

Prijevoz deportiranih osoba u zračnom prometu

Budić, Lorena

Undergraduate thesis / Završni rad

2023

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

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:119:480843>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2025-03-20**



Repository / Repozitorij:

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



Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

PRIJEVOZ DEPORTIRANIH OSOBA U ZRAČNOM PROMETU

AIR TRANSPORTATION OF DEPORTEES

Mentor: Maja Ozmec-Ban, mag. ing. traff.

Student: Lorena Budić

JMBAG: 0135240736

Zagreb, travanj 2023.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 7. studenoga 2022.

Zavod: **Zavod za zračni promet**
Predmet: **Tehnologija prihvata i otpreme putnika i prtljage**

ZAVRŠNI ZADATAK br. 7024

Pristupnik: **Lorena Budić (0135240736)**
Studij: **Promet**
Smjer: **Zračni promet**

Zadatak: **Prijevoz deportiranih osoba u zračnom prometu**

Opis zadatka:

U uvodnim postavkama potrebno je opisati predmet istraživanja, objasniti svrhu i cilj istraživanja te dati kratak pregled strukture završnog rada. U radu je potrebno iznijeti pregled kategorija posebnih putnika s naglaskom na deportirane osobe i specifičnosti te kategorije putnika. Potrebno je opisati postupak deportacije u zračnom prometu, kao i postupak izvanrednog prijevoza deportiranih osoba i što takav prijevoz podrazumijeva, kao i ulogu Europske agencije za graničnu i obalnu stražu (FRONTEX) u postupku deportacije osoba u zračnom prometu.

Mentor:



Maja Ozmec-Ban

Predsjednik povjerenstva za
završni ispit:

SAŽETAK

U ovom završnom radu prikazan je prijevoz deportiranih osoba zračnim prometom. Kao jedno od gorućih problema Europske unije, države članice suočene su s problemom ilegalnih ulazaka na svoje teritorije. Upravo prijevoz ovakve vrste posebnih kategorija putnika predstavlja vrlo lako i brzo rješavanje problema s kojima se mnoge zemlje susreću. Bitnu ulogu u sigurnosnom pogledu imaju zaštitni pratitelji koji su zaduženi za sigurnost cjelokupnog leta od moguće ugroze. U radu su opisani procesi deportacije zrakoplovima te svi aspekti koji se uzimaju u obzir prilikom ugovaranja ove vrste prijevoza s naglaskom na izvanredne zrakoplovne prijevoznike. Izvanredni zračni prijevoznici su često rješenje za kojima posežu države članica Europske unije kao i Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu. Prijevoznici su obvezni držati se procedura u skladu s nacionalnim zakonodavstvom i propisima koje propisuje Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva.

Ključne riječi: Deportirane osobe, zaštitni pratitelji, izvanredni zračni prijevoz, FRONTEX

SUMMARY

This final paper presents the transport of deported persons by air. As one of the burning problems of the European Union, Member States face the problem of illegal entry on their territories. Air transportation is the type of the transport of this special category of passengers that is very easy and quick solution of the problem faced by many European countries. An important role in terms of safety is played by security escorts who oversee the safety on the flight from possible endangerment. This final paper describes the process of deportation by air transport and all aspects that are taken into consideration when contracting this type of transport with an emphasis on charter airlines. Charter airlines are often a solution for which the members of the European Union as well as European Border and Coast Guard Agency reach for. Carriers are obliged to follow the procedures in accordance with national legislation and regulations by the International Civil Aviation Organization.

Key words: deportees, security escorts, non-scheduled air transport, FRONTEX.

SADRŽAJ

1. Uvod	1
2. Pregled kategorija posebnih putnika.....	3
3. Postupci deportacije u zračnom prometu.....	6
3.1. Zaštitni pratitelji deportiranih osoba	6
3.2. Najava leta i dokumentacija za let	8
3.3. Prijava na let, ukrcaj deportiranih putnika i zaštitni procesi	14
4. Izvanredni prijevoz deportiranih osoba	16
5. Uloga FRONTEX-a prilikom prijevoza deportiranih osoba u zračnom prometu.....	18
5.1. Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu (FRONTEX)	20
5.2. FRONTEX i Republika Hrvatska.....	21
5.3. FRONTEX u okviru zračnog prijevoza.....	22
6. Zaključak	24
Literatura	25
Popis slika	27

1. Uvod

Povećanjem broja migracija državljana trećih zemalja u zemlje članice Europske unije, države sa svojeg teritorija migrante deportiraju u njihove zemlje. Iako se za samu deportaciju koriste razni oblici prometa (npr. pomorski, vodni, zračni), države naručiteljice deportacije sve češće se odlučuju za prijevoz zračnim putem. Za prijevoz zračnim putem odlučuju se prvenstveno zbog udaljenosti između država te zbog samog načina organizacije i prednosti koje ta vrsta prijevoza pruža.

Veliku ulogu u deportaciji putnika ima i Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu, poznatiju pod nazivom FRONTEX. FRONTEX može samostalno naručivati letove deportiranih osoba, ali sve češće same letove ugovaraju upravo ministarstva unutarnjih poslova država članica Europske unije. Države članice same zakupljuju zrakoplov, a FRONTEX nadgleda i koordinira samu organizaciju letova.

Rad je podijeljen u 6 cjelina:

1. Uvod,
2. Pregled kategorija posebnih putnika,
3. Postupci deportacije u zračnom prometu,
4. Izvanredni prijevoz deportiranih osoba,
5. Uloga FRONTEX-a prilikom prijevoza deportiranih osoba u zračnom prometu,
6. Zaključak.

U uvodnom dijelu navedena su poglavlja od kojih se rad sastoji, navedene su pojedine značajke rada.

U drugoj cjelini obrađene su posebne kategorije putnika koji se javljaju na letovima, a prikazan je i uvod u tematiku deportiranih putnika koji su tema ovog završnog rada.

U trećoj cjelini prikazani su postupci deportacije u zračnom prometu. Objašnjena je uloga zaštitnih pratitelja u procesu deportacije, zatim najava leta deportiranih putnika gdje je navedena i putna dokumentacija koju zračni prijevoznik mora pribaviti prije početka leta kao i osnovne informacije o deportiranim putnicima koji se nalaze na letu zračnog prijevoznika. Nadalje, obrađuje se i proces same prijave na same prijave na let, ukrcaja deportiranih putnika i zaštitni proces koji su neophodni za sigurno i propisno odvijanje deportacijskih letova.

U četvrtoj cjelini ovog rada prikazano je o čemu sve izvanredni prijevoznici moraju brinuti i uzeti u obzir prilikom organizacije deportacijskih letova, kao i uredbe i procedure nacionalnog zakonodavstva koje moraju slijediti i poštivati.

U petoj cjelini prikazan je opis rada Agencije za europsku graničnu i obalnu stražu, uloga Republike Hrvatske u Agenciji te koje ovlasti imaju za provođenje ciljeva Agencije te je prikazana uloga Agencije u okviru zračnog prometa.

Na kraju rada nalazi se zaključak u kojem je sažeto do kojih se sve spoznaja došlo prilikom izrade cjelokupnog završnog rada.

2. Pregled kategorija posebnih putnika

Neke kategorije putnika zahtijevaju posebne postupke pri prijemu i otpremi. Sve službe prijema i otpreme, kapetan zrakoplova i prva domaćica moraju biti obaviješteni o prisutnosti takvih putnika, a poruke o putnicima posebnih kategorija šalju se određenoj zračnoj luci kao i svim usputnim zračnim lukama kako bi se pravovremeno mogao organizirati njihov prijem. Posebne kategorije putnika čine [1]:

- Nepraćena djeca – UM (engl. *Unaccompanied Minor*),
- Nepoželjni putnici – INAD (engl. *Inadmissible Passenger*),
- Deportirane osobe – DEPU/DEPA (engl. *Deportee unaccompanied / Deportee accompanied*),
- Veoma važni putnici – VIP (engl. *Very Important Passangers*),
- Veoma česti putnici – FF (engl. *Frequent Flyer*),
- Putnici s invaliditetom i smanjenom pokretljivošću – PRM (engl. *Passengers With Reduced Mobility*),
- Trudnice,
- Stariji putnici – MASS (engl. *Passenger requesting special assistance*),
- Grupe djece – MTC (engl. *Mass Transport of Children*).

