

# Razvoj međunarodnih standarda zaštite zračnog prometa

---

Šipušić, Krešo

Undergraduate thesis / Završni rad

2019

*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:119:012951>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-17**



*Repository / Repozitorij:*

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



**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU**  
**FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**

**Krešo Šipušić**

**RAZVOJ MEĐUNARODNIH STANDARDA ZAŠTITE**  
**ZRAČNOG PROMETA**

**ZAVRŠNI RAD**

**Zagreb, 2019.**

Sveučilište u Zagrebu  
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

**RAZVOJ MEĐUNARODNIH STANDARDA ZAŠTITE  
ZRAČNOG PROMETA**

**DEVELOPMENT OF AIR TRAFFIC SECURITY  
INTERNATIONAL STANDARDS**

Mentor: Arijana Modić, mag. ing. traff.

Student: Krešo Šipušić

JMBAG: 0135240580

Zagreb, 2019.

# RAZVOJ MEĐUNARODNIH STANDARDA ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA

## SAŽETAK

Razvojem zračnog prometa i njegovih podsustava, rastom potražnje za zračnim prijevozom, povećavali su se rizici od djela nezakonitog ometanja. Kako bi se spriječilo povećanje prijetnji i rizika od djela nezakonitog ometanja, tako se razvijala i razina zaštite, odnosno mjere zaštite. Zaštita čini ključan dio u održavanju prihvatljive razine sigurnosti i šticeanja zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja. Promatrajući kroz regulatorni aspekt, tako su se razvijali standardi i preporučene prakse vezane uz zaštitu. Kako bi se potrebna razina zaštite osigurala uspostavljene su razne Agencije i Organizacije koje su za to zadužene. U ovom završnom radu, opisan je rad i razvoj tih organizacija. Glavnu ulogu imaju Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO – International Civil Aviation Organization) koja kroz svoje Dodatke (Annexe) donosi standarde i preporučene prakse namijenjene državama članicama ICAO-a. U ovom radu posebno je opisan Dodatak 17- Zaštita. Za zaštitu europskog neba zadužena je Europska komisija koja standarde provodi kroz svoje Uredbe i propise koji su detaljno opisani u ovom radu.

**KLJUČNE RIJEČI:** zaštita zračnog prometa, ICAO, dodatak 17 - Zaštita, standardi zaštite, preporučene prakse, Europska komisija, uredbe

# **DEVELOPMENT OF AIR TRAFFIC SECURITY INTERNATIONAL STANDARDS**

## **SUMMARY**

Along with the development of air traffic and its subsystems and increasing demand for air transport, the risks of an act of unlawful interference have been increasing. In order to prevent the increase of the threat and the risk of acts of unlawful interference, security and its measures has been developed. Security is a key element in maintaining an acceptable level of safety and security of air traffic from acts of unlawful interference. Regarding the regulatory aspect, standards and recommended practices for security have been developed. In order to achieve the required level of security, various agencies and organizations have been established. In this bachelor's thesis, the work and development of these organizations is described. Leading role has the International Civil Aviation Organization (ICAO), which through its Annexes carries out the laws and regulations. In this paper, Annex 17 - Security is specifically described. For the safety and protection of the European sky, the European Commission is responsible through its regulations, which are described in this thesis in detail.

**KEYWORDS:** air traffic security, ICAO, Annex 17 - Security, security standards, recommended practices, European Commission, regulations

## SADRŽAJ

<b>1. UVOD.....</b>	<b>1</b>
<b>2. RAZLOZI RAZVOJA I IMPLEMENTACIJE MEĐUNARODNIH STANDARDA ZAŠTITE .....</b>	<b>3</b>
<b>3. ULOGA ORGANIZACIJE MEĐUNARODNOG CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA I EUROPSKE KOMISIJE U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA .....</b>	<b>5</b>
3.1. ULOGA ORGANIZACIJA MEĐUNARODNOG CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA .....	5
3.2. ULOGA EUROPSKE KOMISIJE U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA .....	9
<b>4. OBVEZE DRŽAVA ČLANICA U POGLEDU ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA</b>	<b>13</b>
<b>5. ANALIZA STANDARDA ZAŠTITE PREMA ICAO I EU.....</b>	<b>18</b>
5.1. ANALIZA STANDARDA ZAŠTITE PREMA ICAO (DODATAK 17).....	18
5.2. ANALIZA STANDARDA ZAŠTITE PREMA EUROPSKOJ KOMISIJI.....	25
5.2.1. <i>Provedbena uredba komisije (EU) 2015/ 1998.....</i>	<i>25</i>
5.2.2. <i>Provedbena uredba komisije 2017/815 .....</i>	<i>37</i>
<b>6. ZAKLJUČAK.....</b>	<b>39</b>
<b>LITERATURA .....</b>	<b>41</b>
<b>POPIS KRATICA .....</b>	<b>43</b>
<b>POPIS SLIKA.....</b>	<b>45</b>

# 1. Uvod

Zrakoplovstvo je snažan pokretač gospodarskog rasta, stvaranja radnih mjesta, trgovine i mobilnosti u svijetu stoga je važno osigurati potrebnu zaštitu i sigurnost u ovoj grani prometa. Zaštita zračnog prometa podrazumijeva sprečavanje nezakonitog ometanja, poglavito sprečavanjem toga da oružje i eksplozivi dođu u blizinu zrakoplova. Desetljećima je jedno od prioritetnih pitanja, posebice nakon terorističkih napada u rujnu 2001. Otada se regulatorni okvir u tom području u cijelom svijetu znatno proširio, i to ili na nacionalnoj razini ili na temelju međunarodne suradnje/ sporazuma.

Kako bi se spriječili bilo kakvi nesporazumi i pridonijelo suradnji između država 1944. godine osnovana je Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva koja je zadužena za stalni nadzor uvođenja i provođenja Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu koja se sastoji od 19 dodataka. Za zaštitu zračnog prometa posebno je važan dodatak 17 - Zaštita civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. te s njim povezani Univerzalni program za kontrolu zaštite (USAP- The Universal Security Audit Programme).

Uz ICAO važnu ulogu u zaštiti zračnog prometa ima i Europska komisija koja djeluje pod Europskom unijom i djeluje na području cijele Europe. Europska unija je sa svoje strane razvila odgovarajuću politiku koja se redovito ažurira kako bi se u obzir uzeli novi rizici, prijetnje i tehnološke promjene. Glavna zadaća Europske komisije je pripremanje i predlaganje uredbi koje pridonose sveukupnoj zaštiti civilnog zračnog prometa.

Zbog tehnološkog napretka i sve većeg korištenja zračnog prometa kao način prijevoza, nužno je provoditi inspeksijske nadzore i kontrole te ih implementirati kroz određene nadležne agencije u cilju zadovoljena potrebnih standarda zaštite zračnog prometa.

Kroz poglavlja ovog završnog rada objašnjeni su ciljevi, područja djelovanja, razvoj i postignuća nadležnih agencija i organizacija koje su zadužene za razvoj međunarodnih standarda zaštite zračnog prometa. Razlozi razvoja i implementacije međunarodnih standarda zaštite.

Rad je podijeljen u 6 cjelina kako slijedi:

1. Uvod,

2. Razlozi razvoja i implementacije međunarodnih standarda zaštite,
3. Uloga Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva i Europske komisije u zaštiti zračnog prometa,
4. Obveze država članica u pogledu zaštite zračnog prometa,
5. Analiza standarda zaštite prema ICAO i EU,
6. Zaključak.

U drugom poglavlju obrađena je tematika razvoja i implementacije međunarodnih standarda zaštite te na koje načine i iz kojih razloga su se ti standardi implementirali.

Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva i Europska komisija odigrale su ključne uloge u uspostavljanju potrebne zaštite u civilnom zračnom prometu, što je prikazano u trećem poglavlju.

Kako bi se održao potreban standard i omogućila potrebna zaštita važnu ulogu imaju i države članice. U četvrtom poglavlju prikazane su zadaće i obveze država članica koje su dužne provoditi u cilju zadovoljenja standarda te osiguravanja potrebne razine zaštite civilnog zračnog prometa.

U prvom djelu petog poglavlja opisani su standardi i preporučene prakse od kojih se sastoji Dodatak 17, a u nastavku poglavlja prikazane su provedbene Uredbe Europske komisije.



## **2. Razlozi razvoja i implementacije međunarodnih standarda zaštite**

Veliki pritisak se vršio na europske i međunarodne donositelje zakona zbog potrebe i želje za što oštrijom regulacijom dva bitna aspekta, koji su do nedavno funkcionirali paralelno bez straha od preklapanja – efikasnosti i zaštite zračnog prometa u svrhu postizanja sigurnosti. No, u modernom dobu je sve veća potreba za pravnim instrumentima koji će osigurati njihovo međudjelovanje, a sve u cilju postizanja maksimalne zaštite svih korisnika zrakoplovnih usluga [1].

Zbog zaštite civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja, poput terorističkog djelovanja, na globalnoj, ali i nacionalnim razinama ustrojen je sustav zaštite. U sustavima zaštite kao važne elemente potrebno je navesti subjekte i mjere zaštite [2].

Drastično povećanje zločina negativno je utjecalo na sigurnost civilnog zračnog prometa tijekom kasnih 60-ih i rezultiralo izvanrednom sastanku ICAO-a u lipnju 1970. godine. Rezultat tog sastanka je bio unaprjeđenje starog ili sastavljanje novog Dodatka Čikaškoj konvenciji koji bi se posebno odnosio na probleme nezakonitog ometanja i nezakonite otmice zrakoplova [3].

