-22.

Svaka Država ugovornica mora zahtijevati od **pružatelja usluga u zračnom prometu** koji djeluje u toj Državi da uspostavi i provodi odgovarajuće zaštitne odredbe kako bi se zadovoljili zahtjevi Nacionalnog programa zaštite zrakoplovstva te Države.³²

POGLAVLJE 4: PREVENTIVNE ZAŠTITNE MJERE

U ovom poglavlju važnost predstavljaju cilj, mjere vezane za kontrolu pristupa, mjere vezane za zrakoplov, mjere vezane za putnike i njihovu kabinsku prtljagu, mjere vezane za odvojenu prtljagu, mjere vezane za kargo³³, poštu i ostale robe, mjere vezane za posebne kategorije putnika, mjere vezane za zemaljsku stranu i mjere vezane za *cyber*³⁴ prijetnje.

Cilj svake Države ugovornice je uspostaviti mjere za sprečavanje unosa, bilo kojim sredstvima, oružja, eksploziva ili bilo kojih drugih opasnih naprava, predmeta i tvari koje mogu biti upotrijebljene za počinjenje djela nezakonitog ometanja, na prijevoz ili neovlašteno unošenje u zrakoplov.

Kod **mjera vezanih za kontrolu pristupa** svaka Država ugovornica mora osigurati da je pristup područjima na zračnoj strani zračne luke koja opslužuje civilno zrakoplovstvo kontroliran kako bi se spriječio neovlašteni ulazak, da su uspostavljena zaštitna ograničena područja, da su sustavi identifikacije uspostavljeni u odnosu na osobe i vozila kako bi se spriječio neovlašteni pristup područjima na zračnoj strani i zaštitno ograničenim područjima.

Također je bitno da se pozadinske (prethodne) provjere obavljaju na drugim osobama osim putnika kojima je dopušten pristup zaštitno ograničenim područjima te nadzirati kretanje osoba i vozila u i iz zrakoplova kako bi se spriječio neovlašten pristup zrakoplovu. Svaka Država mora osigurati da druge osobe, osim putnika koje imaju odobren pristup zaštitno ograničenom području, zajedno s predmetima koje nose sa sobom, budu pregledane, a tako i vozila.

Mjere vezane za zrakoplov osiguravaju da su zaštitne provjere zrakoplova u odlasku koji se koristi u komercijalnom zračnom transportu provedene ili da je izvršena zaštitna pretraga zrakoplova. Država ugovornica mora osigurati da se poduzmu mjere za uklanjanje predmeta koje su ostavili putnici prilikom iskrcaja s tranzitnih letova, operatori komercijalnog zračnog transporta prema potrebi moraju poduzeti mjere sprječavanja ulaska neovlaštenih osoba u pilotsku kabinu. Isto tako zrakoplov koji podliježe pretrazi ili provjeri mora biti zaštićen od neovlaštenog ometanja od početka pretrage ili provjere do njegova odlaska.

Mjere vezane za putnike i njihovu kabinsku prtljagu su mjere koje osiguravaju da su prilikom odlaska iz zaštitno ograničenog područja, odlazeći putnici i njihova kabinska prtljaga pregledani prije ukrcaja u zrakoplov. Za transferne³⁵ putnike i njihovu kabinsku prtljagu mora

³² Ibid., str. 22.-24.

³³ teret (brodski i avionski)

³⁴ (engl. cyber), prvi element u riječima koji označava sve vezano uz svijet prividne stvarnosti koji nastaje pomoću kompjutera

³⁵ Transferni putnik je onaj putnik koji pri dolasku na zračnu luku nastavlja putovanje drugim zrakoplovom, mijenja broj leta.

se osigurati da su pregledani prije ukrcaja u zrakoplov, osim ako je uspostavljen proces vrednovanja i kontinuirano provođenje procedura u suradnji s drugim Državama ugovornicama gdje je moguće, kako bi se osiguralo da su takvi putnici i njihova kabinska prtljaga pregledani na odgovarajućoj razini na mjestu polaska i naknadno zaštićeni od neovlaštenog ometanja od točke pregleda na zračnoj luci polaska do odlaska zrakoplova na transfernoj zračnoj luci. Pregledani putnici moraju biti zaštićeni od neovlaštenog ometanja od točke pregleda pa sve dok se ne ukrcaju. Ukoliko dođe do miješanja ili kontakta, putnici ili njihova prtljaga moraju biti ponovno pregledani prije ukrcaja. Za tranzitne operacije osigurane mjere su zaštićena putnikova kabinska prtljaga od neovlaštenog ometanja.

Mjere vezane za odvojenu prtljagu slične su mjerama za kabinsku prtljagu. Prilikom odlaska iz zaštitno ograničenog područja odvojena prtljaga mora biti pregledana prije nego što se utovari u zrakoplov. Sva odvojena prtljaga koja će se prevoziti u komercijalnom zrakoplovu zaštićena od neovlaštenog ometanja od točke pregleda ili prihvaćanja na brigu prijevoznika, ovisno što je prije, do odlaska zrakoplova u kojem će se prevoziti. Ako je integritet odvojene prtljage ugrožen, odvojena prtljaga mora se ponovno pregledati prije nego što se utovari u zrakoplov. Operatori komercijalnog zračnog transporta ne smiju prevoziti prtljagu osoba koje nisu ukrcane u zrakoplov ukoliko ta prtljaga nije identificirana kao nepraćena³⁶ i pregledana. Transferna odvojena prtljaga mora biti pregledana prije utovara u zrakoplov, osim ako je uspostavljen proces vrednovanja kao kod transfernih putnika gdje se provode procedure u suradnji s drugim Državama ugovornicama gdje je to moguće, kako bi se osiguralo da je takva odvojena prtljaga pregledana na mjestu polaska i naknadno zaštićena od neovlaštenog ometanja od zračne luke polaska do odlaska zrakoplova na transfernoj zračnoj luci.

Kod **mjera vezanih za kargo, poštu i ostale robe** mora se osigurati kao i u prethodnim mjerama odgovarajuće zaštitne kontrole uključujući pregledanje gdje je primjereno, na kargo i poštu prije njihovog utovara u zrakoplov. Svaka Država ugovornica mora uspostaviti zaštitni proces opskrbnog lanca, koji uključuje odobrenje reguliranih agenata i/ili poznatih pošiljatelja ukoliko su takve osobe uključene u provođenje pregledanja ili drugih zaštitnih kontrola karga i pošte. Kargo i pošta moraju biti zaštićeni od neovlaštenog ometanja. Roba koja spada u *catering*, rezerve i zalihe mora također biti podvrgnuta odgovarajućim zaštitnim kontrolama i nakon toga zaštićeni do utovara u zrakoplov. Svaka Država ugovornica mora osigurati da su zaštitne kontrole, koje će se primijeniti na kargo i poštu za transport u teretnim zrakoplovima, utvrđene u skladu s procjenom zaštitnog rizika provedenoj od strane relevantnog nadležnog tijela.

Što se tiče **mjera vezanih za posebne kategorije putnika** svaka Država ugovornica mora za zrakoplovne prijevoznike razviti uvjete za prijevoz potencijalno nemirnih putnika koji su primorani putovati jer su predmet sudskih ili pravnih postupaka. Operatori koji pružaju usluge iz te Države uključuje u svoje zaštitne programe mjere i procedure kako bi se osigurala sigurnost ukrcanog zrakoplova kada se njime prevozi ova vrsta posebnih kategorija putnika. Kapetan zrakoplova i operator moraju biti obaviješteni kada su putnici primorani putovati jer

³⁶ Putnička prtljaga poslana zasebno kao teret osobnog utjecaja, a ne kao prtljaga u pratnji putnika.

su predmet sudskih ili pravnih postupaka, kako bi se mogle primijeniti odgovarajuće zaštitne kontrole. Prijevoz oružja od strane policijskih službenika i drugih ovlaštenih osoba zahtijeva posebno odobrenje u skladu sa zakonima Država ugovornica. Svaka država mora razmotriti zahtjeve od bilo koje druge države za odobrenjem naoružanog osoblja u zrakoplovu operatora te države, uključujući zaštitare na letu, sve države se moraju složiti prije odobrenja takvog putovanja. Prijevoz oružja u drugim slučajevima je dopušten samo ako je ovlaštena osoba ustanovila da nije napunjeno i da je nedostupno bilo kojoj osobi tijekom leta. Zaštitari na letu moraju biti Vladino osoblje koje je posebno odabrano i obučeno. Kapetan zrakoplova mora biti obaviješten o broju naoružanih osoba i njihovom položaju sjedala.