Nepraćena djeca su djeca u dobi od pet do dvanaest godina koja putuju sama bez prisutnosti roditelja ili skrbnika i o kojima prijevoznik mora voditi posebnu skrb. Za putovanje djece roditelj ili skrbnik potpisuje obrazac „Izjava o naknadi štete“ kojim se prijevoznik oslobađa odgovornosti za troškove i moguću štetu nastalu tijekom putovanja nepraćenog djeteta. Popunjava se i „Popratnica za putovanje maloljetne osobe“ koja sadrži podatke o: djetetu, letu, osobi koja upućuje dijete i o osobi koja dočekuje dijete. Jedna kopija Popratnice se pričvršćuje na kupon leta, a druga na putničku kartu. Svi dokumenti nepraćenog djeteta stavljaju se u torbicu koje dijete nosi tijekom cijelog trajanja putovanja.

Nepoželjni putnici su putnici koji ne posjeduju važeću putovnicu, vizu ili je putnik nepoželjan u zemlji u koju bi trebao putovati. Takav putnik mora se prvim mogućim letom vratiti u zemlju polaska. O zabrani ulaska obavještava se prijevoznik koji je obavio prijevoz i on snosi troškove povratka.

Deportirane osobe su osobe koje su zbog ilegalnog ulaska, ilegalnog boravka ili počinjenja kriminalnih radnji tijekom boravka u zemlji postale nepoželjne te su im vlasti te zemlje službeno naredile da tu zemlju napuste. Troškove nastale tijekom prijevoza deportiranih osoba snosi država koja je naručila prijevoz. Mogu biti praćeni i nepraćeni, a prijevoznik ih može odbiti primiti na prijevoz.

Veoma važni putnici su važni putnici iz različitih aspekata (političkog, kulturnog, gospodarskog) života neke zemlje. VIP putnik putuje u klasi za koju je rezervirao mjesto, a sve formalnosti u vezi prijave na let za njega treba obaviti predstavnik kompanije koji se mora pobrinuti za predaju prtljage, pomoći putniku pri obavljanju carinskog pregleda i pregleda

putovnice. VIP putniku se može ponuditi boravak u VIP salonu (ako takav postoji na određenoj zračnoj luci) do trenutka objave o polasku zrakoplova. Prtljaga ovakve kategorije putnika se ukrcava zadnja kako bi pri iskrcaju prtljage što kraće čekali [2].

Česti putnici su putnici koji često koriste usluge zračnog prijevoza te se prijevoznici posebno brinu o članovima FF klubova svojih kompanija. Ova vrsta putnika ima pogodnosti poput: prioriteta na listi čekanja, veće količine besplatne prtljage, dodatne besplatne milje, mogućnost prijave na let na posebnim šalterima, pristup u posebne čekaonice namijenjene za FF klubove itd. Članovi klubova posjeduju i odgovarajuće kartice na kojima putnici mogu „skupljati“ milje [1].

PRM putnici su putnici sa smanjenom pokretljivošću čije psihičko ili fizičko stanje zahtjeva posebnu pažnju i/ili pomoć koja se inače ne pridaje ostalim putnicima. Rezervaciju za let ovim putnicima poželjno je napraviti 72 sata prije leta, a minimalno 24 sata. Za ukrcaj i iskrcaj PRM putnika većinom se koristi *ambulift* vozilo (slika 1.) [1].



Slika 1. Ukrcaj PRM putnika u ambulift vozilo, [3]

Trudnice do 28. tjedna trudnoće koje su normalnog zdravlja i bez komplikacija u trudnoći mogu se primiti na let bez liječničke potvrde. Trudnice između 28. i 32. tjedna trudnoće moraju priložiti potvrdu liječnika ne stariju od 7 dana, u kojoj stoji da do poroda neće doći unutar 4 tjedna od početka putovanja.

Starije osobe su osobe starije od 80 godina kojima je potrebna pomoć pri ulasku/izlasku iz zrakoplova.

Za određen broj djece zahtijeva se po jedna odrasla osoba u pratnju prilikom putovanja. Grupa djece mora biti upoznata s glavnom domaćicom zrakoplova i sa brojem odraslih osoba u pratnji te nikada ne sjede do PRM-a, INAD ili DEPO putnika [2].

3. Postupci deportacije u zračnom prometu

Deportirani putnik je osoba kojoj je zakonom dozvoljen ulazak u državu ili je na nezakonit način ušla u državu, te su joj vlasti te države formalno naredile da tu istu državu napusti. Ovaj pojam se također odnosi i na one osobe koje prihvaćaju kontrolne vlasti države, ali se naknadno otkrilo da su u državu ušle sa lažnim dokumentima [4]. Deportirane osobe mogu biti praćene, a skraćenica koja označava ovu posebnu kategoriju putnika je DEPA (engl. *Deportee accompanied*) ili nepraćene odnosno DEPU (engl. *Deportee unaccompanied*). Ako država želi deportirati određenu osobu sa svog teritorija, preuzima svu odgovornost, obveze i troškove glede njene deportacije. Zračni prijevoznik služi samo kao posrednik u prijevozu. Procedure u organizaciji letova deportiranih osoba mogu se naći u propisima i uredbama Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva (engl. *International Civil Aviation Organisation – ICAO*) i Međunarodne udruge zračnih prijevoznika (engl. *International Air Transport Association – IATA*) [4].

Država članica koja želi obaviti prisilno udaljavanje državljanina treće zemlje zračnim putem razmotrit će je li moguće korištenje izravnog leta prema državi odredišta. Termin „državljanin treće zemlje“ označava svaku osobu koja nije državljanin Europske unije, Republike Islanda ili Kraljevine Norveške. Ako država članica koja želi obaviti prisilno udaljavanje državljanina treće zemlje ne može, zbog praktičnih okolnosti, koristiti izravan let do države odredišta, može zatražiti tranzit zračnim putem preko druge države članice. Zahtjev za tranzit zračnim putem se u pravilu ne podnosi ako mjera udaljenja podrazumijeva promjenu zračne luke na državnom području države članice kojoj je podnesen zahtjev. Država članica kojoj je podnesen zahtjev tj. država preko čije tranzitne zračne luke mora biti obavljen tranzit može odbiti tranzit ako:

- je državljanin treće države, u skladu s zakonodavstvom u državi članici, optužen za počinjenje kaznenih djela ili je protiv njega izdan uhišbeni nalog u svrhu izdržavanja kazne,
- tranzit preko drugih država ili prihvata u državi odredišta nije moguć,
- mjera prisilnog udaljenja podrazumijeva promjenu zračne luke na državnom području države članice kojoj je podnesen zahtjev,
- zatražena pomoć nije moguća u određenom trenutku zbog praktičnih razloga, ili
- državljanin treće države predstavlja prijetnju za pravni poredak, javnu sigurnost, zdravlje ljudi ili međunarodne odnose države članice kojoj je podnesen zahtjev [5].

3.1. Zaštitni pratitelji deportiranih osoba

Pojam „zaštitni pratitelj“ označava osobu koju je zaposlila država kako bi putovala zrakoplovom zračnog prijevoznika kojem je dodijelila licencu u svrhu zaštite zrakoplova i osoba koje su u njemu od djela nezakonitog ometanja koja ugrožavaju sigurnost leta [6].

Zaštitni pratitelji moraju imati dozvolu za obavljanje ove dužnosti te, ukoliko je potrebno, proći dodatnu obuku ako je to propisano nacionalnim zakonom države koja deportira i odredišnom državom. Zračni prijevoznici također mogu tražiti dodatne zaštitne pratitelje ili prisutnost zaštitnih pratitelja na letu (ako to nije prethodno određeno).