Prateći posao Komisije zračne plovidbe (ANC - The Air Navigation Commission), Odbora za zračni promet te Odbora za nezakonito ometanje, standardi i preporučene prakse za zaštitu su usvojene od strane odbora 22. svibnja 1974. godine i implementirane u zaseban Dodatak, Dodatak 17- Zaštita civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Ovaj Dodatak je osnova programa zaštite ICAO od nezakonitog ometanja civilnog zrakoplovstva i djelovanje ovog programa osigurava zaštitu civilnog zrakoplovstva njihovih subjekata i objekata od nezakonitog ometanja. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva uvela je mjere za sprječavanje sva djela nezakonitog ometanja u svijetu, koje su nužne za osiguranje budućnosti civilnog zrakoplovstva i međunarodne zajednice [3].

Prije događaja iz 2001. (pad „blizanaca“), pitanje zaštite zračnog prometa svake države članice EU bilo je uređeno na državnoj razini, odnosno svaka država imala je svoje konkretne zakone ovisno o procjeni rizika. Nakon 2001. godine, 2002. godine, donesena je prva uredba EU. Od 2002. godine Europska komisija uspostavila je zajednička pravila za zaštitu osoba i robe od nezakonitog djelovanja. S obzirom na potrebu za većom fleksibilnošću u donošenju zaštitnih mjera kako bi se odgovorilo na rastuće rizike i omogućilo uvođenje novih tehnologija,

početna okvirna Uredba (EZ) br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća kojom se utvrđuju zajednička pravila u područje civilnog zrakoplovstva zamijenjena je Uredbom (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća [4].

Nacionalno zakonodavstvo Republike Hrvatske u dijelu zaštite civilnog zrakoplovstva temelji se na europskom zakonodavstvu i usklađeno je se međunarodnim standardima i preporukama.

Mjere zaštite, kao jedan od elemenata sustava zaštite, obavljaju se i primjenjuju u dijelu operacija aerodroma, zračnog prijevoznika i lanca dostave. Usklađenost i kvaliteta sustava zaštite, a tako i mjera, stalno se nadzire kroz djelovanje i Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo kojoj su u Republici Hrvatskoj dodijeljene odgovornosti „Nadležnog tijela“ u području zaštite civilnog zrakoplovstva [2].

### 3. Uloga Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva i Europske komisije u zaštiti zračnog prometa

#### 3.1. Uloga Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva u zaštiti zračnog prometa

Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva je utemeljena 1944.godine kao specijalizirana agencija UN-a. Zadužena je za stalni nadzor uvođenja i provođenje Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Čikaška konvencija).

Surađuje s državama potpisnicima Čikaške konvencije, kojih ima 191, kako bi se utvrdile norme i preporučene prakse, no isto tako, za države potpisnice ne postoji obvezujući mehanizam koji bi osigurao njihovo ispravno provođenje. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva podupire sigurnu, ekonomski održivu i učinkovitu politiku koja vodi brigu o okolišu. Poboljšanje sigurnosti na globalnom području je jedna od osnovnih ICAO-ovih strategija koja se konstantno nadopunjuje i obnavlja koordiniranim aktivnostima i ciljevima [5].



**Slika 1.** Službeni znak ICAO organizacije

Izvor: [6]

Sastoji se od tri glavna tijela, a to su Skupština, Vijeće i Tajništvo. Skupština zasjeda minimalno jednom godišnje na inicijativu Vijeća. Vijeće saziva Skupštinu u prikladno vrijeme i na prikladnom mjestu, no isto tako Skupštinu može sazvati izvanredno u bilo koje vrijeme i na bilo kojem mjestu. Pri izvanrednom sazivanju Skupštine uvjet je da je na zahtjev Vijeća ili deset država ugovornica koje zahtjev upućuju Glavnom tajniku. Svaka država ugovornica ima jednako pravo glasa, odnosno da budu predstavljene kao i sve ostale na zasjedanju Skupštine.

Vijeće je sastavljeno od 36 država ugovornica koje je izabrala Skupština i ono je tijelo koje je stalno odgovorno Skupštini. Vijećem predsjedja Predsjednik Vijeća, a članove Vijeća bira Skupština svake tri godine.

Tajništvo je podijeljeno na pet glavnih odjela, a na čelu mu je Glavni Tajnik. Od 1992. godine je jedna od članica ICAO-a i Republika Hrvatska koja je tada morala prihvatiti zahtjeve koje je ICAO stavio pred nju. Temeljem ICAO zahtjeva od svojih članica uspostavu Nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa na temelju ICAO standarda i preporučenih praksi (SARPs- Standards and Recommended Practices) koji su za zaštitu definirani u Dodatku 17 Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu.

Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva surađuje s ostalim članovima Ujedinjenih naroda kao što su: Svjetska meteorološka organizacija (WMO - World Meteorological Organization), Međunarodna telekomunikacijska unija (ITU - International Telecommunication Union), Svjetska zdravstvena organizacija (WHO - World Health Organization) i Međunarodna pomorska organizacija (IMO - International Maritime Organization).

Odgovorna je za :

- sigurnost,
- registriranje zrakoplova
- plovidbenost,
- prevenciju gospodarskog otpada,
- poštenu konkurenciju,
- standardizaciju zrakoplova,
- standarde u zračnom prometu [5].

Cilj i zadaće Organizacije su razvijanje načela međunarodne zračne plovidbe i poticanje planiranja i razvoja međunarodnog zračnog prometa i to:

- osiguranjem sigurnog i pravilnog rasta međunarodnog civilnog zrakoplovstva u cijelom svijetu,
- poticanjem gradnje i uporabe zrakoplova u civilne svrhe,
- poticanjem razvoja zračnih puteva, zračnih luka i sredstava zračne plovidbe za međunarodno civilno zrakoplovstvo,

- omogućavanjem sigurnog, redovnog, učinkovitog i ekonomičnog zračnog prometa,
- sprječavanjem gospodarstvenih gubitaka uzrokovanih pretjeranom konkurencijom,
- osiguravanjem potpunog poštivanja prava svake Države ugovornice i osiguravanjem primjerenih mogućnosti sudjelovanja zrakoplovnih tvrtki svake Države ugovornice u međunarodnom zračnom prometu,
- izbjegavanjem diskriminacije među Državama ugovornicama,
- unapređivanjem sigurnosti letenja u međunarodnoj zračnoj plovidbi,
- pomaganjem općeg razvoja svih vidova međunarodnog civilnog zrakoplovstva [7].

Uz naknadni uvid, možda se čini teško zamisliti kako događaji sabotaže, nezakonite otmice zrakoplova i upotrebe zrakoplova u svrhu provođenja terorističkih napada (kao što je bilo slučaj 11. rujna 2001. godine) nisu mogli biti predviđeni od strane autora Čikaške konvencije, osnivačkog subjekta ICAO-a i ustanovitelja međunarodnog zakonodavstva. U vrijeme 1944. godine nitko nije mogao predvidjeti takve prijetnje i potrebu za mjerama zaštite.

Kada se zaštita u zračnom prometu pojavila kao ozbiljan problem u kasnim 60-ima, javila se potreba za postavljanjem međunarodnog okvira za rješavanje djela nezakonitog ometanja. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva preuzela je vodeću ulogu u razvoju politike zaštite u zračnom prometu i mjera na međunarodnoj razini i danas je unaprjeđenje globalne zaštite zračnog prometa ključan cilj Organizacije.

Odredbe o međunarodnoj zaštiti u zračnom prometu prvi put su distribuirane kao Dodatak 17 Čikaške konvencije 1974. godine i od tada su poboljšane i ažurirane 16 puta. Deseto izdanje Dodatka 17, koje sadrži šesnaestu nadopunu Dodatka stupilo je na snagu 16. studenog 2018. godine.

S uvođenjem Dodatka 17, ICAO je državama započeo pružati materijale koji bi olakšali izvršenje međunarodnih mjera zaštite, a glavni dokument je bio „Security Manual for Safeguarding Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference (Doc 8973 - Restricted) [8].

U početku, ICAO-ov rad na području zaštite bio je usmjeren na razvijanju Standarda i Preporuka (SARPs – Standards and Recommended Practices) koji bi se implementirali u Dodatak 17. Tijekom godina, rad Organizacije se u području zaštite zrakoplovstva proširio i danas se u osnovi provodi u tri međusobno povezana područja: inicijativa politike, revizije usmjerene na sposobnost država članica da nadgledaju aktivnosti vezane za zrakoplovnu zaštitu u svom području i pomoć državama koje nisu u stanju riješiti ozbiljne nedostatke u smislu

zaštite istaknute u revizijama ICAO-a. Zaštitne provjere se izvode u okviru programa Univerzalne provjere zaštite (USAP - Universal Security Audit Programme) kojim upravlja Odjel za provođenje audita zaštite zrakoplovstva (ASA - Aviation Security Audit Section). Kratkoročnu ili hitnu asistenciju u sklopu zaštite pruža Program podrške i razvoja (ISD - Integrated Surveillance and Defense), kojim upravlja Odjel zaštite ISD-a, a projekt dugoročne pomoći pruža se putem Ureda za tehničku suradnju (TCB - Technical Co-operation Bureau).