Za **mjere vezane za zemaljsku stranu** preporuka je da svaka Država ugovornica osigura da se zaštitne mjere u područjima na zemaljskoj strani uspostave radi ublažavanja mogućih prijetnji od djela nezakonitih ometanja u skladu s procjenom rizika izvršenom od strane relevantnih nadležnih tijela.

Za **mjere vezane za cyber prijetnje** preporuka je da svaka Država ugovornica razvije mjere za zaštitu informacijskih i komunikacijskih tehnoloških sustava koji se koriste za potrebe civilnog zrakoplovstva od ometanja koja mogu ugroziti njegovu sigurnost.³⁷

POGLAVLJE 5: UPRAVLJANJE ODGOVOROM NA DJELA NEZAKONITOG OMETANJA

Ovo poglavlje se sastoji od tri bitne podjele, a to su prevencija, odgovor te razmjena informacija i izvješćivanje.

Kako bi se sigurno provodila **prevencija** bitno je da svaka Država ugovornica donese mjere, kada postoje pouzdane informacije da bi zrakoplov mogao biti predmetom djela nezakonitog ometanja, kako bi se zrakoplov zaštitio dok je na zemlji ili kako bi se što je prije moguće pružile informacije o dolasku takvog zrakoplova relevantnom rukovodstvu zračne luke i službama zračne plovidbe Država kojih se tiče ukoliko je zrakoplov već poletio. Da je zrakoplov pretražen u svrhu otkrivanja skrivenog oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmeta i tvari. Također je vrlo bitno da se naprave pripreme za istragu, odlaganje sigurnih i/ili zbrinjavanje sumnjivih, opasnih naprava ili drugih potencijalnih opasnosti na zračnoj luci, kao i da se razviju planovi za nepredvidive okolnosti (krizni planovi) i sva sredstva stave na raspolaganje kako bi se civilno zrakoplovstvo zaštitilo od djela nezakonitih ometanja. Osoblje mora biti ovlašteno i primjereno osposobljeno kako bi pomogli u rješavanju sumnjivih, ili aktualnih, slučajeva nezakonitog ometanja civilnog zrakoplovstva.

Što se tiče **odgovora** svaka Država ugovornica mora poduzeti odgovarajuće mjere za sigurnost putnika i posade zrakoplova koji je predmet djela nezakonitog ometanja dok je na teritoriju Države ugovornice, sve dok njihovo putovanje može biti nastavljeno. Svaka Država odgovorna za pružanje operativnih usluga zračnog prometa mora prikupiti sve značajne informacije o letu tog zrakoplova i prenijeti te informacije svim drugim Državama, tako da pravovremeni i odgovarajući postupci očuvanja sigurnosti mogu biti poduzeti tijekom leta i na

³⁷ Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: *Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, Tenth Edition, April 2017, str. 25.-28.

zrakoplovu poznatoj, vjerojatnoj ili mogućoj destinaciji. Navigacijska sredstva također moraju biti uključena za pružanje pomoći. Zrakoplov koji je sletio i predmet je djela nezakonitog ometanja mora biti zadržan na zemlji osim ako je njegovo polijetanje nužno zbog prevladavajuće dužnosti očuvanja ljudskog života. Ujedno svaka Država mora za taj isti zrakoplov najbržim sredstvima obavijestiti Državu registracije zrakoplova i Državu operatora o slijetanju i mora na sličan način, najbržim sredstvima, prenijeti sve relevantne informacije:

- dvjema prethodno navedenim Državama,
- svakoj Državi čiji su državljani pretrpjeli smrtne slučajeve ili ozljede,
- svakoj Državi čiji su državljani zadržani kao taoci,
- svakoj Državi za čije se državljane zna da su ukrcani u zrakoplov, i
- Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva.³⁸

Svaka Država ugovornica što se tiče **razmjena informacija i izvješćivanja** na koje se djelo nezakonitog ometanja odnosi mora Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) pružiti sve važne informacije koje se tiču zaštite od djela nezakonitog ometanja što je prije moguće nakon što je djelo riješeno.³⁹

3.2. Provedbena uredba Komisije (EU) 2015/1998

Provedbena uredba EU Komisije 2015/1998 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa sastavljena je 5. studenog 2015. u Bruxellesu. Uredba stupa na snagu sljedećeg dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*, a primjenjuje se od 1. veljače 2016. Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća te se primjenjuje u svim državama članicama EU.⁴⁰

Uredba je podijeljena na dvanaest cjelina ili poglavlja koji su vrlo detaljno opisani. Uredba u odnosu na Dodatak 17 je duža i detaljnija, no o tome će se govoriti u sljedećem poglavlju gdje će isti biti uspoređeni.

1. ZAŠTITA ZRAČNE LUKE

Zaštita zračne luke uključuje:

- opće odredbe,
- zahtjeve pri planiranju zračne luke,
- kontrolu pristupa,
- zaštitni pregled osoba koje nisu putnici i predmeta koje oni nose sa sobom,
- pregled vozila,
- nadzor, patrole i druge fizičke kontrole.⁴¹

Uključuje i Dodatak 1-A za osobe koje nisu putnici.

³⁸ Ibid., str. 32.

³⁹ Ibid., str. 32.

⁴⁰ Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998, Bruxelles, 5. studeni 2015., str. 1.-2.

⁴¹ Ibid., str. 3.

Pod **opće odredbe** navedeno je da nadležno tijelo, operator zračne luke, zračni prijevoznik ili subjekt koji je odgovoran u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa 10. Uredbe (EZ) br. 300/2008 osigurava provedbu mjera navedenih u ovom poglavlju. Za potrebe ovog poglavlja bitni su „zaštićena prtljaga“⁴², zrakoplov, autobus, vozilo za prijevoz prtljage ili druga prijevozna sredstva, ili pješački put ili koridor između zrakoplova i terminala, smatraju se dijelom zračne luke.

Kod **zahtjeva pri planiranju zračne luke** bitno je osigurati granice, zaštitno ograničena područja i kritične zone zaštitno ograničenih područja.

Granice između nadziranog područja, štićenog 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.

Zaštitno ograničena područja uključuju najmanje:

- dio zračne luke u koji imaju pristup pregledani odlazeći putnici,
- dio zračne luke kroz koji može prolaziti ili u kojem se može držati pregledana,
- odlazeća predana prtljaga, osim ako je riječ o zaštićenoj prtljazi,
- dio zračne luke namijenjen za parkiranje zrakoplova radi ukrcanja ili utovara.⁴³

Kritične zone zaštitno ograničenih područja uključuju najmanje sljedeće:

- sve dijelove zračne luke u koji imaju pristup pregledani odlazeći putnici,
- sve dijelove zračne luke kroz koji može prolaziti ili u kojem se može držati pregledana odlazeća predana prtljaga, osim ako je riječ o zaštićenoj prtljazi.⁴⁴

Kod **kontrole pristupa** važno je osigurati pristup u štićeno područje, pristup u zaštitno ograničeno područje, zahtjevi za identifikacijske iskaznice zračne luke i identifikacijske iskaznice posade iz Unije, dodatni zahtjevi za identifikacijske iskaznice posade iz Unije, dodatni zahtjevi za identifikacijske iskaznice zračne luke, zahtjevi za identifikacijske iskaznice za vozila, pristup uz pratnju te ostala izuzeća.