Država koja naređuje deportaciju mora osigurati da pratitelj/pratitelji deportiranih osoba ostanu s njima do krajnjeg odredišta, ako plan leta uključuje zaustavljanje u tranzitnoj državi, osim ako drugačije nije dogovoreno između vlasti i zračnog prijevoznika.

Kada se pratnja temelji isključivo na zakonskim zahtjevima koje nameće država na mjestu tranzitne točke, a ne zasniva se na utvrđivanju bilo kakvog rizika, može se odbaciti zahtjev na vezanom letu (engl. *connecting flight*). Podložno je važećim lokalnim propisima i dogovoru uključenih prijevoznika odnosno operatora [7].

Zaštitnim pratiteljima na letu nije dozvoljeno konzumirati alkoholna pića tijekom trajanja dužnosti, a deportiranim osobama zabranjeno je usluživanje alkoholnih pića tijekom trajanja leta [7].

Omjer zaštitnih pratitelja i deportiranih osoba ovisi o težini njihovih djela. Broj zaštitnih pratitelja ne smije biti manji od 1 na svake 4 deportirane osobe, a ukupan broj deportiranih osoba za koje je obavezna pratnja je do osam putnika na svakom letu [8]. Ukupan broj deportiranih osoba sa ili bez pratnje ovisi o ugovoru koje sklapaju država koja naručuje prijevoz i zračni prijevoznik [9]. Na slici 2 prikazana je zaštitna pratnja na letu.



Slika 2. Prikaz zaštitnih pratitelja na letu, [10]

Sredstva za ograničavanje kretanja kao što su lisice ili druga slična pomagala, smiju se koristiti kada je neophodno i u skladu sa zakonima i propisima država koje organiziraju deportacijski let, a zaštitni pratitelji trebaju biti osposobljeni za tu vrstu aktivnosti. Zbog

korištenja sredstava za ograničavanje kretanja potrebna je prethodna obavijest i suglasnost između država koje obavljaju deportaciju te zračnog prijevoznika koji je angažiran za obavljanje tog leta [8]. Tijekom razdoblja kada se deportirana osoba nalazi pod njihovim nadzorom, zaštitni pratitelji čuvaju dostojanstvo osoba i ne poduzimaju radnje koje bi mogle povrijediti dostojanstvo deportiranih osoba. Prilikom procesa deportacije s deportiranim osobama treba se postupati u skladu s odgovarajućim međunarodnim odredbama, uključujući Međunarodni pakt o građanskim i političkim pravima Ujedinjenih Naroda [11]. Na slici 3. prikazana je uporaba sredstava za ograničavanje kretanja osoba.



Slika 3. Prikaz uporabe sredstava za ograničavanje kretanja, [12]

3.2. Najava leta i dokumentacija za let

Kako bi se smanjile smetnje u poslovanju međunarodnog civilnog zrakoplovstva, države članice surađuju jedne s drugima kako bi riješile razlike nastale tijekom provedbe odredbi propisane u Dodatku 9 ICAO-a. Države ugovornice moraju olakšati tranzit osobama kojima je određeno udaljavanje iz druge države u skladu s odredbama poglavlja 5. Dodatka 9 Čikaške konvencije. Vlasti države koja provodi deportaciju mora informirati vlasti odredišne države u koju se deportirani putnik izručuje, vlasti države tranzita (ako postoje), zračnog prijevoznika ili njihovog ovlaštenog zastupnika na zračnoj luci s koje će se izvršiti deportacija.

Osobi koja je postala nepoželjna i mora napustiti njen teritorij, država ugovornica uručuje nalog za deportaciju. Uručenjem naloga za deportaciju, država ugovornica na sebe preuzima odgovornost i troškove same deportacije. Prilikom uručjenja naloga za deportaciju, država je obvezna obavijestiti deportiranu osobu o državi u koju će se izvršiti deportacija. Na slici 4. prikazan je pečat koji se stavlja u putovnicu deportirane osobe koja će se prevesti zrakoplovom iz Republike Njemačke.



Slika 4. Pečat deportacije u putovnici, [12]

Prilikom ugovaranja leta, država ugovornica (ili više njih) razmjenjuje sa zračnim prijevoznikom kontakt podatke osoba koje su na raspolaganju 24 sata kojima trebaju biti isporučene deportirane osobe [11].

Država ugovornica sa zračnim prijevoznikom sklapa ugovor o prijevozu deportiranih osoba. Prijevozniku se trebaju omogućiti sljedeće informacije što je prije moguće, a najkasnije 24 sata prije planiranog polijetanja zrakoplova:

- kopiju naloga za deportaciju, ako to dopušta zakonodavstvo države ugovornice,
- procjenu rizika od strane Države i/ili bilo koje druge relevantne informacije koje bi pomogle operatoru zrakoplova da procijeni rizik za sigurnost leta,
- imena i nacionalnosti zaštitnih pratitelja.

Također, države ugovornice trebaju se savjetovati sa zračnim prijevoznikom u vezi s najpraktičnijim letom ili alternativnim načinom prijevoza. Države, prilikom donošenja mjera za uklanjanje deportirane osobe u državu odredišta, koriste izravne letove kad god je to moguće. Odredišna država mora prihvatiti državljane na svoj teritorij.

Zračni prijevoznik i/ili kapetan zrakoplova imaju mogućnost odbiti prijevoz deportirane osobe na određenom letu kada postoji opravdana zabrinutost u vezi sa zaštitom i sigurnošću leta [11].

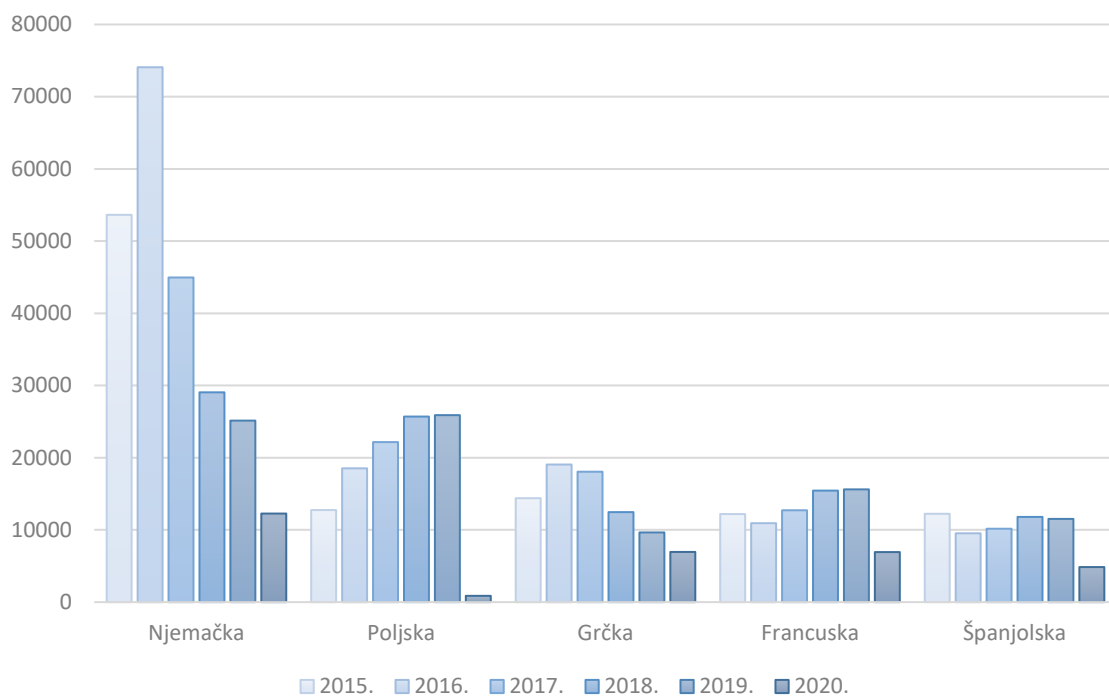
Obzirom da ova kategorija putnika može ugroziti sigurnost leta zrakoplova, posade i/ili ostalih putnika, Europska konferencija civilnog zrakoplovstva (engl. *European Civil Aviation Conference – ECAC*) propisala je da pisana obavijest, koja se može isporučiti elektroničkom poštom ili faksom, mora sadržavati sljedeće informacije [9]:

- identitet osobe i spol osobe,
- razlog za prijevoz osobe,

- nalog za deportaciju ili kopiju naloga za deportaciju,
- procjenu rizika od strane države i/ili bilo koje druge relevantne informacije koje mogu pomoći u procjeni rizika za sigurnost leta,
- imena i nacionalnost zaštitnih pratitelja,
- vrste dostupnih putnih isprava, i
- provedbu relevantne odredbe Dodatka 9 ICAO-a.