Rad agencije je prvenstveno usmjeren na održavanje vrijednosti Dodatka 17 i popratnog materijala kao što je Dokument 8973, što predstavlja značajan izazov evoluirajuću prirodu prijetnje. Politika zaštite je u nadležnosti Odjela za provođenje audita zaštite zrakoplovstva (ASA), koji promovira uvođenje Dodatka 17 kroz seminare i radionice kao i kroz određena uputstva na kojima sudjeluju stručnjaci zračnih luka, zračnih prijevoznika i agencija za provedbu zakona.

Suprotstavljanju rastuće prijetnje civilnom zrakoplovstvu, ICAO se oslanja na savjete stručnjaka koji čine dio komisije Zaštite zrakoplovstva (AVSEC – Aviation Security). Vijeće je osnovano krajem osamdesetih godina i trenutno se sastoji od 31 člana koje imenuju države, kao i pet promatrača iz industrije. Zajedno s Tajništvom ICAO-a, Vijeće aktivno razvija politiku zaštite ICAO-a i odgovore na nove prijetnje, kao i strategije usmjerene na sprečavanje budućih nezakonitih ometanja. Osim AVSEC komisije, Međunarodna tehnička komisija za eksplozive (IETC - International Explosives Technical Commission) usredotočena je na ažuriranje Tehničkog dodatka Konvenciji o označavanju plastičnih eksploziva u svrhu otkrivanja istog, koja je stupila na snagu 1998. godine. Konvencija je dužna zabraniti i spriječiti proizvodnju na svom području neobilježenih plastičnih eksploziva.

Ostale aktivnosti ICAO-a u području zaštite zrakoplovstva uključuju napore za poboljšanje zaštite putnih dokumenata i poboljšanje obuke zaštitnog osoblja. Osim toga, ICAO pruža potporu regionalnim zaštitnim inicijativama s ciljem jačanja globalne zaštite zrakoplovstva [8].

Zaštitu putnih dokumenata rješava Program strojno čitljivih putnih dokumenata (MRTD - Machine Readable Travel Document). U okviru ove inicijative ICAO je razvio svjetski standard za strojno čitljive putovnice (MRP - Machine Readable Passport). Više od 180 država izdalo je MRP koji su u skladu s ICAO standardom do 1. travnja 2010., kada je bio rok za postizanje usklađenosti. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva se također bavi olakšicama u međunarodnom zračnom prometu, što uključuje učinkovito zbrinjavanje putnika, posade, prtljage, tereta i pošte preko međunarodnih granica bez nepotrebnih odgoda.

Što se tiče osposobljavanja putem zaštitnih treninga, ICAO razvija materijale o nizu tema koje koriste uprave civilnog zrakoplovstva i mreže regionalnih centara za obuku u zaštiti zrakoplovstva. Ovaj materijal obuhvaća teme kao što su zaštita zrakoplova i tereta te, naravno krizni menadžment. Redovito se izvode radionice i seminari.

Sve inicijative ICAO-a u području zaštite zrakoplovstva oslanjaju se, kako globalno tako i regionalno, na suradnju među državama i svim drugim dionicima. Sveobuhvatni cilj je poboljšati globalnu sigurnost primjenom jedinstvenih zaštitnih mjera širom svijeta, cilj koji se ne može postići bez nepokolebljive predanosti svih uključenih [8].

### **3.2. Uloga Europske komisije u zaštiti zračnog prometa**

Komisija surađuje s međunarodnim tijelima i ključnim trgovinskim partnerima te svojim sudjelovanjem na relevantnim međunarodnim sastancima, kao što je godišnji sastanak Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a, osigurava koordinaciju stajališta EU-a. Komisija vodi i bilateralni dijalog s određenim trećim zemljama, primjerice sa Sjedinjenim Američkim Državama, Kanadom, Australijom itd., što joj omogućuje da sa zemljama koje na sličan način pristupaju zaštiti zračnog prometa izgradi dobro razumijevanje i veliko povjerenje.

Kako bi Komisija dobila odgovarajuća jamstva o razini usklađenosti država članica, primjenjuje se višegodišnji pristup praćenja. Stoga se dokazi o primjeni uredbi i provedbenih propisa od svake države članice pribavljaju svake dvije godine, inspekcijskim nadzorom nad nadležnim tijelom ili barem jednom zračnom lukom predmetne države članice. Usto, dokazi o primjeni zajedničkih osnovnih standarda u vezi sa zaštitom zračnog prometa pribavljaju se svakih pet godina nasumičnim odabirom zračnih luka u EU-u obuhvaćenih važećom Uredbom (EU).

U skladu sa zahtjevima iz okvirne Uredbe države članice imaju primarnu odgovornost za praćenje usklađenosti provedbe zajedničkih osnovnih standarda koje primjenjuju zračne luke, zračni prijevoznici i subjekti odgovorni za zaštitu. Inspekcijski nadzori koje Komisija provodi u nasumično odabranim zračnim lukama snažan su pokazatelj ukupne razine usklađenosti u svakoj državi članici.

Ostvaren je daljnji napredak u provedbi plana djelovanja za razvoj tehnologija u području zaštite zračnog prometa. U tom se planu iznosi niz aktivnosti koje obuhvaćaju sve aspekte

sigurnosnih tehnologija i metoda te on služi kao referencija za sve europske dionike koji su uključeni u istraživanja u području zaštite zračnog prometa [9].

Kad je riječ o teretu, Komisija je nastavila blisku suradnju s državama članicama kako bi postigla dogovor o uvođenju sustava za analizu prethodne dostave ranih informacija o teretu (PLACI- Pre-Loading Advance Cargo Information). U tom se kontekstu nastavila suradnja s carinskim tijelima na aktualnim međunarodnim aktivnostima koje se poduzimaju u okviru zajedničke radne skupine ICAO-a i Svjetske carinske organizacije (WCO - World Customs Organization) za rane informacije o teretu, u kojoj Komisija aktivno sudjeluje preko glavne uprave za mobilnost i promet i glavne uprave za oporezivanje i carinsku uniju. Cilj je tih aktivnosti da se, zajedno s državama i dionicima, dogovore zajednička načela te mogući standardi i preporučena praktična rješenja koje bi trebalo donijeti i provesti ako država ili regija odluči primijeniti takav koncept u najmanje jednom poslovnom modelu u području zračnog tereta i pošte.

Komisija je sudjelovala na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a u Montrealu od 14. do 18. ožujka 2016. na kojem je izložila dva informativna dokumenta: o napretku u zaštiti zračnog prometa u Europskoj uniji te o europskom projektu za zaštitu civilnog zračnog prometa u Africi i na Arapskom poluotoku (projekt CASE). U prvom su dokumentu predstavljena poboljšanja zaštite civilnog zračnog prometa u Europskoj uniji i nedavne inicijative za uspostavu sustava jednokratnog zaštitnog pregleda. Sustavi jednokratnog zaštitnog pregleda trenutačno su uspostavljeni sa SAD-om, Kanadom i Crnom Gorom. U drugom je dokumentu opisan projekt CASE, službeno pokrenut 1. studenoga 2015. Taj se četverogodišnji projekt (2015.–2019.) sastoji od aktivnosti izgradnje kapaciteta koje se organiziraju u korist partnerskih zemalja u Africi i na Arapskom poluotoku. Projekt financira Europska unija, a provodi ga Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (ECAC - European Civil Aviation Conference). Komisija je sudjelovala na trogodišnjem sastanku Skupštine ICAO-a u Montrealu od 27. rujna do 7. listopada 2016. na kojem je izložila tri radna dokumenta. U prvom dokumentu, o prioritetima u zaštiti zračnog prometa, izneseni su prijedlozi na temelju iskustava iz provedbe Rezolucije Skupštine i programa rada ICAO-a za razdoblje 2014.–2016. Drugi dokument odnosio se na kibernetičku otpornost u civilnom zračnom prometu, a izrađen je u suradnji sa SAD-om. U tom se dokumentu tvrdi da je cijeli sustav civilnog zračnog prometa povezan, te je nužno osigurati sveobuhvatnu zaštitu sustava [9].



Tijekom godina povećao se potencijal za kibernetičke incidente koji bi mogli ugroziti komunikaciju i razmjene informacija između različitih dionika u zrakoplovstvu, utjecati na sigurnost i zaštitu te naštetiti kontinuitetu poslovanja u zrakoplovstvu. Iako je ICAO prepoznao važnost definiranja odgovarajućeg pristupa kibernetičkoj sigurnosti u civilnom zračnom prometu, treba jače raditi na podizanju globalne svijesti i daljnjem razvoju globalno usklađenih pristupa kibernetičkoj otpornosti za sustav zračnog prometa.

Kao i prethodnih godina, Komisija aktivno surađuje sa SAD-om u pitanjima povezanim sa zaštitom zračnog prometa u više foruma, posebice u Skupini za suradnju u području zaštite prijevoza (TSCG - Transportation Security Cooperation Group) EU-a i SAD-a. Oni nastoje potaknuti suradnju u nizu područja od zajedničkog interesa i osigurati trajnu primjenu sustava jednokratnog zaštitnog pregleda i uzajamnog priznavanja sustava za zračni teret i poštu EU-a i SAD-a. Obje inicijative zračnim prijevoznicima štede vrijeme i troškove te pojednostavnjuju poslovanje

Komisija provodi inspekcijske nadzore uprava za zaštitu zračnog prometa država članica („nadležna tijela”) te inspekcijske nadzore ograničenog broja zračnih luka, operatora i subjekata koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa. Cilj je inspekcijskih nadzora nad nadležnim tijelima provjeriti imaju li države članice potrebne alate – uključujući nacionalni program zaštite, nacionalni program kontrole kvalitete, potrebne ovlasti i prikladna sredstva – da mogu na odgovarajući način provoditi zakonodavstvo Europske unije u području zaštite zračnog prometa. Cilj je inspekcijskih nadzora nad zračnim lukama provjeriti prati li nadležno tijelo učinkovitu provedbu mjera zaštite zračnog prometa te je li sposobno brzo otkriti i otkloniti potencijalne nedostatke. U oba slučaja svaki nedostatak koji utvrde inspektori Komisije mora se otkloniti u određenom roku, a izvješća o inspekcijskim nadzorima razmjenjuju se među svim državama članicama [9].

