

# IATA-ini programi za implementaciju preporučenih praksi Dodatka 9. Čikaške konvencije

---

**Rođijevac, Josipa**

**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://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:198641>

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

*Download date / Datum preuzimanja:* **2024-07-24**



*Repository / Repozitorij:*

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



SVEUČILIŠTE U ZAGREBU  
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

**ZAVRŠNI RAD**

**IATA-INI PROGRAMI ZA IMPLEMENTACIJU PREPORUČENIH  
PRAKSI DODATKA 9. ČIKAŠKE KONVENCIJE**

**IATA PROGRAMMES FOR IMPLEMENTING RECOMMENDED  
PRACTICES OF CHICAGO CONVENTION'S ANNEX 9**

Mentor: izv. prof. dr. sc. Ružica Škurla Babić

Student: Josipa Roždijevac

JMBAG: 0135246719

Zagreb, kolovoz 2023.

**SVEUČILIŠTE U ZAGREBU**  
**FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI**  
**ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD**

Zagreb, 28. veljače 2023.

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

**ZAVRŠNI ZADATAK br. 7053**

Pristupnik: **Josipa Roždijevac (0135246719)**  
Studij: **Promet**  
Smjer: **Zračni promet**

Zadatak: **IATA-ini programi za implementaciju preporučenih praksi Dodatka 9. Čikaške konvencije**

**Opis zadatka:**

U uvodnom dijelu rada potrebno je opisati predmet istraživanja, objasniti svrhu i cilj istraživanja te dati kratak pregled strukture završnog rada. Prikazati sadržaj Dodatka 9. Čikaške konvencije te ulogu IATA-e u provedbi propisanih standarda i preporučene prakse, posebno onih koji se odnose na suvremene inspekcijske tehnike koje imaju za cilj povećanje učinkovitosti, smanjenje zagušenja u zračnim lukama i unaprjeđenje zaštite kroz kontrolu trgovine drogama i krivotvorenja putnih isprava. Navesti i opisati relevantne primjere implementacije IATA-inih programa u vezi olakšica u zračnom prometu u postupcima prihvata i otpreme putnika, prtljage i tereta. Komentirati rezultate istraživanja i izvesti zaključke.

Mentor:



---

izv. prof. dr. sc. Ružica Škurla Babić

Predsjednik povjerenstva za  
završni ispit:

---

## Sažetak

Ovim završnim radom opisani su programi i inicijative koje provodi IATA podržavajući na taj način implementaciju standarda i preporučenih praksi propisanim Dodatkom 9. Čikaške konvencije. Dodatak 9 sastoji se od 10 poglavlja koji se odnose na olakšice u zračnom prometu, a čiji su standardi u obveznoj primjeni kod svih država članica ICAO-a, dok su preporučene prakse neobavezne. IATA surađuje s ICAO-om u donošenju pravilnika i drugih rezolucija koji se primjenjuju na članice. Svojim programima i inicijativama nastoji poboljšati učinkovitost i sigurnost te automatizaciju i digitalizaciju procesa u prihvatu i otpremi putnika i tereta. IATA-ini programi, kao i razvoji inovacija, raznih inicijativa te priručnika, uvelike pridonose olakšavanju implementacije propisanih standarda u Dodatku 9. Kroz završni rad opisani su programi, inicijative i tehnologije koje IATA predstavlja za implementaciju u prihvatu i otpremi putnika (PFCWG, CUG, API/PNR, *One ID* tehnologija) te prihvatu i otpremi tereta (CCWG, ACI, ONE Source).

**Ključne riječi:** ICAO; IATA; Dodatak 9 – Olakšice; Standardi; Preporučene prakse; Tehnologija; Inovacije; Programi; API; PNR; One ID; ACI; ONE Source;

## Summary

This final paper describes the programmes and initiatives carried out by IATA, thereby supporting the implementation of standards and recommended practices prescribed in Annex 9 of the Chicago Convention. Annex 9 consists of 10 chapters related to Facilitations, with standards that are mandatory for all ICAO member states, while the recommended practices are optional and not mandatory. IATA collaborates with ICAO in creating regulations and other resolutions that apply to member states. Through its programmes and initiatives, IATA aims to enhance efficiency, safety, as well as automation and digitalization of processes in passenger and cargo handling. IATA's programmes, innovations, various initiatives and manuals ease the application and implementation of prescribed standards in Annex 9. This paper outlines the programmes, initiatives and technologies that IATA introduces for implementation in passenger processing (PFCWG, CUG, API/PNR, One ID technology), as well as cargo handling (CCWG, ACI, ONE Source).