Zračnom prijevozniku mora se osigurati obavijest putem sustava rezervacije zračnog prijevoznika, te da su informacije o deportiranim osobama i njihovim pratiteljima sadržane u PNR (engl. *passanger name record*) sustavu [7].

Broj državljana trećih zemalja kojima je bilo naređeno da napuste teritorij Europske unije rapidno je rastao između 2014. i 2019. godine. Na početku migrantske krize 2015. godine, zemlje koje su izdale najviše naloga dosegnule su brojku od ukupno 105 210 uručenih naloga za deportaciju. Najveću brojku od ukupno 192 455 naloga, države članice Europske unije dosegnule su 2016. godine [13]. U grafikonu 1. prikazani su podaci zemalja Europske unije koje su uručile najviše naloga za deportaciju državljanima trećih zemalja prema podacima koje je objavio Eurostat za period od 2015. do 2020. godine.



Grafikon 1. Vodeće zemlje Europske unije po broju deportiranih osoba u razdoblju od 2015. do 2020. godine

Izvor: [13]

Broj državljana trećih zemalja kojima je naređeno da napuste teritorij Europske unije rapidno je rastao između 2014. i 2019. godine. Broj osoba kojima je bilo naređeno da napuste područje Europske unije 2019. godine dosegao je 142 410, a podaci za sve države članice prikazani su u tablici 1. Od ukupnog broja od 142 410 osoba, 18,18% osoba deportirane su iz Poljske. Taj broj slijedi Njemačka (17,65%), Francuska (10,96%), Španjolska (8,09%) i Grčka (6,78%). Ostale članice Europske unije, njih 21, zabilježile su 38,33% broja deportacija od ukupno 142 410 koje su se realizirale u 2019. godini.

Tablica 1. Prikaz broja deportiranih osoba državljana trećih zemalja iz Europske unije u periodu od 2015. do 2020. godine.

Države članice Europske Unije	2015.	2016.	2017.	2018.	2019.	2020.
Austrija	/	5 895	5 715	6 805	6 800	4 610
Belgija	5 550	6 920	5 880	4 585	3 940	2 675
Bugarska	540	1 105	1 250	610	595	230
Cipar	1 840	1 035	760	730	455	1 060
Češka	330	390	680	720	580	885
Danska	1 040	930	1 115	1 165	1 460	725
Estonija	40	380	580	710	1 050	995
Finska	2 980	5 610	3 565	2 850	2 990	2 200
Francuska	12 195	10 930	12 720	15 445	15 615	6 930
Grčka	14 390	19 055	18 060	12 465	9 650	6 950
Hrvatska	1 405	1 720	1 980	2 165	2 390	1 425
Irska	205	245	270	310	470	325
Italija	4 670	5 715	7 045	5 615	6 470	2 815
Latvija	1 030	1 355	1 275	1 465	1 565	910
Litva	1 685	1 545	1 860	2 110	2 015	1 590
Luksemburg	720	405	435	275	270	160
Mađarska	5 755	780	685	875	810	995
Malta	465	420	470	530	600	380
Nizozemska	8 385	11 890	8 195	8 830	11 055	8 715
Njemačka	53 640	74 080	44 960	29 055	25 140	12 265
Poljska	12 750	18 530	22 165	25 700	25 985	870
Portugal	565	370	310	280	465	470
Rumunjska	1 995	1 865	1 815	1 705	2 355	1 725
Slovačka	970	1 390	1 725	2 095	1 580	410
Slovenija	155	205	120	150	155	125
Španjolska	12 235	9 530	10 165	11 800	11 525	4 855
Švedska	9 695	10 160	6 845	6 850	6 425	4 930
UKUPNO:	155 230	192 455	160 645	145 895	142 410	70 255

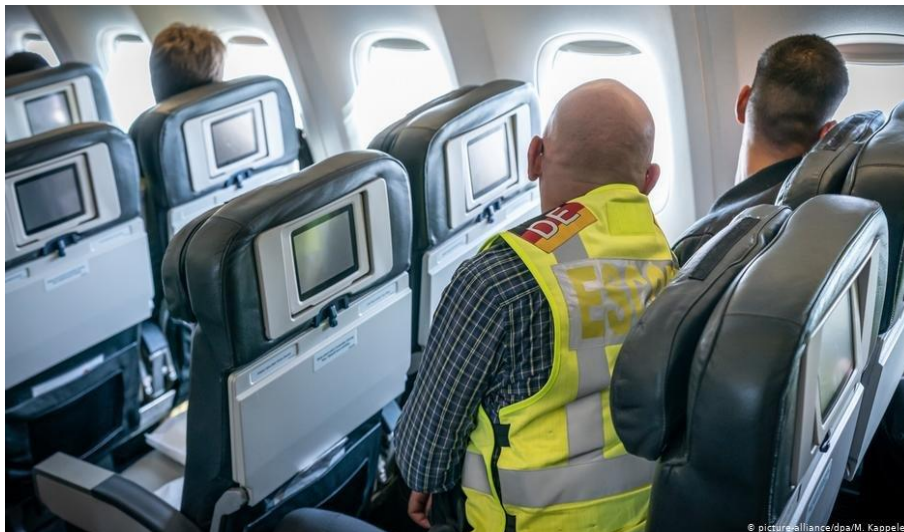
Izvor: [13]

Jačanjem migrantske krize 2014. godine koja je svoj uzlet doživjela 2015. godine, države članice Europske unije uručile su državljanima trećih zemalja ukupno 155 230 naloga za deportaciju. Iz tablice 1. vidljivo je da su države članice EU najviše naloga uručile 2016. godine, a zemlje koje se najviše u toj godini ističu su Francuska, Grčka, Nizozemska, Njemačka i Poljska koje su te godine uručile preko 10 000 naloga. Do 2019. godine broj ukupnih deportiranih osoba kretao se oko 150 000. Pogođeni pandemijom COVID-19, države članice EU deportirale su oko 70 000 osoba u 2020. godini. Taj drastičan pad u odnosu na prethodnih pet godina, može se prepisati zabrani putovanja između država što je posljedica utjecaja pandemije [13].

3.3. Prijava na let, ukrcaj deportiranih putnika i zaštitni procesi

S obzirom na specifičnost ove posebne kategorije putnika, prihvat i otprema putnika zahtijeva nešto drugačije procedure. Proces prijave i ukrcaja deportiranih putnika prilagođava se prije svega infrastrukturi zračne luke te se izvršava na što je moguće neupadljiv način. Proces prijave i ukrcaja deportiranih putnika radi se odvojeno od uobičajenog procesa.

U velikom broju slučajeva, deportirane osobe zajedno sa zaštitnim pratiteljima dolaze direktno preko stajanke do zrakoplova. Sukladno tome, ukrcajavu se prvi, a iskrcavaju zadnji uz što veću diskreciju. Deportirani putnici sjede uvijek u zadnjim redovima kabine, a ako je s u pratnji i zaštitna osoba, smješta se između dva pratitelja. Ako je prisutan jedan pratitelj, deportirani putnik sjedi na sjedalu do prozora. Cilj ove strategije sjedenja je onemogućavanje kretanja. Deportirani putnici se ne smještaju na sjedala koja se nalaze u neposrednoj blizini izlaza u slučaju opasnosti. Na slici 5. prikazana je opcija kada se u pratnji nalazi samo jedan zaštitni pratitelj.