Pristup u **štićeno i zaštitno ograničeno 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 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,

⁴² Pregledana predana prtljaga u odlasku koja je fizički zaštićena, kako bi se spriječio unošenje bilo kakvih predmeta.

⁴³ Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998, Bruxelles, 5. studeni 2015., str.

3.

⁴⁴ Ibid., str. 4.

- valjanu identifikacijsku iskaznicu nacionalnog nadležnog tijela,
- valjanu identifikacijsku iskaznicu nadležnog tijela za sukladnost koju priznaje nadležno nacionalno tijelo.⁴⁵

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.

Kod **Dodatnih zahtjeva za identifikacijske iskaznice posade iz Unije i identifikacijske iskaznice zračne luke** mora se nalaziti:

- ime i fotografija imatelja, naziv zračnog prijevoznika, riječ „posada” na engleskom i datum isteka valjanosti,
- ime i fotografija imatelja, naziv poslodavca imatelja, osim ako je elektronički programirana, naziv izdavatelja ili zračne luke, područja za koja imatelj ima ovlaštenje za pristup, datum isteka valjanosti, osim ako je elektronički programirana.⁴⁶

Identifikacijska iskaznica za vozilo mora biti specifična za određeno vozilo i sadržavati: područja za koja vozilo ima ovlaštenje za pristup i datum isteka valjanosti.

Kada se govori o **pristupu uz pratnju** misli se na članove posade, osim onih koji imaju valjanu identifikacijsku iskaznicu, koji moraju imati stalnu pratnju kada se nalaze u zaštitno ograničenim područjima, osim u:

- područjima u kojima se mogu nalaziti putnici,
- područjima u neposrednoj blizini zrakoplova kojim su došli ili kojim će otići,
- područjima namijenjenima za posade i
- putu između terminala ili točke pristupa i zrakoplova kojim su članovi posade stigli ili zrakoplova kojim će otići.⁴⁷

Zaštitni pregled osoba koje nisu putnici i predmeta koje oni nose sa sobom dosta je složen, a izvršava se na ovaj način: Za osobe koje nisu putnici pregled se vrši na jedan od sljedećih načina:

- ručnom pretragom,
- s pomoću metal-detektorskih vrata (Metal Detector Door-MDV),
- s pomoću pasa za otkrivanje eksploziva,
- opremom za otkrivanje tragova eksploziva (Explosive Trace Detection-ETD),
- zaštitnim skenerima koji ne koriste ionizirajuće zračenje,
- opremom za ETD u kombinaciji s ručnim detektorom metala (Hand Held Metal Detector-HHMD).⁴⁸

⁴⁵ Ibid., str. 4.-5.

⁴⁶ Ibid., str. 6.

⁴⁷ Ibid., str. 7.

⁴⁸ Ibid., str. 8.

Što se tiče predmeta koje osobe nose sa sobom pregledavaju se na jedan od ovih načina:

- ručnom pretragom,
- rendgenskom opremom,
- sustavima za otkrivanje eksploziva (Explosive Detection System-EDS),
- s pomoću pasa za otkrivanje eksploziva,
- opremom za otkrivanje tragova eksploziva (ETD).⁴⁹

Pregled vozila dijeli se na vozila koja ulaze u kritične zone i na vozila koja ulaze u zaštitno ograničena područja, osim kritičnih zona. 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 tijekom pregleda biti u vozilu. Svoje osobne predmete moraju uzeti iz vozila i odnijeti ih sa sobom na zaštitni pregled.

Pod **metodama pregleda** najvažniji je temeljni ručni pregled. Načini pregleda s pomoću pasa za otkrivanje eksploziva i s pomoću opreme za otkrivanje tragova eksploziva se smatraju kao dopunski načini pregleda.

Nadzor, patrole ili druge fizičke kontrole poduzimaju se radi praćenja:

- granica između nadziranog područja zračne luke, šticećenog područja, zaštitno ograničenih područja, kritičnih zona i, kada je primjereno, demarkiranih zona,
- područja terminala i područja neposredne okolice terminala koja su dostupna javnosti, uključujući parkirališta i ceste,
- pokazivanja i valjanosti identifikacijskih iskaznica osoba u zaštitno ograničenim područjima osim u onim područjima u kojima se nalaze putnici,
- pokazivanja i valjanosti identifikacijskih iskaznica za vozila kada se nalaze na šticećenom području,
- predane prtljage, tereta i pošte, zaliha za opskrbu tijekom leta te kompanijske pošte i materijala u kritičnim zonama koji čekaju na utovar.⁵⁰

U **Dodatku 1-A** nalazi se popis zabranjenih predmeta koje osobe koje nisu putnici ne smiju unositi u zaštitno ograničena područja. A to su: *pištolji, vatreno oružje i drugi predmeti koji izbacuju projektile* – predmeti 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, revolveri, puške, sačmarice,
- igračke u obliku oružja, replike i imitacije vatrene oružja, koje bi se zabunom mogle smatrati pravim oružjem,
- sastavne dijelove vatrene oružja, osim optičkih nišana,
- oružje s komprimiranim zrakom ili CO₂, kao što su pištolji, zračni pištolji i puške te oružje koje ispaljuje kuglice,
- signalne i startne pištolje,
- lukove, samostrele i strijele,

⁴⁹ Ibid., str. 8.

⁵⁰ Ibid., str. 10.

- podvodne puške s harpunom ili ostima,
- praćke svih vrsta.

naprave za omamljivanje – naprave koje su namijenjene posebno za omamljivanje ili imobilizaciju, uključujući:

- šokere, kao što su elektrošokeri, taseri i 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, kapsaicina odnosno ekstrakta paprika, raspršivači kiseline i raspršivači za odbijanje životinja.

eksplozivi i zapaljive tvari i naprave – eksplozivi 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,
- detonatorske kapsle,
- detonatore i štapine,
- replike ili imitacije eksplozivnih naprava,
- mine, ručne bombe i druge eksplozivne vojne naprave,
- rakete za vatromet, petarde i druge pirotehničke predmete,
- kanistre i patrone za proizvodnju dima,
- dinamit, barut i plastične eksplozive.⁵¹

bilo koji drugi predmet koji se može upotrijebiti za nanošenje ozbiljne ozljede, a koji se obično ne koristi u zaštitno ograničenim područjima, npr. oprema za borilačke vještine, mačevi, sablje itd.

2. DEMARKIRANE ZONE U ZRAČNIM LUKAMA

Nema odredaba u ovoj Uredbi.

3. ZAŠTITA ZRAKOPLOVA

Zaštitu zrakoplova čine sljedeća poglavlja:

- Opće odredbe
- Zaštitni pregled zrakoplova
- Zaštita zrakoplova

Ako nije drukčije navedeno, provedbu mjera navedenih u ovom poglavlju osigurava zračni prijevoznik za svoje zrakoplove.

⁵¹ Ibid., str. 11.-12.

Zrakoplov se podvrgava zaštitnom pregledu uvijek kada postoji razlog za sumnju da su u njega mogle imati pristup neovlaštene osobe. O zaštitnom pregledu zrakoplova u odlaznom letu bilježe se informacije o broju leta i ishodištu prethodnog leta. Ako je zaštitni pregled zrakoplova obavljen, informacije također uključuju datum i vrijeme obavljanja zaštitnog pregleda zrakoplova i ime i potpis osobe odgovorne za provođenje zaštitnog pregleda zrakoplova.