**Keywords:** ICAO; IATA; Annex 9 – Facilities; Standards; Recommended Practices; Technology; Innovations; Programmes; API; PNR; One ID; ACI; ONE Source;

# Sadržaj

1	Uvod.....	1
2	Analiza Dodatka 9. Čikaške konvencije .....	2
2.1	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 1 – Definicije i opći principi .....	4
2.2	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 2 – Ulazak i izlazak zrakoplova .....	4
2.3	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 3 – Ulazak i izlazak putnika/posade i njihova prtljaga.....	6
2.4	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 4 – Ulazak i izlazak tereta i drugih predmeta .....	7
2.5	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 5 – Nepoželjne i deportirane osobe.....	7
2.6	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 6 – Međunarodne zračne luke – objekti i usluge za promet.....	8
2.7	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 7 – Slijetanje na druga mjesta.....	9
2.8	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 8 – Olakšice koje obuhvaćaju specifične subjekte .....	9
2.9	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 9 – Sustavi razmjene podataka o putnicima .....	10
2.10	<i>Olakšice</i> , Poglavlje 10 – Zdravstvene odredbe .....	11
3	Uloga IATA-e i suradnja s ICAO-om pri provedbi propisanih standarda .....	12
4	Implementacija preporučenih praksi u prihvat i otpremi putnika.....	14
4.1	Zadaci PFCWG ( <i>Passenger Facilitation and Control Working Group</i> ).....	14
4.2	Tehnologija i standardi CUG-a ( <i>Common Use Group</i> ) .....	16
4.3	Informacije o putnicima (API i PNR) .....	18
4.4	Inovacija IATA <i>One ID</i> koncepta .....	19
4.4.1	Prednosti korištenja <i>One ID</i> koncepta za putnike .....	20
4.4.2	Prednosti korištenja <i>One ID</i> koncepta za zrakoplovne kompanije i aerodrome .....	20
4.4.3	Prednosti korištenja <i>One ID</i> koncepta za državne vlasti .....	21
4.4.4	Privatnost putničkih podataka .....	21
5	Implementacija preporučenih praksi u prihvat i otpremi tereta .....	22
5.1	Zadaci CCWG-a ( <i>Cargo Customs Working Group</i> ) .....	23
5.2	Podaci o teretu (ACI – <i>Advanced Cargo Information</i> ) .....	23
5.3	Platforma ONE Source.....	24
6	Primjena IATA-inih programa i tehnologija u RH i EU.....	25
6.1	Primjena Rezolucije 792 .....	25
6.2	Primjena preporučene prakse 1706c .....	25
6.3	Primjena preporučene prakse 1741 .....	26
6.4	Distribucija API/PNR podataka u EU.....	27
6.5	Primjena IATA <i>ONE Source</i> platforme .....	27

7	Zaključak .....	28
	Literatura .....	30
	Popis kratica.....	34
	Popis slika .....	36
	Popis tablica.....	36

# 1 Uvod

Procesi prihvata i otpreme putnika, kao i prihvata i otpreme tereta obuhvaćaju veliku količinu administracije, obrade, kao i prikupljanja i distribucije određenih podataka između sudionika u zračnom prometu. Dodatak 9. Čikaške konvencije donosi standarde i preporučene prakse za Olakšice u zračnom prometu, a IATA predstavlja programe i inicijative za njihovu primjenu i standardiziranje.