Slika 5. Prikaz razmještaja u kabini samo s jednim zaštitnim pratiteljem, [14]

Ako se prije polaska zrakoplova odustane od deportacije osobe, prtljaga deportirane osobe i zaštitnog pratitelja mora biti smještena što bliže vratima prtljažnika kako bi se prouzročilo minimalno kašnjenje samog leta. Kada se deportirani putnik ne nalazi u zrakoplovu, predana prtljaga koja odgovara njegovoj karti ili jednakovrijednom dokumentu smatra se prtljagom bez pratnje.

Zračni prijevoznik preuzima dužnost da se svaki komad nepraćene prtljage može identificirati i ukloniti iz zrakoplova. Slika 6. prikazuje ukrcaj deportiranih putnika u zrakoplov nakon što su zaprimili naloge za deportaciju.



Slika 6. Ukrcaj deportiranih putnika u zrakoplov, [12]

Kako kapetan zrakoplova ima potpune ovlasti nad deportiranim putnicima za vrijeme trajanja leta, on/ona te prva domaćica zrakoplova moraju biti obaviješteni o dodijeljenim sjedalima deportiranih putnika i zaštitnih pratitelja. Određeni zračni prijevoznici traže da se cjelokupna posada obavijesti o prisutnosti deportiranih osoba i zaštitnih pratitelja na letu, kako bi se osigurala maksimalna sigurnost cijelog leta. Odjeli zaduženi za sigurnost i zaštitu, dužni su pismeno obrazložiti razloge odbijanja prihvata deportiranih osoba na let na temelju dobivenih informacija od kapetana zrakoplova. Kapetanova procjena mora biti objektivna te donesena na dobrobit i sigurnost ostalih putnika, članova posade, zrakoplova i samog leta.

Putnici koji ometaju letenje svojim ponašanjem nazivaju se putnici neprihvatljiva ponašanja (engl. *unruly passengers*). Kategorije putnika koji se nedolično ponašaju su [15]:

- Putnici koji ne poštuju prijevoznikove Opće uvjete prijevoza,
- Putnici koji se neprimjereno ponašaju,
- Putnici koji ne poštuju upute posade,
- Putnici koji prekomjerno uživaju alkohol,
- Putnici koji ometaju aktivnosti posade ili zemaljskog osoblja.

Vjerojatnost pojave putnika koji se neprimjereno ponašaju veća je kod deportiranih putnika. Oni svojim ponašanjem mogu dati do znanja da ne žele napustiti državu ili smatraju da im je država naručiteljica deportacije povrijedila prava. U kategoriju putnika koji se neprimjereno ponašaju također ulaze i osobe koje ulaze u fizičke ili verbalne razmirice s ostalim putnicima ili kabinskim osoblje te verbalnim i fizičkim prijetnjama kojima žele izazvati strah i nelagodu ostalim putnicima te ostale vrste nedoličnog ponašanja.

4. Izvanredni prijevoz deportiranih osoba

Izvanredni prijevoz deportiranih osoba u zadnjih par godina doživio je strelovit uspon. Iako je i prije bilo organizacije ovog tipa prijevoza, zbog političke krize te produbljivanja migracijske krize u svijetu, pogotovo na Bliskom istoku i središnjoj Aziji, države članice Europske unije sve više posežu za ovim tipom prijevoza u suradnji s Europskom agencijom za graničnu i obalnu stražu.

Prijevoznici koji vrše redovni prijevoz putnika odrađuju ovakav tip prijevoza, ali su ograničeni procedurama. Zbog organizacije leta te imajući u vidu da su njihovi putnici oni koji su kupili karte, a ne skupina ljudi koja je zaokupila cjelokupni kapacitet zrakoplova, mogu primiti najviše četiri deportirane osobe, a svaki od njih mora imati minimalno dva pratitelja. Redoviti zračni prijevoznici mogu napraviti iznimku i povećati broj deportiranih osoba na letu.

Prilikom prijevoza deportiranih osoba, redoviti prijevoznici primjenjuju ICAO procedure, pa tako deportirane osobe zajedno sa svojim pratnjama, koji su policajci određene države ili samo ovlaštene osobe za ovakav tip radnji, ulaze prije svih putnika i dodjeljuju im se zadnja mjesta u kabini zrakoplova. Cijelu posadu se obavještava o njihovim dodijeljenim brojevima sjedala. Kao i kod izvanrednih prijevoznika, dokumentaciju o prijevozu deportiranih putnika dobivaju minimalno 48 sati prije leta. Deportirane osobe moraju obavezno sjediti između svoja dva pratitelja te drugačiji raspored sjedenja nije moguć.

DEPU osobe su osobe s niskim rizikom prijetnje za ostale putnike te je u većini slučajeva riječ o isteku valjanih radnih ili boravišnih dozvola, pa se ne zahtjev države članice mora vratiti u matičnu državu kako bi ponovno pokrenuli zahtjev za ulazak u državu članicu koja je to zahtijevala. Slijedom političke i migracijske krize, zračni prijevoznici, izvanredni ili redovni odbijaju DEPU osobe, dok drugi redovni prijevoznici uvode zabranu prijevoza DEPU osoba te inzistiraju na pratnji sukladno ICAO procedurama.

Izvanredni prijevoznici zbog svoje fleksibilnosti i mogućnosti brze organizacije leta (engl. *ad-hoc flights*) su idealan način prijevoza deportiranih osoba te velik broj država članica Europske unije poseže za izvanrednim prijevoznicima. Izvanredni prijevoz može biti organiziran direktno s Europskom agencijom za graničnom i obalnom stražom, a u većini slučajeva direktno ugovaraju letove s državama članicama. Izvanredni prijevoznici, iako fleksibilno, traže da broj pratitelja, policajaca ili ovlaštenih zaštitnih pratitelja, mora biti najmanje dvostruko veći od deportiranih osoba te da u kabini ne smiju biti naoružani.

Izvanredni prijevoznici u slučajevima prijevoza deportiranih osoba brinu o sljedećem:

- zračna luka odredišta je upoznata s njihovim procedurama prijevoza te ima implementirane ICAO procedure kao što je Provedbena odluka Komisije (EU) 2015/1998 od 5. studenog 2015. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa. To se posebno odnosi na to da su njihovi djelatnici obučeni za organizaciju takvog prijevoza te da su bili podvrgnuti provjeri

podobnosti koja je potvrdila da nisu povezani s terorističkim i/ili kriminalnim organizacijama, kao što to moraju proći i djelatnici prijevoznika prije zaposlenja [16],

- pratitelji države članice su upoznati s pravilom o nenošenju oružja u kabini zrakoplova,
- deportirane osobe znaju da su deportirane i znaju svoje odredište, kako bi se minimizirali pokušaj ugroze leta,
- zračna luka destinacije provela je određene organizacijske procedure za prijem takvog prijevoza, a posebice ako država destinacije nije treća zemlja.

U većini slučajeva, države članice unaprijed imaju ugovorene ugovore s određenim prijevoznicima za organizaciju *ad-hoc* letova s deportiranim osobama, gdje zračni prijevoznici imaju pravo odbiti takvu vrstu prijevoza u slučaju da nemaju slobodnih kapaciteta za organizaciju istog. S obzirom na to da je ovakav tip prijevoza učestaliji, odjeli zaštite kod izvanrednih prijevoznika provode učestalija školovanja letačkog osoblja o ovakvoj vrsti leta. Na tim školovanjima, letačko osoblje se upoznaje s pravima prijevoznika te ovlastima kapetana zrakoplova, ali i zaštitnih pratitelja.