Od 2002. godine Europska komisija uspostavila je zajednička pravila u području zaštite civilnog zrakoplovstva s ciljem zaštite osoba i robe od nezakonitog ometanja civilnih zrakoplova.

Uredbom (EU Komisije) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća utvrđuju se zajednička pravila i temeljni standardi zaštite zrakoplovstva i postupci za praćenje provođenja zajedničkih pravila i standarda. Spomenuta Uredba zamijenila je Uredbu br. 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća kako bi se umanjili rizici koji se razvijaju i omogućilo uvođenje novih tehnologija [10].

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 u zračnoj luci,
- zapošljavanje i obuku osoblja.

Države članice moraju:

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

Operatori moraju:

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

Od 2009. godine više propisa dopunjuje EU Uredbu br. 300/2008 u pogledu tekućina, aerosoli 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: EU Uredba br. 2015/1998 donosi detaljne mjere za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa.

Europska politika zaštite zrakoplovstva temelji se na bliskoj koordinaciji s državama članicama i nadležnih tijela u samom sustavu zračnog prometa. Komisija učinkovito sudjeluje u svim ključnim događajima Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva te je u potpunosti angažirana s ključnim partnerima iz trećih zemalja i regionalnim organizacijama [10].

## **4. Obveze država članica u pogledu zaštite zračnog prometa**

Kroz ovo poglavlje opisana je glavna zadaća država koje su potpisale Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. Uz određena poglavlja Konvencije kao što su: suverenitet, pravila zračnog prometa, pregled zrakoplova, sredstva i standardni sustavi zračne plovidbe itd. Prikazane su zadaće i obveze država članica koje su dužne provoditi u cilju zadovoljenja standarda i osiguravanja maksimalne sigurnosti i zaštite.

Obzirom da budući razvoj međunarodnog civilnog zrakoplovstva može u velikoj mjeri doprinijeti stvaranju i očuvanju prijateljstva i razumijevanju među državama i narodima svijeta, ali isto tako zlouporaba istog može postati prijetnjom svekolikoj sigurnosti.

Zbog toga kako bi se spriječile te prijetnje, suglasivši se s izvjesnim načelima i dogovorima u svrhu sigurnog i pravilnog razvoja međunarodnog civilnog zrakoplovstva, uspostave međunarodnog zračnog prometa na temelju izjednačenih mogućnosti i njegove provedbe na zdravim i gospodarstvenim temeljima, potpisane Vlade, zaključile Konvenciju o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu [11].

Svaka Država ugovornica se obvezuje da će surađivati u osiguravanju najvećeg mogućeg stupnja ujednačenosti propisa, standarda, postupaka i ustroja koji se odnose na zrakoplove, osoblje, zračne puteve i pomoćne službe u svrhu osiguravanja maksimalne zaštite i sigurnosti zračne plovidbe. U nastavku teksta navedene su neke od preporučenih praksi koje države članice provode kako bi postigle određene standarde i omogućile potrebnu zaštitu.

### **I. Suverenitet**

Države ugovornice priznaju da svaka Država ima potpuni i isključivi suverenitet nad zračnim prostorom iznad svojeg teritorija. Države ugovornice se obvezuju da će kod donošenja propisa za vlastite državne zrakoplove voditi računa o sigurnosti plovidbe civilnih zrakoplova [11].

### **II. Pravila zračnog prometa**

Svaka Država ugovornica se obvezuje usvojiti mjere kojima se osigurava da svaki zrakoplov koji prelijeće ili prometuje unutar njezinog teritorija, kao i svaki zrakoplov koji nosi oznaku njezine državne pripadnosti, ma gdje se takav zrakoplov nalazio, pridržava pravila i propisa o letenju i prometovanju zrakoplova koji su tamo na snazi. Svaka Država ugovornica

se obvezuje u tom smislu što je moguće više ujednačiti vlastite propise s propisima koji se s vremena na vrijeme donose u skladu s ovom Konvencijom. Iznad otvorenog, mora se moraju primjenjivati pravila u skladu s odredbama ove Konvencije. Svaka Država ugovornica se obvezuje goniti svaku osobu koja prekrši primjenjive propise [11].

### **III. Pregled zrakoplova**

Bez uzrokovanja nepotrebnog kašnjenja, nadležne vlasti svake Države ugovornice su ovlaštene pregledati zrakoplove ostalih Država ugovornica nakon slijetanja ili prije odlaska, te provjeriti isprave i ostale dokumente propisane ovom Konvencijom [11].

### **IV. Zabranjena područja**

Svaka Država ugovornica može zbog vojnih potreba ili javne sigurnosti ograničiti ili zabraniti letenje iznad određenih područja svojeg teritorija na podjednak način zrakoplovima drugih Država, uz uvjet da se u tom smislu u međunarodnom linijskom zračnom prometu ne pravi nikakva razlika između vlastitih zrakoplova i zrakoplova drugih Država ugovornica. Takva zabranjena područja moraju biti takve umjerene veličine i položaja da nepotrebno ne ometaju zračnu plovidbu. Opisi takvih zabranjenih područja unutar teritorija Države ugovornice, kao i sve njihove naknadne izmjene se moraju što je prije moguće proslijediti ostalim Državama ugovornicama i Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Svaka Država ugovornica također pridržava pravo da u izvanrednim okolnostima ili tijekom krize ili zbog javne sigurnosti privremeno, s trenutnom primjenom, ograniči ili zabrani letenje iznad cijelog ili bilo kojeg dijela svog teritorija, pod uvjetom da se takvo ograničenje ili zabrana mora primjenjivati na zrakoplove svih drugih Država ugovornica bez obzira na državnu pripadnost zrakoplova.

Svaka Država ugovornica može u skladu s propisima koje je sama donijela zahtijevati da svaki zrakoplov koji ulazi u područja navedena u stavcima (a) ili (b) sleti što je prije moguće u neku određenu zračnu luku unutar njezinog teritorija [11].

### **V. Izvještaj o registraciji**

Svaka Država ugovornica se obvezuje da će na zahtjev pružiti podatke bilo kojoj drugoj Državi ugovornici ili Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva o registraciji i vlasništvu svakog zrakoplova registriranog u toj Državi. Pored toga, svaka Država ugovornica mora u skladu s njezinim propisima sastaviti i dostaviti izvještaj Organizaciji međunarodnog

civilnog zrakoplovstva, pružajući svrhovite podatke koji su joj na raspolaganju o vlasništvu i pravu raspolaganja zrakoplovima koji se uobičajeno koriste u međunarodnoj zračnoj plovidbi registriranim u toj Državi. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva mora na zahtjev tako dobivene podatke dostaviti drugim Državama ugovornicama [11].

## **VI. Primjenjivost zrakoplovnih propisa**

U skladu s odredbama ove Konvencije, zakoni i propisi Države ugovornice koji se odnose na ulazak ili izlazak zrakoplova u međunarodnoj zračnoj plovidbi u ili s njezinog teritorija ili na operacije i plovidbu takvih zrakoplova unutar svojeg teritorija se moraju primjenjivati na zrakoplove svih Država ugovornica bez obzira na državnu pripadnost, te ih se ti zrakoplovi moraju pridržavati pri ulasku ili izlasku ili dok se nalaze unutar teritorija te Države [11].

## **VII. Zrakoplovi u nevolji**

Svaka Država ugovornica se obvezuje poduzeti takve mjere pomoći zrakoplovima u nevolji na svojem teritoriju kakve smatra prikladnim i dozvoliti, pod kontrolom svojih vlasti, vlasnicima zrakoplova ili vlastima Države registracije zrakoplova da poduzmu potrebne mjere pomoći prema okolnostima. Kod potrage za nestalim zrakoplovom, svaka Država ugovornica mora surađivati u usklađenim mjerama koje s vremena na vrijeme mogu biti preporučene na temelju ove Konvencije [11].

## **VIII. Sredstva i standardni sustavi zračne plovidbe**

Svaka Država ugovornica se obvezuje da će mjerama koje smatra prikladnim:

- uspostaviti na svojem teritoriju zračne luke, radioveze, meteorološke službu i ostala sredstva zračne plovidbe za olakšanje međunarodne zračne plovidbe u skladu sa standardima i praksom koji su s vremena na vrijeme preporučeni ili utvrđeni na temelju ove Konvencije,
- usvojiti i primjenjivati odgovarajuće standardne sustave komunikacijskih postupaka, kodove, oznake, signale, osvjetljenje i ostalu operativnu praksu i pravila koji se s vremena na vrijeme mogu preporučiti ili utvrditi na temelju ove Konvencije,
- surađivati u međunarodnim mjerama kojima se osigurava izdavanje zrakoplovnih zemljovida i karata u skladu sa standardima koji se s vremena na vrijeme mogu preporučiti ili utvrditi u skladu s ovom Konvencijom. [11]

## **IX. Dokumenti u zrakoplovu**

U skladu s odredbama ove Konvencije se u međunarodnoj zračnoj plovidbi u svakom zrakoplovu Države ugovornice moraju nalaziti sljedeći dokumenti:

- potvrda o registraciji,
- svjedodžba o plovidbenosti,
- odgovarajuća dozvola za svakog Člana posade,
- dnevnik zrakoplova,
- dozvola za radiostanicu zrakoplova, ako je opremljen radiouređajem,
- popis imena i prezimena, mjesta ukrcavanja i određite putnika, ako ih prevozi, tovarni list i detaljni podaci o teretu, ako ga prevozi [11].