Završni rad se sastoji od sedam cjelina:

- 1 Uvod
- 2 Analiza Dodatka 9. Čikaške konvencije
- 3 Uloga IATA-e i suradnja s ICAO pri provedbi propisanih standarda
- 4 Implementacija preporučenih praksi u prihvatu i otpremi putnika
- 5 Implementacija preporučenih praksi u prihvatu i otpremi tereta
- 6 Primjena IATA-inih programa i tehnologija u RH i EU
- 7 Zaključak.

Nakon uvodnog dijela, u drugom poglavlju opisan je Dodatak 9. Čikaške konvencije, gdje su navedeni standardi i preporučene prakse koji su definirani u svakom od 10 poglavlja ovog Dodatka.

Trećim poglavljem opisan je odnos i suradnja između ICAO-a i IATA-e, te je definirana uloga IATA-e kod donošenja određenih pravilnika koji detaljnije definiraju standarde donesene Dodatkom 9.

Četvrto poglavlje prikazuje IATA-ine programe i tehnologije koji se koriste u prihvatu i otpremi putnika, a izravno implementiraju standarde i preporučene prakse donesene Dodatkom 9, kao što su PFCWG (eng. *Passenger Facilitation and Control Working Group*), CUG (eng. *Common Use Group*), API/PNR podaci (eng. *Advanced Passenger Information/Passenger Name record*) i inovacija *One ID* tehnologije.

Petim poglavljem opisani su zadaci grupe CCWG (eng. *Cargo Customs Working Group*), korištenje ACI podataka (eng. *Advanced Cargo Information*) u prijevozu tereta, kao i platforma ONE Source, čime IATA podržava implementaciju preporučenih praksi u prihvatu i otpremi tereta.

Šestim poglavljem prikazana je primjena IATA-inih programa za implementaciju Dodatka 9 u Republici Hrvatskoj i Europskoj Uniji.

Konačno, zaključak daje pregled rada u cjelini, definira glavne točke implementacije Dodatka 9. te sažeto prikazuje glavne spoznaje u vezi IATA-inih programa za implementaciju Dodatka 9. Čikaške konvencije.

## 2 Analiza Dodatka 9. Čikaške konvencije

Civilni zračni promet ima iznimno međunarodno obilježje. Prije i za vrijeme Drugog svjetskog rata, u SAD-u je zabilježen rapidan rast i razvoj zračnog prometa, zbog kojeg je došlo do nastajanja raznih problema kao što su izjednačavanje mjernih jedinica, jezika sporazumijevanja, pitanje prelaska granica, opremljenosti zračnih puteva radionavigacijskim sredstvima na zemlji itd. Zbog toga je vlada SAD-a pozvala države saveznice da se pridruže sastanku u Chicagu, održanom krajem 1944., gdje je pripremljena Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu ili skraćeno Čikaška konvencija.

Konvencija je stupila na snagu 4. travnja 1947. Tako je nastala Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (eng. *International Civil Aviation Organization - ICAO*). Članice ICAO-a su države, odnosno vlade, a organizacija je postala specijalizirano tijelo Ujedinjenih naroda sa sjedištem u Montrealu, Kanada [1].

ICAO danas ima 193 države članice, a među kojima su i sve države Europske Unije [2]. Republika Hrvatska je postala stranka Čikaške konvencije i članica Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva od 1992. godine [3]

Zadaće ICAO-a su brojne, a među njima su razvoj međunarodnog civilnog zrakoplovstva, zrakoplova, zračnih puteva, aerodroma i navigacijskih sredstava, unaprjeđenje sigurnosti, zadovoljavanje potreba ljudi za sigurnim, efikasnim i ekonomičnim zračnim prijevozom itd. Sastavni dio Čikaške konvencije danas čine devetnaest dodataka – aneksa, kojima su propisani te predloženi načini odvijanja zračnog prometa i svih njegovih podsustava. Propisani standardi obvezuju države članice u ispunjavanju, a preporukama ih se ne obvezuje, već se predlažu načini na koji bi određeni elementi zračnog prometa mogli biti izvedeni [1].