Izvanrednim prijevoznicima ključna je organizacija prije samog prijevoza te o njoj ovisi koliko će se uspješno izvršiti prijevoz. Najveću pozornost, osim implementacije zaštitnih procedura, se pridaje i dobivanju dozvola za prelet trećih zemalja, u slučaju da se prijevoz odvija između države članice Europske unije i treće zemlje, te dozvoli za slijetanje u treće zemlje. Prijevoznici bez potrebne dokumentacije ne organiziraju let, iako su poznati po fleksibilnosti u drugim fazama organizacije. Najveća fleksibilnost je u otkazivanju prijevoza od strane države članice netom prije leta ukoliko je došlo do određenih komplikacija jer deportirane osobe na razne načine pokušavaju izbjeći sam čin deportacije (stvaranje problema prije samog ukrcanja, napadi na službene osobe na zračnoj luci itd.). Svi ti scenariji definirani su u ugovorima između država i zrakoplovnog prijevoznika, a izvanredni prijevoznici izlaze u susret državama, sve dok se poštuje njihova suverenost i držanje propisanih procedura.

Cjelokupna procedura prijevoza deportiranih putnika provodi se sukladno ICAO procedurama i nupucima te Uredbom EU 2015/1998. Sukladno inzistiranju prijevoznika, cijeli proces mora se provoditi uz poštivanje temeljnih prava deportiranih osoba te u skladu s važećim međunarodnim standardima zaštite ljudskih prava, čemu u prilog ide i činjenica da je Europska agencija za graničnu i obalnu stražu sklopila sporazum s Agencijom Europske unije za temeljna prava [17].

5. Uloga FRONTEX-a prilikom prijevoza deportiranih osoba u zračnom prometu

Europski kontinent u usporedbi sa stanovništvom ostalih kontinenata najviše su pogađala migracijska kretanja. Krajem Drugog svjetskog rata stanovništvo je bilo prisiljeno migrirati prvenstveno zbog uspostave novih granica, posebno Njemačke, Poljske i bivše Čehoslovačke, a nakon Drugog svjetskog rata u Zapadnu Europu ušlo je oko 15 milijuna ljudi. U kasnim četrdesetim i pedesetim godinama 20. stoljeća dolazi i do prekomorske migracije, gdje je iz Europe otišlo 3 milijuna ljudi, a u Europu dolazi stanovništvo bivših kolonija Velike Britanije, Francuske i Nizozemske [18].

U godinama smirivanja poslijeratnih tokova, u Europi dolazi do rekonstrukcije, ali se javlja manjak radne snage koja se regrutirala iz bivših kolonija, a dovodila se i radna snaga iz manje industrijaliziranih zemalja kao što su europske mediteranske države, bivša Jugoslavija te sjevernoafričke zemlje.

U početku su radnici bili dobrodošli te im se uvjetovalo da je njihov boravak privremen te im je bilo zabranjeno dovesti obitelji. Kada je masovna regrutacija nekvalificirane radne snage prestala počeo je priljev stručnjaka. Osim toga, tradicionalne emigracijske zemlje kao Italija, Španjolska, Portugal i Grčka postaju imigracijske zemlje te dolazi do zapošljavanja radne snage iz Istočne Europe, Sjeverne Afrike i Azije, što neizbježno dovodi i do ilegalnih migracija [18].

Europa je i danas mjesto migracije gdje migrante danas čine prognanici i ratom raseljene osobe te tražitelji azila. Zemlje podrijetla migranata su sve raznolikije, te dolaze sa svih kontinenata i gotovo iz svake zemlje [17].

Priljev nezakonitih migranata postaje jedno od važnih pitanja nacionalnih interesa i unutarnje sigurnosti svih država članica Europske Unije. Pod najvećim pritiskom su najrazvijenije države, a unutar desetak godina i sredozemne države članice bilježe velik rast nezakonitih migracija. Europske države tako su suočene s velikim migracijskim pritiskom i sve većom pojavom nezakonitih migracija, što je dovelo do zaključka da članice Europske unije nisu više sposobne same na nacionalnoj razini primjereno djelovati na problem nezakonitih migracija te da je potrebna suradnja na europskoj i međunarodnoj razini i to na području pravosuđa i unutarnjih poslova [19].

Vijeće Europe definiralo je integrirani model granične sigurnosti [20]:

1. Granična kontrola na vanjskim granicama koja uključuje granične provjere i nadzor državne granice te uključuje analizu rizika i kriminalističko-obavještajni rad,
2. Otkrivanje i istrage prekograničnog kriminala u koordinaciji sa svim agencijama za provođenje zakona,
3. Četveroslojni model pristupa kontroli,
 - a. Mjere kontrole u području slobode kretanja, uključujući i vraćanje osoba
 - b. Granične i carinske kontrole
 - c. Suradnja u susjednim zemljama
 - d. Mjere u trećim zemljama
4. Međuagencijska suradnja u upravljanju granicom što uključuje graničnu policiju, carinu, policiju, nacionalne sigurnosne i druge nadležne agencije te internacionalne subjekte,
5. Koordinacija i koherentnost aktivnosti država članica, institucija i drugih agencija i tijela Europske unije kroz provedbu mjera unutar teritorija.

Iz navedenog, sigurnost graničnog područja može se definirati kao stanje na državnoj granici određene države o kojem vode brigu sva nadležna tijela, a posebice policija i carina, sa svrhom osiguranja nesmetanog odvijanja prometa putnika i roba preko granice, ali i onemogućavanja bilo kakvih kažnjivih radnji čije je izvršenje neposredno povezano s državnom granicom, a da dovodi do povrede nacionalnog zakonodavstva i međunarodnog prava [19].

Osnivanjem Agencije za europsku graničnu i obalnu stražu (engl. *European Border and Coast Guard Agency* - FRONTEX) i njezinim jačanjem postavljen je sadašnji okvir za intenzivnu i učinkovitu suradnju na ovom području.

S obzirom na to da FRONTEX u pravilu ne može djelovati izvan područja Europske unije, same operacije provode države članice, a jedna od država sudionica preuzima ulogu države domaćina zajedničke operacije [19].

Kako deportirane osobe nisu deportirane sve dok im se ne uruči nalog za deportaciju, one spadaju u kategoriju imigranata. U 2019. godini prema podacima Eurostata, muškarci između 18. i 34. godine činili su više od polovice, točnije 52,3% svih državljana trećih zemalja koji su ilegalno boravili na teritorijima država članica. Osobe oba spola starosti između 18. i 34. godine činili su 61,7% od ukupnog broja državljana trećih zemalja koji su ilegalno boravili u Europskoj uniji, 27% čine osobe starije od 35 godina, dok 9.2% čine djeca mlađa od 17 godina [21].

5.1. Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu (FRONTEX)

Agencija za europsku graničnu i obalnu stražu (engl. *European Border and Coast Guard Agency* – FRONTEX) nastala je i započela s radom 2005. godine Uredbom Vijeća (EZ) br. 2007/2004 od 26. listopada 2004. godine o osnivanju Europske agencije za upravljanje operativnom suradnjom na vanjskim granicama država članica Europske unije, kojoj je glavna uloga pomaganje državama članicama u očuvanju granica Schengenskog područja kroz koncept integriranog upravljanja granicama [22]. FRONTEX za krajnji cilj ima jačanje sigurnosti kopnenim, pomorskim i zračnim vanjskim granicama Schengenskog područja.

Kako bi se otkrili migracijski tokovi i trendovi međunarodnog kriminala, FRONTEX analizira podatke vezane uz situaciju na vanjskim granicama Europske unije te izrađuje analize rizika i procjenu „ranjivosti“ kako bi se ocijenilo mogu li se države članice suočiti s migracijskim pritiskom na svojim granicama. Upravo zato, FRONTEX organizira i koordinira zajedničkim operacijama i brzim graničnim intervencijama kako bi se pomoglo članicama. Pomoć uključuje humanitarne hitne slučajeve i spašavanje na moru, a upravlja i zajedničkim povratom migranata u matične zemlje gdje se koriste usluge zračnog prijevoza.