## **X. Prihvatanje međunarodnih standarda i postupaka**

Svaka Država ugovornica se obvezuje da će surađivati u osiguravanju najvećeg mogućeg stupnja ujednačenosti propisa, standarda, postupaka i ustroja koji se odnose na zrakoplove, osoblje, zračne puteve i pomoćne službe u svim područjima u kojima bi takvo ujednačenje olakšalo i unaprijedilo zračnu plovidbu.

Zbog toga, Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva mora prema potrebi s vremena na vrijeme usvojiti i dopuniti međunarodne standarde i preporučenu praksu, te postupke koji se odnose na:

- komunikacijske sustave i navigacijska sredstva, uključujući oznake na zemlji,
- karakteristike zračnih luka i zračnih pristaništa,
- pravila zračnog prometa i praksu kontrole zračnog prometa,
- dozvole operativnog i tehničkog osoblja,
- plovidbenost zrakoplova,
- registraciju i registracijske oznake zrakoplova,
- prikupljanje i razmjenu meteoroloških informacija,
- dnevnike i priručnike zrakoplova,
- zrakoplovne zemljovide i karte,
- postupke carine i prelaska granice,
- zrakoplove u nevolji i istraživanje nesreća,

i na ostala područja koja se odnose na sigurnost, pravilnost i učinkovito odvijanje zračne plovidbe, kada se s vremena na vrijeme ukaže potreba [11].

## **XI. Odstupanja od međunarodnih standarda i postupaka**

Svaka Država koja ne smatra prikladnim da se u cijelosti pridržava međunarodnih standarda ili postupaka ili koja ne može potpuno usuglasiti svoje propise ili praksu s međunarodnim standardima ili postupcima nakon njihove izmjene ili koja smatra potrebnim usvojiti propise ili praksu različite u bilo kojem određenom dijelu od onih koji su utvrđeni međunarodnim standardom, mora o razlikama između svoje prakse i prakse utvrđene međunarodnim standardom neodložno obavijestiti Organizaciju međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

U slučaju dopuna međunarodnih standarda, svaka Država koja ne provede odgovarajuće dopune svojih propisa ili prakse mora unutar šezdeset dana od dana usvajanja dopune međunarodnog standarda obavijestiti Vijeće ili naznačiti mjere koje namjerava poduzeti. U svim takvim slučajevima Vijeće mora neodložno obavijestiti sve druge Države o postojećim razlikama između jedne ili više točaka međunarodnog standarda i odgovarajuće domaće prakse u toj Državi [11].

## **5. Analiza standarda zaštite prema ICAO i EU**

### **5.1. Analiza standarda zaštite prema ICAO (Dodatak 17)**

Dodatak 17 je dodatak Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz Chicaga 1944. godine i predstavlja zaštitu međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Propisan je od strane ICAO-a i usvojen je 1974. godine. Svi dodaci Konvenciji su unaprjeđivani kroz novija izdanja, posljednje deseto izdanje izdano je u travnju 2017. godine. Sama činjenica je kako je Dodatak 17. temeljni dokument u zaštiti civilnog zrakoplovstva na globalnoj razini, a navedeno je i u temeljnoj regulativi iz 2002. godine kako je ona osnova za tumačenje Dodatka 17. za zemlje članice Europske unije.

Svaka država mora sigurnost putnika, posade, zemaljskog osoblja i šire javnosti smatrati svojim primarnim ciljem u svim događajima vezanim uz zaštitu od djela nezakonitog ometanja civilnog zrakoplovstva i upravo s tom svrhom je implementiran Dodatak 17 koji zahtjeva od svake države da konstanto prati i informira se o razini opasnosti od djela nezakonitog ometanja na svom području. Obvezuje državu kako mora uspostaviti mjere za sprečavanje unosa oružja, eksploziva ili bilo kojih drugih opasnih naprava, predmeta i tvari koje mogu biti upotrijebljene za počinjenje djela nezakonitog ometanja

Dodatak se sastoji od pet poglavlja i moraju ga se držati sve njezine članice, između ostalih i Hrvatska [12].

#### **I. DEFINICIJE**

Ovo poglavlje sastoji se od definicija, standarda i preporučenih praksa vezanih za zračni promet te zaštitne mjere koje su potrebne za sigurno obavljanje usluga. Neke od tih definicija navedene su u nastavku teksta.

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 ili na aerodromu,
- nasilni upad u zrakoplov, zračnu luku ili službene prostorije zrakoplovnih sadržaja,



- unošenje oružja, opasnih uređaja ili materijala namijenjenih za počinjenje kaznenog djela u zrakoplovu ili na zračnoj luci,
- uporaba zrakoplova s namjerom uzrokovanja smrti, nanošenje teških tjelesnih ozljeda ili uzrokovanje ozbiljne štete imovini ili okolišu,
- prenošenje neistinitih informacija koje mogu ugroziti sigurnost zrakoplova letu ili na tlu, putnika, posade, zemaljskog osoblja i civila na zračnoj luci ili na prostorima sadržaja civilnog zrakoplovstva [12].

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.

Pozadinska provjera (Background check) – provjera identiteta osobe i njegovog „kretanja“ u najmanje posljednjih pet godina te ako je to moguće provjera njegove kriminalne povijesti ako postoji.

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.

Nepoželjan putnik (Disruptive passenger) - Putnik koji ne poštuje pravila ponašanja u zračnoj luci ili u zrakoplovu ili ne slijedi upute osoblja zračne luke ili članova posade i time remeti red i disciplinu u zračnoj luci ili u zrakoplovu.

Pregledanje (Screening) - primjena tehničkih ili drugih sredstava koja su namijenjena za prepoznavanje i/ili otkrivanje oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmeta i tvari koja se mogu upotrijebiti za počinjenje djela nezakonitog ometanja.

Anketa za procjenu razine zaštite (Security survey) – procjena razine zaštite, uključujući identifikaciju kritičnih točaka ranjivosti koje se mogu iskoristiti za izvršenja djela nezakonitog ometanja i preporuku radnji za poboljšanje razine zaštite.

Inspekcija za provjeru razine zaštite (Security inspection) - ispitivanje provedbe odgovarajućeg nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva prema zahtjevima zrakoplovne tvrtke, zračne luke ili drugog subjekta uključenog u zaštitu [12].

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 [12].

## **II. OPĆA NAČELA**

Ovo poglavlje sastoji se od nekoliko točaka koje se moraju ispuniti kako bi se osigurala potrebna razina zaštite. Točke koje su potrebne kako bi se potrebna razina zaštite održala ili čak podigla na višu razinu navedene su u nastavku teksta.

Ciljevi su postavljeni pred sve Države ugovornice kako bi se znalo da je primarni cilj svake države pružiti sigurnost i zaštitu putnicima, posadi, zemaljskom osoblju i široj javnosti koja je na bilo koji način povezana s zaštitom međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Zastupljene su i preporuke koje sadrže posebne napomene važne za postizanje ciljeva.

Primjenjivost obvezuje svaku Državu ugovornicu da će primjenjivati standarde i nastojati primijeniti preporučene prakse koje se nalaze u Dodatku 17 za sve operacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva. Određuje da svaka Država ugovornica mora primjenjivati standarde i nastojati primijeniti preporučene prakse sadržane u Dodatku 17 na operacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Svaka država ugovornica mora osigurati da su mjere osmišljene za zaštitu od nezakonitog ometanja moraju primijeniti na domaće operacije u mjeri u kojoj je to izvedivo, na temelju procjene zaštitnog rizika kojeg provode nadležne agencije nacionalnih vlasti.

Preporuke koje se odnose na zaštitu i olakšice su da svaka Država ugovornica organizira zaštitne kontrole i procedure koje izazivaju minimalna ometanja ili kašnjenja aktivnosti civilnog zrakoplovstva pod uvjetom da učinkovitost ovih kontrola i procedura nije ugrožena.

Pod pojmom Međunarodne suradnje podrazumijeva se da svaka Država ugovornica osigura da zahtjevi drugih Država ugovornica za dodatne mjere sigurnosti za određene letove budu ispunjeni ako je to moguće. Vrlo je važno da sve Države ugovornice međusobno razmjenjuju informacije i surađuju na svim mogućim razinama.

Kod opreme, istraživanja i razvoja svaka Država bi trebala promovirati istraživanje i razvoj nove zaštitne opreme, procesa i postupaka kojima će se ostvariti potrebne razine zaštite civilnog zrakoplovstva [12].

### **III. ORGANIZACIJA**

U ovom poglavlju navedeni i opisani su svi bitni segmenti koji su potrebni kako bi se ostvario potreban stupanj Organizacije.

Svaka država ugovornica mora razviti i provoditi pisani Nacionalni program zaštite civilnog zrakoplovstva. Nadležno tijelo i Nacionalni odbor su zaduženi 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 drugih subjekata koji se bave ili su odgovorni za provođenje različitih aspekata Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva.