Dodatkom 9 – Olakšice, propisane su međunarodne preporuke i standardi za organizaciju službi i izvođenje procesa u prihvatu i otpremi u zračnom prometu, odnosno za dolaske i odlaske zrakoplova te procese u obradi putnika i tereta, uključujući zahtjeve carinskih, imigracijskih i javnozdravstvenih vlasti. Dodatak 9. Čikaškoj konvenciji je donijelo Vijeće ICAO-a 25. ožujka 1949. godine, a zadnja šesnaesta inačica je donesena u srpnju 2022.

Prvobitno je glavni cilj Dodatka 9 bio smanjenje administrativnih poslova, međunarodno standardiziranje dokumenata koji su pratili promet između država, te pojednostavljenje carinskih formalnosti i postupaka potrebnih za međunarodni prihvata i otpremu zrakoplova, putnika i tereta. Naglasak je bio na smanjenju kašnjenja koja su proizlazila iz složenih formalnosti i administracije, jer su navedena kašnjenja rezultiraju visokim troškovima za sudionike u odvijanju zračnog prometa. Tijekom godina uvedeni su novi standardi i preporučene prakse kako bi se riješila određena pitanja od javnog interesa, poput suvremenih inspekcijskih tehnika i postupanja prema osobama s invaliditetom. Značajne promjene u civilnom zrakoplovstvu, kao što je veliki porast ilegalnih migracija putem međunarodnog zračnog prijevoza, također su utjecale na sadržaj Dodatka 9 [4].



Dodatak 9 temelji se na 10 članaka Čikaške konvencije [4]:

- *Članak 10: Slijetanje na carinskoj zračnoj luci*
- *Članak 13: Propisi o ulasku i odobrenju*
- *Članak 14: Sprječavanje širenja bolesti*
- *Članak 22: Pojednostavljenje formalnosti*
- *Članak 23: Carinski i imigracijski postupci*
- *Članak 24: Carinske pristojbe*
- *Članak 29: Dokumenti u zrakoplovu*
- *Članak 35: Ograničenja tereta*
- *Članak 37: Usvajanje međunarodnih standarda i postupaka*
- *Članak 38: Odstupanja od međunarodnih standarda i postupaka.*

Članci zahtijevaju od civilne zrakoplovne zajednice da se pridržava zakona koji reguliraju inspekciju zrakoplova, tereta i putnika od strane nadležnih vlasti za carinu, imigraciju, poljoprivredu i zdravstvo. Države su obvezne prema Konvenciji usvojiti standarde i ubrzati potrebne formalnosti kako bi se operativna kašnjenja svela na najmanju moguću mjeru.

Kontinuirano poboljšanje mjera utemeljenih na ljudskim i materijalnim potencijalima, namijenjenih za poboljšanje protoka zrakoplova, posade, putnika i tereta u zračnim lukama, osiguravajući pri tom usklađenost s relevantnim međunarodnim i nacionalnim zakonodavstvom je u interesu četiriju osnovnih subjekata koji imaju različite iako preklapajuće prioritete. Države se prvenstveno zanimaju za potpuno pridržavanje zakona i propisa, dok su operatori fokusirani na povećanje produktivnosti kroz smanjenje troškova operativnih kašnjenja i administrativnih postupaka. Zračne luke nastoje smanjiti gužve u putničkim terminalima i prostorima za teret. Četvrta skupina, korisnici zračnog prijevoza (putnici i pošiljatelji tereta) žele prolaziti kroz zračne luke s minimalnim kašnjenjem i poteškoćama [4].

Dodatak 9. Konvencije sadrži 10 poglavlja, u kojima je definirana provedba sigurnosti, zaštite granica, kontrolu za narkotike i imigracijsku kontrolu za sve sudionike zračnog prometa, kako putnika tako i zaposlenika i posade. Također je propisana potrebna dokumentacija za pojedine sudionike u zračnom prometu, uključujući i dokumentaciju za prijevoz tereta zrakoplovom. Međunarodne zračne luke svojim dizajnom, razvojem i održavanjem objekata moraju provoditi učinkovit i efektivan protok prometa (putnika, posade, prtljage, tereta i pošte) [5].