Bez obzira na to gdje je zrakoplov u zračnoj luci parkiran, svaka njegova vanjska vrata moraju biti zaštićena od neovlaštenog pristupa, tako da se:

- osigura da se osobe koje pokušaju neovlašteno pristupiti spriječe bez odlaganja,
- zatvore njegova vanjska vrata. Ako se zrakoplov nalazi u kritičnoj zoni, smatra se da su vanjska vrata, kojima se ne može pristupiti s tla, zatvorena ako su pomagala za pristup odmaknuta i smještena dovoljno daleko od zrakoplova kako bi se pristup primjereno spriječio osobama,
- upotrebljavaju elektronički uređaji kojima se trenutačno otkriva neovlaštenu pristup,
- na svim vratima koja izravno vode do mosta za ukrcaj putnika, pored otvorenih vrata zrakoplova, raspolaže sustavom elektroničke identifikacije i pristupa pomoću iskaznice zračne luke koji omogućava pristup samo osobama koje su osposobljene.⁵²

4. PUTNICI I RUČNA PRTLJAGA

U ovo poglavlje pripada sljedeće:

- Opće odredbe
- Zaštitni pregled putnika i ručne prtljage
- Potencijalno opasni putnici
- Zabranjeni predmeti

Ako nije drukčije 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.

Zaštitni pregled putnika i ručne prtljage identičan je već spomenutom pregledu osoba koje nisu putnici i predmeta koje te osobe nose sa sobom. No osim toga vrlo je bitno znati što sve putnik smije imati u ručnoj prtljazi. Prije zaštitnog pregleda, tekućine, raspršivači i gelovi (Liquids, Aerosols and Gels - LAGs) 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.

Tekućine, raspršivači i gelovi koje putnici nose sa sobom mogu se izuzeti od pregleda opremom za otkrivanje tekućih eksploziva (Liquid Explosive Detection - LEDS) pri ulasku u zaštitno ograničeno područje u sljedećim slučajevima:

⁵² Ibid., str. 13.

- ako se LAG-ovi nalaze u pojedinačnim spremnicima čija zapremina nije veća od 100 mililitara ili jednakovrijedno, u jednoj prozirnoj plastičnoj vrećici (slika 4) zapremine do jedne litre koja se može ponovno zatvoriti, pri čemu ta plastična vrećica nije prepunjena i potpuno je zatvorena,
- ako je LAG zatvoren u namjensku zapečaćenu vrećicu (Security Tamper-Evident Bag - STEB) nakon kupovine uštićenom području predmetne zračne luke.⁵³



Slika 4. Višekratna prozirna plastična vrećica zapremine do jedne litre

Izvor:https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/modes/air/security/images/travellers_info_pic2.jpg, 6.8.2017.

Kada se planira prijevoz potencijalno opasnog putnika tada Nadležno tijelo mora unaprijed u pisanom obliku obavijestiti zračnog prijevoznika o tome, a obavijest mora uključivati sljedeće:

- identitet i spol osobe,
- razlog za prijevoz,
- ime i funkciju pratitelja, ako je osigurana pratnja,
- procjenu rizika koju je obavilo nadležno tijelo, uključujući razloge za praćenje ili nepraćenje,
- dogovor o sjedalu koje se utvrđuje unaprijed, ako je potrebno, i
- prirodu raspoloživih putnih dokumenata.⁵⁴

Osim već navedenih zabranjenih predmeta u Dodatku 1-A, u Dodatku 4-C za putnike i ručnu prtljagu to su još i: *predmeti s oštrim vrhom ili oštrim rubom* – predmeti s oštrim vrhom ili oštrim rubom koji se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljnih ozljeda, uključujući:

- predmete namijenjene za sječenje, kao što su sjekire, sjekirice i mesarske sjekire,
- cepine i šiljke za led,
- britve,

⁵³ Ibid., str. 17.

⁵⁴ Ibid., str. 18.

- skalpele,
- noževe s oštricama dužim od 6 cm,
- škare s oštricama dužim od 6 cm mjereno od spojnog mjesta,
- opremu za borilačke vještine s oštrim vrhom ili oštrim rubom,
- mačeve i sablje.

obrtički alati - alate koji se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljnih ozljeda ili za ugrožavanje sigurnosti zrakoplova, uključujući:

- pajsere,
- bušilice i svrdla,
- za bušenje, uključujući bežične prijenosne električne bušilice,
- alate s oštricom ili drškom dužom od 6 cm koji se mogu upotrijebiti kao oružje, kao što su odvijači i dlijeta,
- pile, uključujući bežične prijenosne motorne pile,
- letlampe,
- pištolje za vijke i pištolje za čavle.

tupi predmeti – predmeti koji se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljne ozljede kada se njima udari, uključujući:

- palice za bejzbol ili softbol,
- štapove i palice, kao što su batoni, pendreci i palice,
- opremu za borilačke vještine.⁵⁵

5. PREDANA PRTLJAGA

- Opće odredbe
- Zaštitni pregled predane prtljage
- Zaštita predane prtljage
- Uparivanje predane prtljage
- Zabranjeni predmeti

Pravila opće odredbe i zaštitni pregled predane prtljage identični su kao i u prethodnom poglavlju. Što se tiče zaštite predane prtljage 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. Predana prtljaga koja nije bila zaštićena od neovlaštenog diranja, pregledava se ponovno.

Uparivanje predane prtljage se ujedno provodi identificiranjem predane prtljage gdje zračni prijevoznik tijekom postupka ukrcavanja osigurava da putnik predoči valjanu kartu za

⁵⁵ Ibid., str. 15.-21.

ukrcaj u zrakoplov (*boarding pass*) ili jednakovrijedan 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 jednakovrijednom dokumentu, smatra se prtljagom bez pratnje.⁵⁶

Zabranjeni predmeti u predanoj prtljazi isti su kao i predmeti iz Dodatka 1-A.

6. TERET I POŠTA

- Opće odredbe
- Zaštitne kontrole – opće odredbe
- Zaštitni pregled
- Regulirani agenti
- Poznati pošiljatelj
- Provjereni pošiljatelj
- Zaštita tereta i pošte

Opće odredbe su iste kao u prethodnom poglavlju. Opće odredbe zaštitnih kontrola upućuju na to da prije utovara u zrakoplov, sav teret i poštu pregledava regulirani agent, osim:

- 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,
- ili ako je potrebne zaštitne kontrole pošiljke 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,
- ako je 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.⁵⁷

Pri zaštitnom pregledu tereta i pošte upotrebljavaju se:

- sredstva ili metode kojima će se najvjerojatnije otkriti zabranjeni predmeti, uvažavajući pri tom prirodu same pošiljke,
- upotrijebljena sredstva ili metode moraju biti takvoga standarda koji je dostatan za primjereno osiguravanje da u pošiljci nisu skriveni nikakvi zabranjeni predmeti.⁵⁸

Pregled se obavlja istim načinima kao i za ručnu i predanu prtljagu.

⁵⁶ Ibid., str. 21.-24.

⁵⁷ Ibid., str. 24.

⁵⁸ Ibid., str. 25.

Regulirane agente odobrava nadležno tijelo. Odobrenje za reguliranog agenta specifično je za lokaciju. Bilo koji subjekt koji primjenjuje zaštitne kontrole iz točke odobrava se kao regulirani agent. Zaštitne kontrole koje primjenjuje regulirani agent su:

- pri prihvaćanju svih pošiljaka, regulirani agent mora utvrditi je li subjekt od kojeg su pošiljke primljene regulirani agent, poznati pošiljatelj, provjereni pošiljatelj ili ništa od toga,
- osoba koja isporučuje pošiljke reguliranom agentu ili zračnom prijevozniku mora predložiti 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.⁵⁹

Poznatog pošiljatelja odobrava nadležno tijelo i odobrenje za poznatog pošiljatelja je specifično za lokaciju. 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,
- da je sve osoblje koje primjenjuje zaštitne kontrole zaposleno i osposobljeno te da je sve osoblje koje ima pristup teretu koji se može identificirati ili zračnoj pošti koja se može identificirati na koje su bile primijenjene zaštitne kontrole zaposleno i prošlo osposobljavanje za svjesnost o zaštiti,
- zaštitu od neovlaštenog manipuliranja ili diranja zračnog tereta koji se može identificirati i zračne pošte koja se može identificirati, tijekom pripreme, pakiranja, skladištenja, otpreme i/ili prijevoza.⁶⁰

Provjerene pošiljatelje odobrava regulirani agent.