Svaka Država ugovornica mora osigurati da nadležno tijelo osigura pomoćnu opremu i infrastrukturu koja je potrebna za obavljanje zaštite na zračnoj luci.

Svaka država ugovornica zahtijevat će od svake zračne luke koja služi civilnom zrakoplovstvu uspostavu, provedbu i održavanje pisanog programa zaštite zračne luke koji odgovara zahtjevima Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva i koji je nužan za sigurno odvijanje operacija na zračnim lukama.

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 [12].

Kod kontrole kvalitete svaka Država ugovornica mora osigurati da su osobe koje provode zaštitne kontrole bile provjerene putem pozadinske kontrole.

Svaka država ugovornica mora redovito provoditi zaštitne provjere, ispitivanja, preglede i inspekcije provjeravati usklađenost s Nacionalnim programom zaštite civilnog zrakoplovstva i osigurati brzo i učinkovito otklanjanje nedostataka [12]

#### IV. PREVENTIVNE ZAŠTITNE MJERE

Svaka država ugovornica utvrđuje mjere za sprječavanje unošenja oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmete ili supstance, koji se mogu upotrijebiti za izvršenje djela nezakonitog ometanja. U četvrtom poglavlju navode se mjere koje se koriste kako bi se spriječila takva djela. Posebnu važnost imaju, 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 teret, poštu i ostale robe, mjere vezane za posebne kategorije putnika, mjere vezane za zemaljsku stranu i mjere vezane za *cyber* prijetnje.

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.

Preporuka je da se pozadinske provjere obavljaju i na osobama kojima je dopušten pristup zaštitno ograničenim područjima te nadzirati kretanje osoba i vozila u i iz zrakoplova kako bi se spriječio neovlašten pristup zrakoplovu.

Mjere koje se odnose na zrakoplov moraju osigurati da je zaštitna provjera ili zaštitna pretraga zrakoplova u odlasku koji se koristi u komercijalnom zračnom transportu provedena. Mora se osigurati da se poduzmu mjere za uklanjanje predmeta koje su ostavili putnici prilikom iskrcaja iz zrakoplova. 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 obvezuju svaku Državu ugovornicu da odlazeći putnici i njihova kabinska prtljaga prilikom odlaska iz zaštitno ograničenog područja budu pregledani prije ukrcaja u zrakoplov. Za transferne putnike i njihovu kabinsku prtljagu mora 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, onda se takvim putnicima omogućuje pregled na odgovarajućoj razini na mjestu polaska i zaštićeni su od neovlaštenog ometanja do odlaska zrakoplova na transfernoj zračnoj luci [12].

Mjere vezane za odvojenu prtljagu gotovo su identične mjerama za kabinsku prtljagu. Prilikom odlaska iz zaštitno ograničenog područja odvojena prtljaga mora biti pregledana prije nego što se utovari u zrakoplov. Ako je integritet odvojene prtljage ugrožen, odvojena prtljaga

mora se ponovno pregledati prije no što se utovari u zrakoplov. Operatori komercijalnog zračnog transporta ne smiju prevoziti prtljagu osoba koje nisu ukrcane u zrakoplov ako ta prtljaga nije identificirana kao nepraćena i pregledana. Transferna odvojena prtljaga mora biti pregledana prije utovara u zrakoplov, osim ako je uspostavljen proces vrednovanja kao kod transfernih putnika.

Kod mjera vezanih za teret, poštu i ostale robe mora se osigurati odgovarajuće zaštitne kontrole 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 pregledavanja ili drugih zaštitnih kontrola tereta i pošte. Svaka Država ugovornica mora osigurati da su mjere u vidu zaštite, koje će se primijeniti na teret i poštu za transport u teretnim zrakoplovima, utvrđene u skladu s procjenom zaštitnog rizika provedenog od strane relevantnog nadležnog tijela.

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. Mora se osigurati sigurnost ukrcanog zrakoplova, operator i kapetan zrakoplova moraju biti obavješteni o takvim putnicima i moraju znati broj njihovih sjedala. Operatori trebaju u svome programu zaštite uvesti procedure koje su vezane za takve kategorije putnika. Svaka Država članica je dužna dozvoliti prijevoz naoružanog osoblja ako su oni Vladino osoblje koje je posebno odabrano i obučeno i kada je odobreno tek nakon suglasnosti svih uključenih država. Raspoređivanje takvih službenika mora biti koordinirano s dotičnim državama i biti strogo povjerljivo.

Mjere vezane za zemaljsku stranu naglašavaju da područje zemaljske strane mora biti identificirano i zaštitne mjere moraju biti uspostavljene. 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.

Za mjere vezane za *cyber* prijetnje, preporuka je da svaka Država ugovornica, u skladu s procjenom rizika koju je izvršilo nadležno Nacionalno tijelo, osigura da se razviju odgovarajuće mjere kako bi se zaštitila povjerljivost, integritet i dostupnost kritičnih informacijskih i komunikacijskih tehnoloških sustava i podataka koji se koriste za potrebe civilnog zrakoplovstva od smetnji koje mogu ugroziti sigurnost civilnog zrakoplovstva [12].

## V. UPRAVLJANJE ODGOVOROM NA DJELA NEZAKONITOG OMETANJA

Ovo poglavlje se dijeli na tri ključne cjeline, a to su: prevencija, odgovor, razmjena informacija i izvješćivanja.

Za provođenje prevencije u skladu s odgovarajućim standardima bitno je da svaka Država ugovornica utvrdi mjere, u slučaju kada se pojavi pouzdana informacija 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 upravi zračne luke i pružateljima usluge zračne plovidbe onim državama kojih se to tiče ukoliko je zrakoplov već poletio. Za ostvarenje potrebne zaštite zrakoplov mora biti pretražen u svrhu otkrivanja skrivenog oružja, eksploziva ili drugih opasnih naprava, predmeta i tvari.

Svaka država ugovornica mora osigurati izradu planova za nepredvidljive situacije i sve moguće resurse staviti na raspolaganje u svrhu zaštite civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Planovi za nepredvidljive događaje redovito se testiraju.

Po pitanju odgovora svaka Država ugovornica je dužna 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. Dužnost svake države kada na njezin teritorij sleti zrakoplov koji je nezakonito ometan je da mora obavijestiti sve države koje su povezane s tim letom ( Državu registracije zrakoplova, Državu operatora o slijetanju, Državi čiji su državljani pretrpjeli smrtne slučajeve ili ozljede, Državi čiji su državljani zadržani kao taoci, Državi za čije se državljanine zna da su ukrcani u avion i Organizaciji međunarodnog civilnog zrakoplovstva.

Vezano za razmjenu informacija i izvješćivanja na koje se djelo nezakonitog ometanja odnosi svaka Država ugovornica 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 [12].

## 5.2. Analiza standarda zaštite prema Europskoj komisiji

### 1.2.1. Provedbena uredba komisije (EU) 2015/1998

Uredbom 2015/1998 u fokusu svega su opće mjere koje su u ovom poglavlju detaljno opisane i koje služe za provedbu zajedničkih osnovnih standarda za zaštitu civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja i dopunske mjere koje su sastavljene u svrhu nadopunjavanja općih mjera. Provedbena uredba EU Komisije 2015/1998 sastavljena je 5. studenog 2015. u Bruxellesu a stupila je na snagu 1. veljače 2016 godine. Sastoji se od 12 poglavlja, opisana u nastavku[13].

#### I. ZAŠTITA ZRAČNE LUKE

*Zaštita zračne luke uključuje:*

- opće odredbe
- zahtjevi pri planiranu zračne luke
- kontrolu pristupa
- zaštitni pregled osoba koji nisu putnici i predmeta koje nose sa sobom
- pregled vozila
- nadzor, patrole i druge fizičke kontrole.

Ako nije drugačije navedeno, nadležno tijelo, operator zračne luke, zračni prijevoznik ili subjekt koji je odgovoran u skladu s nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa. Uredbe (EZ) br. 300/2008 osigurava provedbu mjera navedenih u ovom poglavlju.

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

Granica između nadziranog područja i šticećenog područja mora biti fizička prepreka koja je jasno vidljiva općoj javnosti i koja osobi onemogućava neovlašteni pristup .

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 ukrcaja ili utovara.

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 [13].

Pristup u štice i zaštitno ograničeno područje može se odobriti samo ako osobe i vozila imaju utemeljen razlog da budu tamo. Da bi se osobi dopustio pristup u zaštitno ograničeno područje, ona mora pokazati jedno od sljedećih ovlaštenja:

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

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.

Identifikacijska iskaznica posade i identifikacijska iskaznica zračne luke izdaju se najduže za razdoblje od pet godina.

Identifikacijska iskaznica za vozilo mora biti specifična za određeno vozilo i sadržavati: područja za koja vozilo ima ovlaštenje za pristup i datum isteka valjanosti [13].



**Slika 2.** Identifikacijska iskaznica za praćena vozila

Izvor [14]



Pod pojmom pristup 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,
- putu između terminala ili točke pristupa i zrakoplova kojim su članovi posade stigli ili zrakoplova kojim će otići.

Zaštitni pregled osoba koje nisu putnici vrši se na jedan od sljedećih načina:

- ručnom pretragom,
- s pomoću metal-detektorskih vrata (MDV- Metal Detector Door-MDV),
- s pomoću pasa za otkrivanje eksploziva,
- opremom za otkrivanje tragova eksploziva (ETD- Explosive Trace Detection),
- zaštitnim skenerima koji ne koriste ionizirajuće zračenje,
- opremom za ETD u kombinaciji s ručnim detektorom metala (HHMD- Hand Held Metal Detector) [13].