## **2.1 Olakšice, Poglavlje 1 – Definicije i opći principi**

U prvom Poglavlju Dodatka 9. navedene su definicije pojmova sadržanih u ovom dodatku. Opći principi u dijelu B definiraju primjenu Standarda i preporučenih praksi te obveze država ugovornica. Propisani standardi se primjenjuju na sve kategorije operacija zrakoplova, osim ako nije drugačije naznačeno u određenoj odredbi.

Države ugovornice moraju smanjiti vrijeme potrebno za granične kontrole te olakšati razmjenu informacija. Također, trebaju osigurati visoku razinu sigurnosti i usklađenosti sa zakonima. Države moraju primijeniti upravljanje rizikom kod granične kontrole za odobravanje robe i unaprijediti informacijsku tehnologiju na aerodromima, radi povećanja učinkovitosti. Odredbe propisane Dodatkom 9 ne isključuju primjenu nacionalnih sigurnosnih zakona ili drugih potrebnih kontrola [5].

## **2.2 Olakšice, Poglavlje 2 – Ulazak i izlazak zrakoplova**

Poglavlje 2 definira postupke i formalnosti koji se primjenjuju na zrakoplove pri dolasku u zemlju (ulazak) i odlasku iz zemlje (izlazak). Ovi postupci uključuju granične kontrole, sigurnosne provjere, sigurnosne procedure i druge administrativne zahtjeve. Opisuje standarde i preporučene prakse za olakšice u civilnom zrakoplovstvu, posebno vezane uz formalnosti na kopnu za odobrenje zrakoplova i komercijalnog prometa za putnike i teret.

Države ugovornice trebaju poduzeti odgovarajuće mjere kako bi osigurale brzo i efikasno odobravanje zrakoplova pri dolasku i odlasku, kako bi se spriječila nepotrebna kašnjenja. Pri razvoju postupaka za olakšice, trebaju uzeti u obzir mjere za zrakoplovnu sigurnost i kontrolu narkotika.

Preporučuje se da države ugovornice uspostave Sporazume međunarodnih zrakoplovnih kompanija i operatorima međunarodnih zračnih luka kako bi se poboljšala suradnja u suzbijanju trgovine narkoticima i psihoaktivnim tvarima. Države ugovornice ne bi trebale sprječavati zrakoplove da slijeću na međunarodne zračne luke iz razloga javnog zdravlja, osim ako se događa u skladu s Međunarodnim zdravstvenim propisima Svjetske zdravstvene organizacije (eng. *World Health Organization – WHO*). U iznimnim slučajevima kada se razmatra suspenzija zračnih usluga zbog javnog zdravlja, preporuča se konzultacija s WHO-om i zdravstvenim tijelom države u kojoj se pojavila bolest.

U dijelu B Poglavlja 2, definirani su obvezni dokumenti i njihovo korištenje. Države ugovornice primjenjuju određene standarde i preporučene prakse kako bi olakšale ulazak i izlazak zrakoplova iz zemlje. Nije dopušteno zahtijevati dodatne dokumente osim onih propisanih ovim Dodatkom. Također, ne smiju tražiti vizu ili naplaćivati naknade za korištenje propisane dokumentacije.

Dokumenti za ulazak i izlazak zrakoplova mogu biti prihvaćeni na više jezika (engleski, arapski, kineski, francuski, ruski i španjolski), te postoji mogućnost prijevoda na jezik države ugovornice. Ovisno o tehničkim mogućnostima, dokumenti se mogu prezentirati u elektroničkom ili papirnatom obliku.

Države ugovornice trebaju ograničiti informacijske zahtjeve za Opću deklaraciju<sup>1</sup> i mogu je prihvatiti u elektroničkom ili papirnatom obliku. Ukoliko se Opća deklaracija traži samo u svrhu ovjere, može se ovjeriti putem izjave dodane na Teretni manifest<sup>2</sup>, koji se može prihvatiti u punom ili djelomičnom obliku, uz kopije Zračnog tovarnog lista (eng. *Air Waybill – AWB*) koji predstavljaju teret na zrakoplovu.

Države ugovornice ne zahtijevaju predstavljanje pisanog izvješća o prijevozu prtljage putnika. Putnički manifest<sup>3</sup> obično nije potreban, a ukoliko se zahtijeva, informacije su ograničene na propisane elemente – imena i prezimena putnika, te njihova nacionalnost.