Kako bi se osiguralo da pošiljke na koje su bile primijenjene 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 zaključan ili zapečaćen, ili ako se radi o vozilima sa stranicama od cerade on mora biti osiguran kablovima TIR 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 pošiljateljem ili provjerenim pošiljateljem, osim ako je on sam odobren za reguliranog agenta, treba potvrditi izjavu prijevoznika.⁶¹

⁵⁹ Ibid., str. 28.

⁶⁰ Ibid., str. 31.

7. KOMPANIJSKA POŠTA I KOMPANIJSKI MATERIJALI ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA

- Opće odredbe
- Kompanijska pošta i kompanijski materijali zračnog prijevoznika koji se utovaruju u zrakoplov
- Kompanijski materijali zračnog prijevoznika koji se upotrebljavaju za obradu putnika i prtljage

Ako nije drukčije navedeno ili ako provedbu zaštitnih kontrola ne osigurava nadležno tijelo, operator zračne luke, subjekt ili drugi zračni prijevoznik, zračni prijevoznik osigurava provedbu zaštitnih mjera što se tiče njegove kompanijske pošte i njegovog kompanijskog materijala.

Prije utovara u teretni prostor zrakoplova, kompanijska pošta i kompanijski materijali zračnog prijevoznika moraju se zaštitno pregledati i zaštititi ili se moraju podvrgnuti zaštitnim kontrolama. 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 s odredbama za ručnu (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.⁶²

8. ZALIHE ZA OPSKRBU TIJEKOM LETA

- Opće odredbe
- Zaštitne kontrole
- Zaštitni pregled

Opće odredbe su jednake kao i u prethodnim poglavljima. „Zalihe za opskrbu tijekom leta” su svi artikli koji se unose u zrakoplov za upotrebu, konzumaciju ili kupovinu od strane putnika ili posade tijekom leta.⁶³

Što se tiče zaštitne kontrole, zalihe za opskrbu tijekom leta pregledavaju se prije unošenja u zaštitno ograničeno područje, osim:

⁶¹ Ibid., str. 24.-32.

⁶² Ibid., str. 108.

⁶³ Ibid., str. 109.

- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio zračni prijevoznik koji ih isporučuje u svoj vlastiti zrakoplov i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do isporuke u zrakoplov,
- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio regulirani dobavljač i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih kontrola do dolaska u zaštitno ograničeno područje ili, ako je primjereno, do isporuke zračnom prijevozniku ili drugom reguliranom dobavljaču,
- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio poznati dobavljač i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do isporuke zračnom prijevozniku ili reguliranom dobavljaču.⁶⁴

Pri zaštitnom pregledu zaliha za opskrbu tijekom leta, u odabiru upotrijebljenih sredstava i metoda uvažava se priroda zaliha te pregled mora biti takvog standarda koji je dostatan kako bi se osiguralo da u zalihama nisu skriveni nikakvi zabranjeni predmeti. Pregled se obavlja sredstvima istim kao u prethodnim poglavljima.⁶⁵

9. ZALIHE ZA OPSKRBU ZRAČNIH LUKA

„Zalihe za opskrbu zračne luke" su svi artikli koji su namijenjeni za prodaju, upotrebu ili za stavljanje na raspolaganje za bilo koju namjenu ili aktivnost u zaštitno ograničenim područjima u zračnim lukama, osim „predmeta koje sa sobom nose osobe koje nisu putnici”.

Zaštitne kontrole i zaštitni pregled provodi se na isti način kao u poglavlju 8.⁶⁶

10. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM LETA

Nema odredaba u ovoj Uredbi.

11. ZAPOŠLJAVANJE I OSPOSABLJAVANJE OSOBLJA

- Opće odredbe
- Zapošljavanje
- Osposobljavanje

Nadležno tijelo, operator zračne luke, zračni prijevoznik ili subjekt koji raspoređuju osobe koje provode ili koje su odgovorne za provođenje mjera, za koje su oni odgovorni u skladu s Nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa osiguravaju da te osobe ispunjavaju standarde navedene u ovom poglavlju.

⁶⁴ Ibid., str. 109.

⁶⁵ Ibid., str. 109.-114.

⁶⁶ Ibid., str. 117.

Osobe koje se zapošljavaju za provedbu ili za preuzimanje odgovornosti za provedbu zaštitnog pregleda, kontrole pristupa ili drugih zaštitnih kontrola u zaštitno ograničenom području moraju uspješno proći provjeru podobnosti.

Prije nego što ih se ovlasti za provedbu zaštitnih kontrola bez nadzora, osobe moraju uspješno završiti odgovarajuće osposobljavanje. Podjela osposobljavanja na:

- osnovno osposobljavanje,
- osposobljavanje specifično za posao osoba koje provode zaštitne kontrole,
- posebno osposobljavanje za osobe koje neposredno nadziru osobe koje provode zaštitne kontrole (nadzornici),
- posebno osposobljavanje za osobe koje imaju opću odgovornost na nacionalnoj ili lokalnoj razini za osiguravanje da program zaštite i njegova provedba ispunjavaju sve zakonske odredbe (rukovoditelj zaštite),
- osposobljavanje osoba, osim putnika, kojima je potreban nepraćeni pristup u zaštitno ograničena područja,
- osposobljavanje osoba kojima je potrebna opća svjesnost o zaštiti.⁶⁷

12. ZAŠTITNA OPREMA

- Opće odredbe
- Metal-detektorska vrata (MDV)
- Ručni detektori metala (HHDM)
- Sustavi za otkrivanje eksploziva
- Projekcija slike opasnog predmeta
- Oprema za otkrivanje tragova eksploziva
- Oprema za pregled tekućina, raspršivača i gelova
- Metode zaštitnog pregleda upotrebom novih tehnologija
- Psi za otkrivanje eksploziva
- Zaštitni skeneri
- Detektori metala za obuću
- Softver za automatsko potvrđivanje da predmet ne predstavlja prijetnju

Opće odredbe su jednake kao i u prethodnim poglavljima. Svaki se komad zaštitne opreme rutinski testira. Proizvođači opreme preporučuju način rada s opremom te se oprema upotrebljava u skladu s njime.

Metal-detektorska vrata (MDV) moraju imati mogućnost otkrivanja i uzbunjivanja alarmom u slučaju otkrivanja barem navedenih metalnih predmeta, pojedinačno i u kombinaciji.

⁶⁷ Ibid., str. 119.-125.

Ručni detektor metala mora imati mogućnost otkrivanja željeznih metalnih predmeta i metalnih predmeta koji nisu željezni. Na otkrivanje metala i utvrđivanje položaja otkrivenog metala upozorava se alarmom.

Sustavi za otkrivanje eksploziva (EDS) moraju imati mogućnost otkrivanja i označavanja alarmom navedenih i većih pojedinačnih količina eksplozivnog materijala sadržanog u prtljazi ili u drugim pošiljkama.

Oprema odnosno softver za projekciju slike opasnog predmeta (Threat Image Projection-TIP) mora imati mogućnost projekcije kombiniranih slika opasnog predmeta (Combined Threat Images-CTI) ili predložaka slika opasnog predmeta (File Threat Information-FTI).

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 otkrivanje tekućih eksploziva (Liquid Explosive Detection System-LEDS) mora biti u stanju otkriti i alarmom uzbuniti na navedene i veće pojedinačne količine eksplozivnog materijala sadržanog u LAG-ovima.