Psi za otkrivanje eksploziva i oprema za ETD mogu se koristiti samo kao dopunski način pregleda osoba koje nisu putnici ili nepredvidljivim izmjenjivanjem s ručnim pretragama, pregledima rendgenskom opremom ili sustavima za otkrivanje eksploziva.

Kod pregleda vozila, vozila svrstavamo u dvije kategorije a to su: vozila koja ulaze u kritične zone i vozila koja ulaze u zaštitno ograničena područja. Sva se vozila prije ulaza u kritične zone pregledavaju. 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.

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 projekte – predmeti koji mogu, ili se čini da mogu, biti upotrijebljeni kako bi uzrokovali ozbiljnu ozljedu izbacivanjem projektila, a neke od njih su:

- 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,

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

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

- elektrošokeri, taseri i električne palice,
- kemikalije, plinove i raspršivače za osljepljivanje i onesposobljavanje, suzavac, 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 kapsule,
- replike ili imitacije eksplozivnih naprava,
- mine, ručne bombe i druge eksplozivne vojne naprave,
- rakete za vatromet, petarde i druge pirotehničke predmete,
- dinamit, barut i plastične eksplozive.

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 [13].

## **II. DEMARKIRANE ZONE U ZRAČNIM LUKAMA**

Nema odredba u ovoj Uredbi [13].

## **III. ZAŠTITA ZRAKOPLOVA**

Pod pojmom *zaštita zrakoplova* opisana su 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.

Zrakoplov se podvrgava zaštitnom pregledu uvijek kada postoji razlog za sumnju da su u njega mogle imati pristup neovlaštene osobe.

Bez obzira na to gdje je zrakoplov u zračnoj luci parkiran, svaka njegova vanjska vrata moraju biti zaštićena od neovlaštenog pristupa [13].

#### **IV. 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.

Prije zaštitnog pregleda putnika, putnici moraju skinuti kapute i jakne koji se pregledavaju kao ručna prtljaga. Osoba koja obavlja zaštitni pregled može zatražiti da putnik skine još odjevnih predmeta prema potrebi. Putnici se pregledavaju na isti način kao i osobe koje nisu putnici. Kada osoba koja obavlja pregled ne može utvrditi nosi li putnik zabranjene predmete ili ne, putniku se ne dopušta pristup u zaštitno ograničeno područje ili ga se podvrgava ponovnom pregledu dok osoba koja obavlja pregled ne bude zadovoljna rezultatom.

Prije zaštitnog pregleda, iz ručne prtljage moraju se izvaditi prijenosna računala i drugi veći električni uređaji i njih se pregledava posebno, osim ako će se ručna prtljaga pregledati sustavima za otkrivanje eksploziva (EDS - Explosive Detection System).

Prije zaštitnog pregleda, tekućine, raspršivači i gelovi moraju se izvaditi iz ručne prtljage i njih se pregledava posebno, osim u slučaju kada se opremom koja se koristi za pregled ručne prtljage može pregledati više zatvorenih spremnika tekućina, raspršivača i gelova unutar prtljage [13].

## V. PREDANA PRTLJAGA

U poglavlju *predana prtljaga* pojmovi od veće važnosti su sljedeći:

- 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 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 [13].

## VI. TERET I POŠTA

U poglavlju *teret i pošta* bitni su sljedeći pojmovi:

- opće odredbe,
- zaštitne kontrole – opće odredbe,
- zaštitni pregled,
- regulirani agenti,
- poznati pošiljatelj,
- provjereni pošiljatelj,
- zaštita tereta i pošte,

Nadležno tijelo, operator zračne luke, zračni prijevoznik ili subjekt definiran u ovom poglavlju osigurava provedbu navedenih mjera.

- 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
  - 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.

Pri zaštitnom pregledu tereta i pošte upotrijebljena sredstva ili metode moraju biti takvoga standarda koji je dostatan za primjereno osiguravanje da u pošiljci nisu skriveni nikakvi zabranjeni predmeti i da sam pregled neće naštetiti samoj prirodi pošiljke.

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.

Regulirane agente odobrava nadležno tijelo.

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

- 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 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 [13].

## **VII. KOMPANIJSKA POŠTA I KOMPANIJSKI MATERIJALI ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA**

*Kompanijska pošta i kompanijski materijali zračnog prijevoznika obuhvaćaju:*

- 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 [13].

## **VIII. ZALIHE ZA OPSKRBU TIJEKOM LETA**

Poglavlje *zalihe za opskrbu tijekom leta* sadrži:

- 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.

Zaštitne kontrole moraju se provesti ako postoji bilo koji razlog za sumnju da je došlo do narušavanja cjelovitosti zaliha za opskrbu tijekom leta na kojima su bile primijenjene zaštitne kontrole ili da zalihe za opskrbu tijekom leta nisu bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih kontrola, te se zalihe moraju pregledati prije nego što se dopusti njihovo unošenje u zaštitno ograničena područja.

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 [13].

## **IX. ZALIHE ZA OPSKRBU ZRAČNIH LUKA**

Što se tiče općih odredaba ako nije drugačije navedeno ili ako provedbu zaštitnih pregleda ne osigurava nadležno tijelo ili subjekt, provedbu mjera predviđenih u ovom poglavlju osigurava operator zračne luke.

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”.

Kod zaštitne kontrole i zaštitnog pregleda ista je procedura kao u prethodnom poglavlju poglavlju [13].

## **X. MJERE ZAŠTITE TIJEKOM LETA**

Nema odredaba u ovoj Uredbi [13].

## **XI. ZAPOŠLJAVANJE I OSPOSOBLJAVANJE OSOBLJA**

*Zapošljavanje i osposobljavanje osoblja obuhvaća:*

- 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.

Osobe koje se zapošljavaju za provedbu ili za preuzimanje odgovornosti za provedbu zaštitnog pregleda, kontrole pristupa ili drugih zaštitnih kontrola drugdje, a ne u zaštitno ograničenom području, moraju uspješno proći provjeru podobnosti ili provjeru prije zapošljavanja. Ako u ovoj Uredbi nije drukčije određeno o tome treba li obaviti provjeru podobnosti ili provjeru prije zapošljavanja odlučuje nadležno tijelo u skladu s važećim nacionalnim pravilima.

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

Nakon osnovnog osposobljavanja osobe koje obavljaju poslove zaštite, moraju steći određene kompetencije, a neke od njih su:

- znanja o ranijim djelima nezakonitog ometanja u području civilnog zračnog prometa, terorističkim djelima i trenutačnim prijetnjama,
- poznavanje pravnog okvira za zaštitu zračnog prometa,
- poznavanje ciljeva i organizacije zaštite zračnog prometa, uključujući obveze i odgovornosti osoba koje provode zaštitne kontrole,
- poznavanje sustava identifikacijskih iskaznica koji se koriste u zračnoj luci,
- sposobnost identificiranja zabranjenih predmeta,
- sposobnost primjerenog reagiranja na incidente povezane sa zaštitom,
- znanja o tome kako ljudsko ponašanje i reakcije mogu utjecati na uspješnost u području zaštite.

Nakon toga osobe mogu biti poslone na dodatna osposobljavanja za osobe koje neposredno nadziru osobe koje provode zaštitne kontrole (nadzornici) [13].



## **XII. ZAŠTITNA OPREMA**

Poglavlje *zaštitna oprema* sadrži:

- opće odredbe,
- metal-detektorska vrata (MDV),
- ručni detektori metala (HHMD - Hand Held Metal Detector),
- 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.



**Slika 3.** Prikaz metal detektorskih vrata i primjer zabranjenih- dozvoljenih stvari

Izvor [15]

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 - Explosive Detection System) 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 (TIP - Threat Image Projection) mora imati mogućnost projekcije kombiniranih slika opasnog predmeta (CTI- Combined Threat Images) ili predložaka slika opasnog predmeta (FTI- File Threat Information).

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 (LEDS- Liquid Explosive Detection System) mora biti u stanju otkriti i alarmom uzbuniti na navedene i veće pojedinačne količine eksplozivnog materijala sadržanog u LAG-ovima (LAGs- Liquid, Aerosols and Gels).

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.

Pas za otkrivanje eksploziva (EDD- Explosive Detection Dog) 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 (SMD- Shoes Metal Detector) 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 (ACS - Automatic Configuration Server) 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 [13].

### 1.2.2. *Provedbena uredba komisije 2017/815*

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.

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.

Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za zaštitu civilnog zračnog prometa [16].

Neke od izmjena koje se tiču zaštite zračnog prometa navedene su u nastavku:

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.

Elektronička identifikacijska iskaznica za vozilo mora ili:

- biti pričvršćena na vozilo na način kojim se osigurava njezina neprenosivost,
- biti povezana s korisnikom registriranog vozila putem sigurne baze podataka o registraciji vozila.

Na elektroničkim identifikacijskim iskaznicama za vozilo ne moraju biti prikazana područja za koja vozilo ima ovlaštenje za pristup niti datum isteka valjanosti, pod uvjetom da se ti podaci mogu elektronički očitati i provjeriti prije odobravanja pristupa u zaštitno ograničena područja. Usto, elektroničke identifikacijske iskaznice moraju se moći očitavati elektronički u zaštitno ograničenim područjima.