U Poglavlju 2 također su definirani postupci dezinfekcije i dezinsekcije zrakoplova, koje države potpisnice određuju kako bi osigurale sigurnost putnika i posade te zaštitile javno zdravlje, poljoprivredu i okoliš. Prema Dodatku 9, države ugovornice moraju primjenjivati odgovarajuće mjere za dezinfekciju zrakoplova kada je to potrebno.

Kada je potrebna dezinfekcija, primjenjuju se određeni postupci kako bi se osiguralo učinkovito uništavanje mikroorganizama i potencijalnih zaraznih agenasa koji mogu biti prisutni na površinama zrakoplova. Ovi postupci moraju biti u skladu s preporukama proizvođača zrakoplova i Svjetske zdravstvene organizacije.

Dezinsekcija se primjenjuje kada postoji prijetnja prenošenja insekata koji mogu izazvati bolesti ili nanijeti štetu poljoprivredi ili okolišu. Države potpisnice mogu zahtijevati dezinsekciju samo za zrakoplove koji dolaze iz ili putuju preko područja koja se smatraju prijetnjom. U slučaju dezinsekcije, primjenjuju se metode koje su preporučene od strane Svjetske zdravstvene organizacije, a koriste se sredstva koja su sigurna za putnike i posadu, te ne uzrokuju oštećenja zrakoplova i ne predstavljaju rizik za zdravlje.

Posljednji dio ovog poglavlja definira odobrenja za generalnu avijaciju, i izvanredne letove (eng. *Non-scheduled flights*). Države ugovornice trebaju objaviti zahtjeve za prethodna odobrenja letova generalne avijacije, kao i odrediti jednu agenciju koja će primati obavijesti i koordinirati odgovor. Prethodno odobrenje ne smije se tražiti putem diplomatskih kanala, osim za diplomatske letove, a zahtjevi za prethodna odobrenja trebaju biti promptno obrađeni, bez naknada ili troškova.

---

<sup>1</sup> Opća deklaracija – dokument koji je potreban za međunarodne letove, a uključuje detalje o posadi, te informaciju o broju putnika [5].

<sup>2</sup> Teretni manifest – dokument koji sadrži popis i opis robe koja čini teret [5].

<sup>3</sup> Putnički manifest – dokument koji sadrži popis putnika na letu [5].

Kao preporučena praksa, navedeno je kako države ugovornice trebaju osigurati adekvatnu razinu usluga granične inspekcije i odobrenja za te operacije, te zajedno s operatorima zrakoplova i zračnih luka postaviti cilj ukupnog vremenskog razdoblja od 60 minuta za završetak svih potrebnih formalnosti kod dolaska i odlaska. Formalnosti uključuju i mjere zračne sigurnosti te prema potrebi naplatu aerodromskih pristojbi, drugih davanja, te usluga granične kontrole [5].

### **2.3 Olakšice, Poglavlje 3 – Ulazak i izlazak putnika/posade i njihova prtljaga**

U ovom poglavlju definirani su postupci kontrole ulaska osoba u državu, odnosno primjena kontrole granica, kao i definiranje osnovnih dokumenata koji se zahtijevaju prilikom ulaska putnika u državu – također se postavlja standard gdje se od putnika mogu zatražiti putovnica i viza, te ukoliko su dokumenti valjani, ne smije se tražiti dodatni identifikacijski dokument. Poglavlje 3 također propisuje državama ugovornicama postupak ulaska i izlaska putnika državljanima – odnosno zabrana traženja vize za izlazak iz države, te traženja vize za povratak u matičnu državu.

Države ugovornice imaju obvezu pružiti potrebnu pomoć zrakoplovnim prijevoznicima u provjeri valjanosti putnih dokumenata kako bi se spriječile prijevare i zloupotrebe. Zrakoplovni prijevoznici su dužni osigurati da putnici imaju propisane putne isprave prema zahtjevima tranzitnih i odredišnih država. Države imaju ovlasti oduzeti krivotvorene putne isprave, no zrakoplovni prijevoznici nisu ovlašteni oduzimati putne isprave, te ne bi trebali prevoziti putnike sa sumnjivim putnim dokumentima.