S obzirom na to da FRONTEX nema vlastitu opremu, koriste se brodovi, zrakoplovi i ostala prijevozna sredstva te tehnička oprema koju članice moraju same osigurati. Agencija može obavljati i operacije na teritoriju zemalja koje nisu članice Europske unije ako migracijski pritisak u njoj izravno utječe na jednu od članica, ali sve prikupljene relevantne obavještajne podatke mora podijeliti s nadležnim nacionalnim tijelima i agencijom Europske unije za suradnju u provođenju zakona i borbe protiv kriminala odnosno Europolom.

Novom uredbom (EU) 2016/1624 iz 2016. godine redefinirao se pravni status i nadležnost FRONTEX-a, a vrlo važan element je postao i mogućnost raspoređivanja snaga iz svake države u roku od pet radnih dana od trenutka usuglašavanja direktora Agencije te resornog ministarstva države članice. Upravo radi realizacije te ovlasti, FRONTEX na godišnjoj razini ima na raspolaganju najmanje 1500 službenika država članica čije profile utvrđuje sama Agencija [14]. Na slici 3. prikazan je FRONTEX službenik koji nadzire morsku granicu.



Slika 7. FRONTEX službenik u nadzoru pomorske granice, [23]

5.2. FRONTEX i Republika Hrvatska

Suradnja FRONTEX-a i Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske definirana je Radnim dogovorom za uspostavu operativne suradnje između Europske agencije za upravljanje operativnom suradnjom na vanjskim granicama država članica Europske unije i Ministarstva unutarnjih poslova Republike Hrvatske potpisan je 15. travnja 2008. godine i obuhvaća sljedeće:

- Razmjenu informacija između FRONTEX-ove Jedinice za analizu rizika i Uprave za granicu,
- Suradnju na području obuke,
- Tehničku suradnju na području istraživanja i razvoja,
- Sudjelovanje u zajedničkim operacijama na granicama između država članica Europske unije i Hrvatske,
- Upućivanje službenika granične policije u urede žarišnih točaka smještene na vanjskim granicama država članica Europske unije,
- Sudjelovanje hrvatske granične policije u zajedničkim operacijama povratka kojima koordinira FRONTEX.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku uniju 2013. godine, promijenjen je status i uloga RH u međusobnoj suradnji kada hrvatska granična policija gubi status promatrača i dobiva ulogu punopravnog člana u provedbi FRONTEX-ovih aktivnosti [24].

5.3. FRONTEX u okviru zračnog prijevoza

Jedan od glavnih subjekata Europske unije koji u svrhu deportacije osoba koristi usluge zračnog prometa, svakako je FRONTEX. Kako je sama deportacija i uklanjanje nepoželjnih osoba s područja država članica Europske unije vrlo specifična, države članice koriste usluge izvanrednih prijevoznika. Kada se koriste usluge izvanrednog prijevoznika, dobiva se mogućnost korištenja cjelokupnog zrakoplova, što za cilj ima mogućnost deportacije većeg broja osoba.

Procedure prilikom ugovaranja letova proizlaze iz ICAO instrukcija. Svi letovi izvanrednih prijevoznika imaju zaštitne pratitelje te nerijetko broj zaštitnih pratitelja prelazi broj deportiranih osoba (dva zaštitna pratitelja/putnik). U većini slučajeva radi se o deportiranim putnicima koji su se bavili kriminalnim aktivnostima te se nad njima koriste sredstva za ograničavanje kretanja. Upravo zbog specifičnosti same situacije, države članice ugovaraju letove s izvanrednim prijevoznicima kako bi mogli sprovesti deportacijski let, bez prisustva ostalih putnika u zrakoplovu kako se oni ne bi osjećali nelagodno.

Prilikom leta, kako je već spomenuto, ne smiju biti posluživani hranom, a piće (vodu) smiju dobiti posluženu u plastičnim čašama. Prije početka leta deportiranih putnika, policijske službe države koja deportira obavljaju detaljan pregled kabine zrakoplova, uz prisutnost posade. Unaprijed dogovorenim procedurama prijevoznik se obvezuje da će vrijeme trajanja aktivnosti za prihvat i otpremu zrakoplova (engl. *turnaround time*) iznositi 90 minuta, umjesto standardnih 45 ili 30 minuta koliko iznosi vrijeme prijvata i otpreme većine izvanrednih prijevoznika. Prilikom traženja odgovarajućeg prijevoznika, u obzir se uzima i kapacitet zrakoplova koji takve vrste letova može odraditi izravno bez tehničkog međuslijetanja zbog goriva.

Ovakve vrste letova su letovi s visokim stupnjem sigurnosti, ali se ne smije unositi oružje u štitičena područja zračne luke niti u kabinu samog zrakoplova. Osim FRONTEX-a, ovakvu vrstu letova najčešće ugovaraju i traže ministarstva država Europske unije u suradnji s FRONTEX-om. Iako država članica sama zakupljuje zrakoplov kroz svoje nadležno ministarstvo, u pozadini same organizacije i koordinacije stoji FRONTEX jer se radi o deportaciji iz članica EU u zemlje trećeg svijeta.

Uredbom (EU) 2016/1624 FRONTEX-u se daje značajnija uloga u koordinaciji suradnje na upravljanju granicama između država članica Europske unije i trećih zemalja. Iako su to najčešće zemlje koje graniče s članicama Europske unije, mogu biti i druge države. Tako FRONTEX ulazi u područje međunarodnih odnosa, a s obzirom na udaljenost između uključenih strana, zračni prijevoz je optimalan način prijevoza. Suradnja s trećim zemljama predviđena je kao nužan element, a ključne komponente su [14]:

- Promicanje i unapređenje tehničke i operativne suradnje između država članica i trećih zemalja.
- Sklapanje radnih sporazuma u kojima se specificira opseg, način i svrha suradnje uz prethodnu suglasnost Europskog parlamenta,

- Možebitno poduzimanje akcije i u trećim zemljama ako je to predviđeno radnim sporazumom uz prethodno obavješćivanje Europske Komisije,
- Sklapanje statusnog sporazuma u kojima su propisani svi aspekti izvršavanja FRONTEX-ove akcije na tlu treće zemlje (opseg operacije, građanska i kaznena odgovornost, zadaci i ovlasti članova tima),
- Suradnja s nadležnim tijelima trećih zemalja u procesu prihvata migranata, uključujući i stjecanje putnih isprava,
- Tehničko i financijsko podupiranje projekata u trećim zemljama te dopuštanje državama članicama dvostrane ugovore s trećim zemljama.

Zračni prijevoznici, ako se radi o prijevozu u treću zemlju gdje postoji visok rizik od nezakonitog ometanja u civilnom zračnom prometu, moraju napraviti procjenu rizika u suradnji s osiguravajućim kućama. Ako procjena rizika traži modificiranje određenih zaštitnih procesa prilikom prijevoza deportiranih osoba te jačanja zaštitnih mjera u trećoj zemlji, zračni prijevoznici donose odluku o daljnjoj organizaciji ili odustajanju od same organizacije ovakve vrste leta.

Dosadašnja praksa pokazuje da FRONTEX i države članice Europske unije imaju saznanja o tome koji prijevoznici odrađuju koje rute odnosno koga se u samom početku organizacije kontaktiraju za odrađivanje letova.

6. Zaključak

Političke i ekonomske prilike u Europi uvjetovale su imigracijsku politiku koja je povratno djelovala na imigracijske tokove određujući priljev migranata.

Kako su Schengenskim sporazumom ukinute granice između članica Europske unije, pozornost se počela pridavati vanjskim granicama. Shodno tome se uspostavljaju zajedničke migracijske mjere prema imigrantima iz zemalja izvan Europske unije, a među tim mjerama ističu se i zajednička politika prema tražiteljima azila, odnosno migrantima koje se kasnije deportira.

Upravo u kontekstu upravljanja migrantskim krizama najviše se pozornosti pridaje Agenciji za europsku graničnu i obalnu stražu odnosno FRONTEX-u. Stoga FRONTEX ima značajnu ulogu u koordinaciji djelovanja država članica, kao i trećih zemalja, u cilju zaštite vanjskih granica, hitnom djelovanju, analizi rizika i distribuciji relevantnih informacija između svih uključenih sudionika.