Država članica može dopustiti metodu zaštitnog pregleda primjenom novih tehnologija, uz one navedene u ovoj Uredbi, pod uvjetom:

- da se primjenjuje u svrhu ocjene nove metode pregleda,
- da ne utječe negativno na cjelokupnu razinu postignute zaštite,
- da se osobe na koje ona utječe, uključujući putnike, obavijeste da se izvodi proba.⁶⁸

Pas za otkrivanje eksploziva (Explosive Detection Dog-EDD) mora biti u stanju otkriti i ukazati na navedene i veće pojedinačne količine eksplozivne tvari.

Zaštitni skener je sustav za pregled osoba koji može otkriti metalne i nemetalne predmete koji se nose na tijelu ili u odjeći i razlučiti ih od ljudske kože.

Detektori metala za obuću (Shoes Metal Detector-SMD) moraju imati mogućnost otkrivanja i uzbunjivanja alarmom u slučaju otkrivanja najmanje navedenih metalnih predmeta, pojedinačno i u kombinaciji.

Softver za automatsko potvrđivanje da predmet ne predstavlja prijetnju (Automatic Configuration Server-ACS) mora biti u stanju procijeniti sve radioskopske slike koje proizvede rendgenska ili EDS oprema i procijeniti sadržavaju li opasne predmete, te bi jednostavne slike koje ne sadržavaju opasne predmete trebao moći izravno propustiti kao bezopasne.⁶⁹

⁶⁸ Ibid., str. 136.

⁶⁹ Ibid., str. 131.-140.

3.3. Provedbena Uredba Komisije (EU) 2017/815

Ovo je Uredba Komisije (EU) 2017/815 o izmjeni Provedbene uredbe (EU) 2015/1998 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja određenih posebnih mjera zaštite zračnog prometa. Iskustvo u provedbi Provedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1998 ukazalo je na potrebu za manjim izmjenama načina provedbe određenih zajedničkih osnovnih standarda. Predložene izmjene u priloženim tekstovima ne stvaraju znatne nove zahtjeve, ali olakšavaju praktičnu provedbu mjera EU-a za zaštitu zračnog prometa i temelje se na informacijama dobivenima od država članica i dionika u području zaštite zračnog prometa.⁷⁰

Izmjene se odnose na provedbu ograničenog broja mjera povezanih sa zaštitom u zračnim lukama, zaštitom zrakoplova, pregledom tekućina, aerosola i gelova, predanom prtljagom, teretom i poštom, zalihama za opskrbu tijekom leta, zapošljavanjem i osposobljavanjem osoblja te zaštitnom opremom. Ova Uredba se primjenjuje od 1. lipnja 2017. Primjeri nekih izmjena i dopuna prikazani su u tablici 1.

⁷⁰ Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2017/815, Bruxelles, 12. svibnja 2017., str. 1.

Tablica 1. Izmjene i dopune EU Uredbe 2015/1998, EU Uredbom 2017/815.

Izmijenjeno poglavlje	Uredba 2015/1998	Uredba 2017/815
Zaštita u zračnim lukama	Kritične zone se uspostavljaju u zračnim lukama u kojima više od 40 osoba ima identifikacijsku iskaznicu zračne luke kojom se omogućuje pristup u zaštitno ograničena područja.	Kritične zone uspostavljaju se u zračnim lukama u kojima više od 60 osoba ima identifikacijsku iskaznicu zračne luke kojom se omogućuje pristup u zaštitno ograničena područja.
Zaštita zrakoplova	Upućivanja na treće zemlje u ovom poglavlju i tamo gdje je to primjenjivo u Provedbenoj odluci Komisije C(2015) 8005 uključuju druge države i područja na koja se, u skladu s člankom 355. Ugovora o funkcioniranju Europske unije, ne primjenjuje glava VI. dijela trećeg tog Ugovora.	Popis zabranjenih predmeta za zaštitne preglede zrakoplova u unutrašnjosti zrakoplova jednak je onome utvrđeno u Dodatku 1–A. Sastavljene eksplozivne i zapaljive naprave smatraju se zabranjenim predmetima za zaštitne preglede zrakoplova na vanjskim dijelovima zrakoplova.
Pregled tekućina, aerosola i gelova (LAG-ova)	Pregled LAG-ova mora također biti u skladu s dodatnim odredbama utvrđenima u Provedbenoj odluci Komisije C(2015) 8005.	Nadležno tijelo može odrediti kategorije LAG-ova koji se, iz objektivnih razloga, moraju podvrgnuti posebnim postupcima pregleda ili se mogu izuzeti od pregleda. O tako utvrđenim kategorijama mora se obavijestiti Komisija.
Predana prtljaga	Putnici moraju biti obaviješteni o zabranjenim predmetima koji su navedeni u Dodatku 5-B prije obavljanja prijave za let (<i>check-in</i>).	Zračni prijevoznik osigurava da se putnici prije obavljanja prijave za let (<i>check-in</i>) obavijeste o zabranjenim predmetima koji su navedeni u Dodatku 5-B.
Zaštita tereta i pošte	„Zaštita tereta i pošte za utovar na zrakoplov u zračnim lukama.”	Zaštita tereta i pošte tijekom rukovanja, skladištenja i utovara u zrakoplov”
Zalihe za opskrbu tijekom leta	Ako je nadležno tijelo zadovoljno s podacima, ono može odobriti dobavljača kao reguliranog dobavljača za navedene lokacije. Ako nadležno tijelo nije zadovoljno, ono o razlozima odmah obavješćuje subjekt koji je tražio odobrenje za reguliranog dobavljača.	Ako... ono mora osigurati da se potrebni podaci o reguliranom dobavljaču unesu u bazu podataka Unije o sigurnosti lanca opskrbe najkasnije sljedeći radni dan. Pri unosu u bazu podataka, nadležno tijelo svakoj odobrenoj lokaciji dodjeljuje jedinstvenu alfanumeričku oznaku u standardnom formatu.
Zapošljavanje i osposobljavanje osoblja	Uspješan završetak provjera podobnosti u skladu s točkama, kompetencija u tehnikama podučavanja, poznavanje radnog okruženja u odgovarajućem području zaštite zračnog prometa, kompetencija u elementima zaštite o kojima podučavaju.	Instruktori moraju proći postupak ponovne certifikacije najmanje svakih pet godina.

Izvor: Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998, Bruxelles, 5. studeni 2015, Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2017/815, Bruxelles, 12. svibnja 2017.

4. ANALIZA STANDARDA ZAŠTITE PREMA ICAO-U I EU

Kada se govori o zaštiti u zračnom prometu prvo na što se pomisli je zaštita zrakoplova od svih mogućih nezakonitih djelovanja koja se mogu primijeniti kako bi omeli normalan rad i funkciju zračnog prometa. Kako do toga ne bi došlo zaštita zračnog prometa se provodi kroz dva bitna dokumenta. Dodatak 17 dokument je stavljen kao prvi i globalni jer je i temeljni dokument pri izradi drugog dokumenta, odnosno Uredbe Komisije (EU) kao regionalne u provođenju zaštite civilnog zrakoplovstva. U ovom poglavlju će se uspoređivati dva standarda zaštite zračnog prometa (Tablica 2.), odnosno Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu i Uredba Komisije (EU) br. 2015/1998. Pošto je u trećem poglavlju glavna tema bilo opisivanje svakog od standarda zaštite, ovdje će se navesti njihove sličnosti i razlike.