Regulirani agent ili zračni prijevoznik od osobe koja isporučuje pošiljke mora tražiti predodženu identifikacijske iskaznice, putovnice, vozačke dozvole ili drugog dokumenta na kojem se nalazi njezina fotografija i koji je izdalo ili priznalo nacionalno nadležno tijelo. Ta iskaznica ili dokument služi za utvrđivanje identiteta osobe koja isporučuje pošiljke.

Pošiljke tereta i pošte koje se ne nalaze u kritičnoj zoni zaštitno ograničenog područja moraju se zaštititi od neovlaštenog manipuliranja dok se ne predaju drugom reguliranom agentu ili zračnom prijevozniku. Pošiljke moraju biti smještene u dijelovima prostorija reguliranog agenta u koje je pristup kontroliran, a ako nisu smještene u tim dijelovima smatra se da su zaštićene od neovlaštenog manipuliranja pod uvjetom da su:

- fizički zaštićene tako da je spriječeno unošenje zabranjenih predmeta,
- nisu ostavljene bez nadzora te je pristup ograničen na osobe koje sudjeluju u zaštiti i utovaru tereta i pošte u zrakoplov [16].

## 6. ZAKLJUČAK

Civilno zrakoplovstvo i dalje je omiljena meta terorističkih skupina pa je za suzbijanje te prijetnje nužno osigurati provedbu proporcionalnih mjera zaštite utemeljenih na riziku. Komisija, ICAO te države članice stoga moraju neprestano prilagođavati mjere smanjivanja rizika kako bi postigle najvišu razinu zaštite i istovremeno umanjile negativne posljedice na poslovanje.

Važno je da se međunarodni standardi zaštite preispituju i prilagođavaju tako da se njima učinkovito suzbijaju terorističke prijetnje civilnom zračnom prometu, jača i potiče uspješna primjena ICAO-ovih standarda i preporučenih praksi iz Priloga 17 te Uredaba Europske komisije te da si međusobno pomažu poboljšavati programe revizije, razvoja kapaciteta i osposobljavanja kako bi ih se lakše provodilo. Komisija već pridonosi ostvarenju tih ciljeva održavanjem dugoročne bliske suradnje s ICAO-om.

Komisija je sudjelovala na godišnjem sastanku Odbora za zaštitu zračnog prometa ICAO-a u Montrealu od 14. do 18. ožujka 2016. na kojem je izložila dva informativna dokumenta: o napretku u zaštiti zračnog prometa u Europskoj uniji te o europskom projektu za zaštitu civilnog zračnog prometa u Africi i na Arapskom poluotoku (projekt CASE). Također je bila sudionik na trogodišnjem sastanku Skupštine ICAO-a u Montrealu od 27. rujna do 7. listopada 2016. na kojem je izložila tri radna dokumenta. U prvom dokumentu, o prioritetima u zaštiti zračnog prometa, drugi dokument odnosio se na kibernetičnost u civilnom zračnom prometu, posljednji dokument odnosio se na rješavanje problema u području izgradnje kapaciteta.

Kako bi se osigurao određen nivo zaštite važno je voditi analizu redovitog praćenja zračnih luka, zračnih prijevoznika i drugih subjekata odgovornih za zaštitu zračnog prometa, razine praćenja radnih dana provedenih na terenu, opsega i učestalosti prikladne kombinacije aktivnosti praćenja usklađenosti, nacionalne razine usklađenosti, naknadnih aktivnosti i primjene provedbenih ovlasti. Iz ocjena godišnjih izvješća iz 2016. vidljiva su znatna poboljšanja u odnosu na 2015. u područjima opsega, razine usklađenosti, naknadnih aktivnosti i mjera za osiguravanje provedbe kojima se osigurava da su utvrđeni nedostaci otklonjeni i da se ne ponavljaju u većini država članica.

Ostvaren je daljnji napredak u provedbi plana djelovanja za razvoj tehnologija u području zaštite zračnog prometa. U tom se planu iznosi niz aktivnosti koje obuhvaćaju sve aspekte

sigurnosnih tehnologija i metoda te on služi kao referencija za sve europske dionike koji su uključeni u istraživanja u području zaštite zračnog prometa.

## Literatura

- [1] National Post. Preuzeto sa: <http://nationalpost.com/news/world/disaster-on-autopilot-how-too-much-of-a-good-thing-canlead-to-deadly-plane-crashes/wcm/e00ae8cb-4ad9-4d4e-a240-9a1cdfd897cf> [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [2] Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo. Preuzeto sa: [http://www.ccaa.hr/hrvatski/zastita-zracnog-prometa\\_25/](http://www.ccaa.hr/hrvatski/zastita-zracnog-prometa_25/) [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [3] International Civil Aviation Organization. Preuzeto sa: <https://store.icao.int/icao-annex-17> [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [4] European Commission. Preuzeto sa: [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy_en) [Prestupljeno: svibanj 2019.]
- [5] Skybrary: Reference for Aviation Safety Knowledge, URL: [https://www.skybrary.aero/index.php/Main\\_Page](https://www.skybrary.aero/index.php/Main_Page), [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [6] World Atlas. Preuzeto sa: <https://www.worldatlas.com/articles/what-is-icao.html> [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [7] [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1996\\_01\\_1\\_4.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1996_01_1_4.html)
- [8] International Civil Aviation Organization. Preuzeto sa: <https://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx> [Prestupljeno: svibanj 2019.]
- [9] The platform for EU Interparliamentary Exchange. Preuzeto sa: <http://www.ipex.eu/IPEXL-WEB/dossier/document/COM20170768.do?appLng=HR> [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [10] European Commission. Preuzeto sa: [https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security\\_en](https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security_en) [Prestupljeno: svibanj 2019.]
- [11] Narode novine. [https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1996\\_01\\_1\\_4.html](https://narodne-novine.nn.hr/clanci/medunarodni/1996_01_1_4.html) [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [12] 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. Preuzeto sa: [http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icao%20annexes/an17\\_cons.pdf](http://dgca.gov.in/intradgca/intra/icao%20annexes/an17_cons.pdf) [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [13] Europski list- uredbe 2015.godina. Preuzet sa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32015R1998&from=HR> [Pristupljeno: svibanj 2019.]

- [14] Repozitoriji. Preuzeto sa: <https://repositorij.vss.hr/islandora/object/vss%3A128/datastream/PDF/view> [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [15] Wikipedija. Preuzeto sa: <http://ba.walkthroughgate.com/walk-through-metal-detector/indoor-walk-through-metal-detector/4-zones-walk-through-metal-detector.html> [Pristupljeno: svibanj 2019.]
- [16] Europski list- uredbe 2015.godina. Preuzet sa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32017R0815&from=HR> [Pristupljeno: svibanj 2019.]



## POPIS KRATICA

ANC	(The Air Navigation Commission) Komisija za zračnu plovību
ASA	(Aviation Security Audit) Odjel za kontrolu zrakoplovne zaštite
AVSEC	(Aviation security) Služba zrakoplovne zaštite
ACS	(Automatic Configuration Server) Softver za automatsku konfiguraciju
CTI	(Combined Threat Images) Slika različitih prijetnji
ECAC	(European Civil Aviation Conference) Europska konferencija za civilno zrakoplovstvo
ETD	(Explosive Trace Detection) Detektor tragova eksploziva
EDS	(Explosive Detection System) Sustav otkrivanja eksploziva
EDD	(Explosive Detection Dog) Pas za otkrivanje eksploziva
FTI	(File Threat Information) Informacije o prijetećim datotekama
HHMD	(Hand Held Metal Detector) Ručni detektor metala
ICAO	(International Civil Aviation Organization) Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva
ITU	(International Telecommunication Union) Međunarodna telekomunikacijska unija
IMO	(International Maritime Organization) Međunarodna pomorska organizacija
ISD	(Integrated surveillance and defense) Integrirani nadzor i obrana
IETC	(International Explosives Technical Commission) Međunarodna tehnička komisija za eksplozive
LEDS	(Liquid Explosive Detection) Detekcija tekućih eksploziva
LAGs	(Liquids, Aerosols and Gels) Tekućine, raspršivači i gelovi
MRP	(Machine readable passport) Strojno čitljiva putovnica
MRTD	(Machine Readable Travel Document) Strojno čitljiv putni dokument

MDV	(Metal Detector Door) Metal detektorska vrata
PLACI	(Pre-Loading Advance Cargo Information) Informacije o teretu prije utovara
SARPs	(Standards and Recommended Practices) Standardi i preporučene prakse
SMD	(Shoes Metal Detector) Detektor metala za obuću
STEB	(Security Tamper-Evident Bag) Zapljenjena vrećica
TSCG	(Transportation Security Cooperation Group) Organizacija zaštite transporta
TCB	(Technical Co-operation Bureau) Ured za tehničku suradnju
TIP	(Threat Image Projection) Slikovni prikaz prijetnji
USAP	(The Universal Security Audit Programme) Program univerzalne zaštitne revizije
WMO	(World Meteorological Organization) Svjetska meteorološka organizacija
WHO	(World Health Organization) Svjetska zdravstvena organizacija
WCO	(World Customs Organization) Svjetska carinska organizacija

## **POPIS SLIKA**

<b>Slika 1.</b> Službeni znak ICAO organizacije .....	5
<b>Slika 2.</b> Identifikacijska iskaznica za praćena vozila.....	26
<b>Slika 3.</b> Prikaz metal detektorskih vrata i primjer zabranjenih- dozvoljenih stvari.....	36