Jedan od oblika prijevoza koji se koristi prilikom deportacije ilegalnih migranata je zračni prijevoz. Zbog same kompleksnosti zračnog prijevoza, takva vrsta deportacije traži određene procedure koje se moraju ispuniti prije samog prijevoza. Zračni prijevoz deportacije poznaje deportaciju ili redovnim ili izvanrednim prijevozom, a unazad par godina dominira izvanredni prijevoz kojeg zakupljuju države članice Europske unije ili sam FRONTEX. S obzirom na to da se nezakonite migracije najčešće događaju u zapadnim zemljama Europe, usvojeni su zakoni koji otežavaju ulazak u državu, a samim time i zapošljavanje. Problem nezakonitog ulaska i boravka među državama članicama Europske unije preuzeo je upravo FRONTEX pa se samim time za uklanjanje nezakonitih migranata koriste usluge zračnog prometa, čime se formira posebna kategorije putnika, odnosno deportirani putnici.

Tako su deportirani putnici one osobe kojima je određena država članica u kojoj prebivaju naredila da napuste zemlju iz određenih razloga, što je najčešće nezakonit ulazak u državu. Članica odnosno država koja provodi deportaciju dužna je toj osobi izdati deportacijski nalog, a zračnom prijevozniku ili njihovom ovlaštenom zastupniku obavijest koja mora biti isporučena najkasnije 24 sata prije polijetanja. U slučaju da deportirani putnik treba zaštitne pratitelje, obavijest mora sadržavati imena i nacionalnost pratitelja te njihovu službenu titulu. Prihvat i otprema putnika ima specifične procedure, koje se prilagođavaju infrastrukturi zračne luke. Cilj je proces prijave i ukrcaja deportiranog putnika odvojiti od uobičajenog procesa prijave i ukrcaja na let. Države koje traže deportaciju su odgovorne za deportirane putnike, te je na vlastima države da taj proces odrade u skladu s međunarodnim standardima i preporukama. Zbog specifičnosti situacije, zračni prijevoznici imaju mogućnost odbijanja usluga prijevoza deportiranih putnika, kada postoje objektivni i valjani razlozi da bi takvi putnici mogli ugroziti sigurnost posade, leta, zrakoplova i ostalih putnika koji su prisutni na ovakvoj vrsti leta.

Literatura

- [1] Hunjed M. *Analiza sustava prihvata i otpreme zrakoplova na zračnoj luci*. Završni rad. Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti; 2016. Preuzeto sa: <https://repozitorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A754> [Pristupljeno: 03. travnja 2023.]
- [2] Radačić Ž, Suić I, Škurla Babić R. *Tehnologija zračnog prometa I*. Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2008.
- [3] Ambulift vozilo. Preuzeto sa: <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Ambulift-prm-boarding.jpg> [Pristupljeno: 03. travnja 2023.]
- [4] ICAO. *Doc 9957 The Facilitation Manual*. Montreal; 2011.
- [5] Europska komisija. *Direktiva Vijeća 2003/110/EZ*. Preuzeto sa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32003L0110&from=HR> [Pristupljeno: 01. travnja 2023.]
- [6] Europska komisija. *Uredba (EZ) br.300/2008*. Preuzeto sa: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0300&from=hr> [Pristupljeno: 03. travnja 2023.]
- [7] IATA. *IATA Guidelines for the Removal of Deportees*. Preuzeto sa: <https://www.icao.int/ESAF/Documents/meetings/2014/FAL-FEB/Guidelines%20for%20the%20Removal%20of%20Deportees.pdf> [Pristupljeno: 02. travnja 2023.]
- [8] Deportees: In need of an escort? Preuzeto sa: <https://www.tsi-mag.com/deportees-in-need-of-an-escort/> [Pristupljeno: 30. ožujka 2023.]
- [9] Policy Statement in the Field of Civil Aviation Facilitation. Preuzeto sa: http://www.skywisesolutions.com/files/doc_30_part_1_-_amdt_6_-_december_2016.pdf [Pristupljeno: 30. ožujka 2023.]
- [10] Prikaz zaštitnih pratitelja na letu. Preuzeto sa: <https://www.dw.com/en/deportations-in-germany-resistance-police-use-of-force-on-the-rise/a-49999742> [Pristupljeno: 30. ožujka 2023.]
- [11] ICAO. *Annex 9 to the Convention of International Civil Aviation*, 15th Edition, 2017.
- [12] Deportacija. Preuzeto sa: <https://www.infomigrants.net/fr/post/9305/germany-s-deportation-dilemma> [Pristupljeno: 31. ožujka 2023.]

- [13] Eurostat. *Zemlje koje deportiraju najviše osoba*. Preuzeto sa: http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=migr_eirtn&lang=en [Pristupljeno: 03. travnja 2023.]
- [14] Individualni zaštitni pratitelj. Preuzeto sa: <https://www.infomigrants.net/fr/post/18672/at-the-end-of-the-road-a-look-at-deportations-from-germany> [Pristupljeno: 03. travnja 2023.]
- [15] Škurla Babić R. *Posebne kategorije putnika* [Prezentacija] Tehnologija prihvata i otpreme putnika i prtljage. Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu. 8. svibnja 2022.
- [16] ICAO. *Aviation Security Manual Doc 8973*, 10th Edition, 2017.
- [17] Marin J, Mudrić M. Redefinirana uloga Frontexa i privatne sigurnosne kompanije kao novi akteri u upravljanju migracijskim krizama. *Polemos*; 2009: 84-89.
- [18] Zlatković Winter J. Suvremena migracijska kretanja u Europi. *Migracijske i etničke teme*; 2004: 161-170.
- [19] Šošić T, M. Međunarodnopravni aspekti suradnje država protiv krijumčarenja migranata morem. *Godišnjak Akademije pravnih znanosti Hrvatske*; 2018: 87-110.
- [20] Tadić J, Dragović F, Tadić T. Migracijska i izbjeglička kriza – sigurnosni rizici za EU. *Policija i sigurnost*. 2016: 14-41.
- [21] Eurostat. *Enforcement of immigration legislation statistics*. Preuzeto sa: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php?title=Enforcement_of_immigration_legislation_statistics#Non-EU_citizens_found_to_be_illegally_present_.E2.80.94_by_sex_and_age [Pristupljeno: 03. travnja 2023.]
- [22] Pejaković-Đipić S. Osnove međunarodne policijske suradnje. *Policijska akademija*; 2011: 100-101.
- [23] Prikaz FRONTEX službenika. Preuzeto sa: <https://www.thinkforeurope.org/news/how-are-the-republic-of-north-macedonia-and-frontex-handling-the-refugee-crisis> [Pristupljeno: 30. ožujka 2023.]
- [24] Toić Sintić G. *Uloga FRONTEX-a u nadzoru vanjskih granica Europske unije*. Zagreb: 2012. Preuzeto sa: https://hrcak.srce.hr/index.php?show=clanak&id_clanak_jezik=125492 [Pristupljeno: 30. ožujka 2023.]

Popis slika

Slika 1. Ukrcaj PRM putnika u ambulift vozilo	4
Slika 2. Prikaz zaštitnih pratitelja na letu	7
Slika 3. Prikaz uporabe sredstava za ograničavanje kretanja	8
Slika 4. Pečat deportacije u putovnici	9
Slika 5. Prikaz razmještaja u kabini samo s jednim zaštitnim pratiteljem	14
Slika 6. Ukrcaj deportiranih putnika u zrakoplov	15
Slika 7. FRONTEX službenik u nadzoru pomorske granice	21

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb


IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je _____ završni rad
(vrsta rada)

isključivo rezultat mogega vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju upotrijebljene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedopušten način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava. Izjavljujem, također, da 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/diplomskog rada pod naslovom Prijevoz deportiranih osoba u zračnom prometu, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

U Zagrebu, 11.04.2023

Student/ica:
Lorena Budić 
(ime i prezime, potpis)