Tablica 2. Razlike između Dodatka 17 i EU Uredbe 2015/1998

Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu	Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998
<ul style="list-style-type: none">• Temeljni dokument• Temelji se na međunarodnim standardima ⁷¹ i preporučenim ⁷² praksama• Sastoji se od predgovora i pet poglavlja• Posljednje izdanje 3. kolovoz 2017.• Dostupan na šest jezika• Propisuje aspekte upravljanja i koordinacije za sve države članice• Postavlja tehničke standarde• Cilj prenijeti države ugovornice na visoku odgovornost sigurnosti• Provedba vlastitog, učinkovitog programa nacionalne sigurnosti država članica• Minimalni standardi koji ni u kojem slučaju ne smiju biti smanjeni	<ul style="list-style-type: none">• Na temelju Dodatka 17 (detaljnija i obimnija)• Sastoji se od uvoda i dvanaest poglavlja• Posljednje izmjene i dopune 1. svibnja 2017.• Dostupna na dvadeset i četiri jezika• Cilj zatvoriti zaštitne propuste i uspostaviti usklađenost širom zajednice i zakonodavstvo u zrakoplovnoj zaštiti• Fokus na jedinstvene ciljeve vezane uz zaštitu zračne luke, pregled putnika i tereta, zaštitu zrakoplova, tereta, poštanska i ugostiteljska sigurnost, obuka osoblja...• Detaljne mjere koje treba ispuniti• Sve države članice moraju: uvesti nacionalni program, program kontrole kvalitete i osposobljavanja i nadležno tijelo odgovorno za organizaciju i praćenje provedbe

⁷¹ Standardi – obavezna primjena u Državama članicama

⁷² Preporuča se primjena u Državama članicama

Izvor: Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998, Bruxelles, 5. studeni 2015 i Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: *Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, Tenth Edition, April 2017.

Kada se opisuju Dodatak 17 i EU Uredba vidi se da oba standarda imaju svoja pravila koja se primjenjuju u Državama članicama SAD-a i Državama članicama EU. S obzirom da je Dodatak 17 dosta kraći i standardi su minimalni za razliku od spomenute Uredbe, koja je s druge strane toliko detaljnija i opsežnija, za oba standarda jednako vrijede neka od pravila kada se govori o zaštiti u zračnom prometu. Zajedničke mjere koje vrijede i za ICAO i za EU Uredbu su:

- Zaštita zrakoplova
- Zaštita putnika i ručne prtljage
- Zaštita predane prtljage

Navedene mjere jednih i drugih opisane u trećem poglavlju najvećim dijelom odgovaraju međunarodnim standardima zaštite iz Dodatka 17 Čikaške konvencije. Radi primjene usvojenih mjera države članice bile su dužne u vrlo kratkom roku usvojiti nacionalni program zaštite i odrediti tijelo zrakoplovnih vlasti nadležno za koordinaciju i primjenu nacionalnog programa. Standardi propisani Uredbom jesu minimum koji države moraju usvojiti radi osiguranja zaštite civilnog zrakoplovstva te im je dopušteno da usvoje strože mjere.⁷³

Što se tiče ICAO-a, valja napomenuti da je njegova uloga u zaštiti međunarodnog civilnog zrakoplovstva vrlo značajna. Prati napredak država u usvajanju i primjeni međunarodnih standarda zaštite (Dodatak 17) te im pruža logističku i financijsku pomoć u rješavanju aktualnih problema zaštite.⁷⁴

„Komisija bez odgode obavješćuje mjerodavna tijela država članica ako dobije informacije koje ukazuju na to da standardi zaštite sa značajnim utjecajem na cjelokupnu razinu zaštite zračnog prometa u Uniji koje primjenjuje treća zemlja⁷⁵ ili druga predmetna zemlja ili područje više nisu jednakovrijedni zajedničkim osnovnim standardima Unije.“⁷⁶

„Mjerodavna tijela država članica bez odgode se obavješćuju ako Komisija dobije informacije o radnjama, uključujući kompenzacijske mjere, koje potvrđuju da je ponovno uspostavljena jednakovrijednost odgovarajućih standarda zaštite koje primjenjuje treća zemlja ili druga predmetna zemlja ili područje.“⁷⁷

⁷³ Radionov, N., Čapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I.: *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 444.

⁷⁴ Ibid., str. 449.

⁷⁵ bilo koja država ili područje koje nije područje EU

⁷⁶ Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998, Bruxelles, 5. studeni 2015, str. 19.

⁷⁷ Ibid., str. 20.

5. MEĐUNARODNA SURADNJA U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA

Kako bi zaštita civilnog zračnog prometa bila sve sigurnija i unaprijeđenija, vrlo je bitna međunarodna suradnja država članica radi boljeg razumijevanja i provođenja zaštitnih mjera. Na globalnoj razini, ICAO Dodatak 17, koji je obvezujući za sve države ugovornice već postoji od sedamdesetih godina. Na temelju ove odredbe Dokument 30. Europske konferencije za civilno zrakoplovstvo (European Civil Aviation Conference – ECAC) je objavljen na europskoj razini. Kao posljedica napada 11. rujna i terorističkih napada u Londonu i Madridu, doneseni su daljnji propisi koji su detaljnije opisani, među njima i Uredba (EU) 2320/2002⁷⁸ i njemački Zakon o zrakoplovnoj sigurnosti. Svi propisi služe za zaštitu civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Na slici 5. se vidi koliko članica država svaki propis broji.⁷⁹



Slika 5. Međunarodna razina država članica u vezi zaštite civilnog zračnog prometa

Izvor:

https://www.google.hr/search?biw=1366&bih=638&tbm=isch&sa=1&q=ICAO+international+level&oq=ICAO+international+level&gs_l=psy-ab.3...44918.49061.0.49313.7.7.0.0.0.125.667.6j1.7.0...0...1.1.64.psy-ab..0.2.218...0i8i30k1j0i24k1.jVWi7GzmvaU#imgrc=XZiAZiEN37giSM:, 14.8.2017.

⁷⁸ Prvi propis koji je na razini EU uredio pitanja sigurnosne zaštite zračnog prijevoza jest Uredba 2320/2002.

⁷⁹ https://www.files.ethz.ch/isn/44176/Air_Security.pdf, 14.8.2017.

Gospodarska okrenutost Europske Unije tržištu Sjedinjenih Američkih Država nije upitna. O međusobnoj ovisnosti tih dvaju tržišta u zračnom prometu brojevi govore sami za sebe, zajedno ova tržišta pokrivaju više od 50% svjetskog tržišta zračnih usluga, a na godišnjoj razini promet putnika između EU i SAD-a prelazi 50 milijuna.⁸⁰

Ono što je vrlo bitno za provođenje zaštite civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja je da su zajednički sigurnosni standardi najviše dobro za globalni zrakoplovni sustav koji se temelji na čvorištima. Standardi se moraju se provoditi između EU i trećih zemalja kao i unutar EU. S jedne se strane pojavljuju problemi ako pojedina država primjenjuje više standarde od drugih. S druge strane, zaštitni rascjepi se uvijek javljaju ako se pojedina država ne pridržava zaštitnih standarda i stoga ne može biti priznata kao sigurna nakon sigurnosnih inspekcija Europske komisije.⁸¹

Prema ICAO-u u Dodatku 17 jasno je navedeno kako je međunarodna suradnja između država članica iznimno bitna za provođenje zaštite. Ako bi neka od država htjela predstaviti svoje zahtjeve za dodatnim zaštitnim mjerama u odnosu na let/letove svojih operatora, ti zahtjevi moraju biti udovoljeni. Ako pak ti zahtjevi ne mogu biti udovoljeni Država koja je zatražila te mjere mora razmotriti ponuđene alternativne mjere jednake onima koje je zatražila. Obavezna je suradnja Država članica u pogledu razvoja i razmjene informacija vezanih uz Nacionalne programe zaštite civilnog zrakoplovstva, programa obuke i programa za kontrolu kvalitete.

Bitno je da svaka Država članica razvija i primjenjuje procedure za razmjenu informacija o prijetnjama koje su od interesa za zaštitu civilnog zrakoplovstva drugim Državama na koje se te informacije odnose. Također te informacije moraju biti zaštićene i pravilno korištene kako bi se izbjegla neprikladna uporaba ili otkrivanje tih podataka.

U rujnu 2008. EU i ICAO su potpisali Memorandum⁸² kojim su se dogovorili o suradnji u provođenju inspekcija nad državama članicama EU radi provjere usklađenosti mjera zaštite zračnog prijevoza s međunarodnim odnosno EU standardima. S obzirom na to da propisi EU uglavnom pokrivaju standarde iz Dodatka 17, na taj način ICAO i EU izbjegavaju dvostruko obavljanje istog posla. Smisao sporazuma je postići efikasnije korištenje raspoloživim resursima te ostvariti uštedu i optimalni učinak nadzornih kontrola država i zračnih luka.⁸³

⁸⁰ Radionov, N., Čapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I.: *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb, 2011., str. 414.

⁸¹ https://www.files.ethz.ch/isn/44176/Air_Security.pdf, 14.8.2017.

⁸² Stranke su se potpisivanjem ovog Memoranduma o suradnji u korist međunarodnoga civilnog zrakoplovstva dogovorile o jačanju svojih odnosa i uspostavi tješnje suradnje u području sigurnosti i zaštite u zrakoplovstvu, upravljanju zračnim prometom i zaštiti okoliša, te omogućivanju, u skladu s utvrđenim pravilima poslovnika, sudjelovanja u aktivnostima te sudjelovanja na sastancima u svojstvu promatrača.

⁸³ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22011X0909\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22011X0909(01)), 17.8.2017.

6. ZAKLJUČAK

Zaštita civilnog zračnog prometa uz sigurnost jedan je od najvažnijih aspekata funkcioniranja civilnog zračnog prometa. Međunarodni standardi zaštite civilnog zračnog prometa se sve više unaprjeđuju i primjenjuju kako bi zračni promet mogao u cijelosti funkcionirati bez ikakvih problema. Najvažnija dva standarda zaštite su Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu kojeg je propisala Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO), i Provedbena Uredba 2015/1998 koju je propisala Europska Komisija. Za razliku od europske Uredbe 2015/1998, u Dodatku 17, navedeni su minimalni standardi koji nikako ne smiju biti smanjeni. Uredba temeljena na Dodatku 17 je mnogo detaljnija i opsežnija, stoga se izbjegava dvostruko obavljanje istog posla.

Standardi zaštite u Dodatku 17. podijeljeni su na pet poglavlja koja čine definicije, opća načela vezana za ciljeve, primjenjivost, zaštita i olakšice, Međunarodna suradnja, oprema, istraživanje i razvoj, zatim organizaciju koju čine Nacionalna organizacija i nadležno tijelo, operacije zračne luke, operateri zrakoplova, kontrola kvalitete, pružatelji usluga u zračnom prometu, preventivne zaštitne mjere vezane za kontrolu pristupa, zrakoplov, putnike i njihovu kabinsku prtljagu, odvojenu (predanu) prtljagu, *cargo*, poštu i ostale robe, posebne kategorije putnika, zemaljsku stranu, *cyber* prijetnje i posljednje na upravljanje odgovorom na djela nezakonitog ometanja. Europska Uredba je već malo drugačija iako se temelji na svemu nabrojanom iznad. Uredba (EU) 2015/1998 je stroža što se tiče navedenih mjera. Ona sadrži dvanaest poglavlja koja su vrlo strogo i detaljno obrađena.

Usklađivanje svih standarda, Dodatka 17 i Provedbene Uredbe, najvažniji je cilj odredbi. Postizanje toga bi značilo značajno poboljšanje zaštite u civilnom zrakoplovstvu i otvoren put do uravnotežene sigurnosne arhitekture.

LITERATURA

1. Radionov, N., Čapeta, T., Marin, J., Bulum, B., Kumpan, A., Popović, N., Savić, I.: *Europsko prometno pravo*, Pravni fakultet, Zagreb, 2011.
2. Ormož, T.: *Analiza nacionalnog programa sigurnosti zračnog prometa*, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 2016., (Diplomski rad)
3. URL: <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>, (pristupljeno: lipanj 2017.)
4. URL: <https://www.icao.int/Security/SFP/Pages/SecurityManual.aspx>, (pristupljeno: lipanj 2017.)
5. URL: <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>, (pristupljeno: srpanj 2017.)
6. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en, (pristupljeno: srpanj 2017.)
7. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy_en, (pristupljeno: srpanj 2017.)
8. Commission Staff Working Document (*Accompanying the document*): *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of Regions (An Aviation Strategy for Europe)*, Brussels 2015.
9. Hellenberg, T., Vissuri, P., Nicander, L.: *Securing Air Traffic (Case CBRN Terrorism)*, Aleksanteri Institute, University of Helsinki 2011.
10. URL: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/future_of_avsec_en, (pristupljeno: srpanj 2017.)
11. Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation: *Security, Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*, Tenth Edition, April 2017.
12. Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2015/1998, Bruxelles, 5. studeni 2015.
13. Službeni list Europske Unije: Provedbena Uredba Komisije (EU) 2017/815, Bruxelles, 12. svibnja 2017.

14. URL: https://www.files.ethz.ch/isn/44176/Air_Security.pdf, (pristupljeno: kolovoz 2017.)

15. URL: [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22011X0909\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX:22011X0909(01)), (pristupljeno: kolovoz 2017.)

POPIS KRATICA

ACI	(Airports Council International) međunarodno vijeće zračnih luka
ACS	(Automatic Configuration Server) softver za automatsko potvrđivanje
AEA	(Aircraft Electronics Association) udruženje zrakoplovnih elektroničara
ASA	(Aviation Security Audit) odjel za kontrolu zrakoplovne zaštite
ASP	(Aviation Security Policy) odjel zaštitne politike zrakoplovstva
AVSEC	(Aviation Security Service) služba za zrakoplovnu zaštitu
ECAC	(European Civil Aviation Conference) europska konferencija za civilno zrakoplovstvo
EDD	(Explosive Detection Dogs) psi za otkrivanje eksploziva
EDS	(Explosive Detection System) sustav za otkrivanje eksploziva
HHMD	(Hand Held Metal Detector) ručni detektor metala
IATA	(International Aviation Association) međunarodno udruženje zračnih prijevoznika
ICAO	(International Civil Aviation Organisation) organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva
IETC	(International Explosives Technical Commission) međunarodna tehnička komisija za eksplozive
LAG	(Liquid, aerosoles and gels) tekućine, raspršivači i gelovi
LED	(Liquid explosive detection) oprema za otkrivanje tekućih eksploziva
MDV	metal detektorska vrata
SARP	(Standards and Recommended Practices) standardi i preporučene prakse
SMD	(Shoes Metal Detector) detektor metala za obuću
STEB	(Security Tamper- Evident bag) namjenska zapečaćena vrećica
USAP	(Universal Security Audit Programme) univerzalne zaštitne revizije

POPIS SLIKA

Slika 1. Naslovna strana Priručnika za zaštitu civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja - Dokument 8973 - Ograničeni (Aviation Security Manual - Doc 8973 - Restricted)	3
Slika 2. Naslovna stranica ICAO Dodatka 17	8
Slika 3. Ostali Dodatci ICAO-a.....	10
Slika 4. Višekratna prozirna plastična vrećica zapremine do jedne litre.....	22
Slika 5. Međunarodna razina država članica u vezi zaštite civilnog zračnog prometa	34

POPIS TABLICA

Tablica 1. Izmjene i dopune EU Uredbe 2015/1998, EU Uredbom 2017/815.	31
Tablica 2. Razlike između Dodatka 17 i EU Uredbe 2015/1998	32



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
10000 Zagreb
Vukelićeva 4

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem kako je ovaj _____ završni rad
isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na
objavljenu literaturu što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.
Izjavljujem kako nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, niti je prepisan iz
necitiranog rada, te nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.
Izjavljujem također, kako nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj
visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.
Svojim potpisom potvrđujem i dajem suglasnost za javnu objavu _____ završnog rada
pod naslovom **Usporedna analiza međunarodnih standarda zaštite zračnog
prometa**
na internetskim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom
repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

U Zagrebu, 1.9.2017

Student/ica:

Imes Almačić
(potpis)