Nadalje, opisane su preporuke i standardi u vezi s graničnom kontrolom putnika u dolasku, kod međunarodnih zračnih luka. Preporučuje se da države postignu cilj izvršavanja potrebnih formalnosti prijevoza unutar 45 minuta za putnike koji zahtijevaju normalnu obradu, bez obzira na veličinu zrakoplova i predviđeno vrijeme dolaska. Preporučuje se primjena tehnologije i sustava kako bi se ubrzao proces inspekcije prilikom ulaska putnika u državu.

Definirani su standardi za prijevoz maloljetnika – države ugovornice trebaju osigurati da zrakoplovni operatori ne dopuste maloljetnicima mlađima od 5 godina putovanje bez pratnje, kao i osigurati da zrakoplovni operatori uspostave program za postupanje s maloljetnicima koji putuju pod njihovim nadzorom. Preporučene prakse za prijevoz maloljetnika uključuju pružanje obuke osoblju zrakoplovnih operatora o postupanju s maloljetnicima, razmjenu informacija o kontaktima za brigu o maloljetnicima između država i operatora, te brzu reakciju i skrb relevantnih javnih vlasti u slučaju potrebe. Ove prakse imaju za cilj osigurati sigurnost i dobrobit maloljetnika koji putuju sami ili su bez pratnje tijekom leta [5].

## **2.4 Olakšice, Poglavlje 4 – Ulazak i izlazak tereta i drugih predmeta**

U svrhu olakšavanja i ubrzavanja postupaka kod prihvaćanja tereta na prijevoz, doneseni su odgovarajući propisi i postupci prilagođeni zračnom prijevozu tereta. Cilj je primjena propisa za obradu tereta na način koji će spriječiti nepotrebna kašnjenja. Također, kod prijevoza tereta kopnom pod zračnim tovarnim listom, preporučuje se da države ugovornice primijene iste regulative i postupke kao i za teret koji se prevozi isključivo zrakom.

Države ugovornice obično neće zahtijevati fizički pregled tereta koji se uvozi ili izvozi i koristit će upravljanje rizikom kako bi odredile koji teret treba biti pregledan i kojem opsegu. S ciljem poboljšanja učinkovitosti, kada je moguće, koristiti će se moderne tehnike pregleda kako bi se olakšao fizički pregled robe koja se uvozi ili izvozi.

Preporučuje se da države ugovornice osnivaju slobodne zone i/ili carinska skladišta, kako bi se olakšali carinski postupci na međunarodnim zračnim lukama. Detaljni propisi trebaju biti objavljeni kako bi se odredile vrste operacije koje su dopuštene, odnosno zabranjene na tim mjestima. Preporučuje se da države ugovornice uvedu programe za ovlaštene gospodarske operatore, kako bi se poboljšala sigurnost i omogućila olakšana carinska kontrola – smanjenje fizičkih inspekcija. Kontrole se trebaju temeljiti na pregledu informacija koje su unaprijed dostavljene carini i korištenju postupaka procjene rizika.

U ulomku B navedene su preporučene prakse i standardi vezani uz informacije koje zahtijevaju javne vlasti. Preporučuje se elektroničko podnošenje informacija o teretu prije odlaska ili dolaska kako bi se izbjegla nepotrebna kašnjenja. Države ugovornice trebaju ograničiti zahtjeve za podatke samo na nužne detalje potrebne za razrješenje tereta, te se potiče uspostava standardiziranih elektroničkih sustava za razmjenu podataka kako bi se poboljšala efikasnost i primjena sigurnosnih mjera. Države ugovornice bi trebale osigurati da se dokumenti za uvoz ili izvoz tereta mogu predstaviti u elektroničkom obliku, a kad se koristi papirnati oblik, trebale bi slijediti odgovarajuće standarde. Preporučuje se i uspostava jednostavnih procedura za razmjenu informacije te suradnja među sudionicima u prometu [5].

## **2.5 Olakšice, Poglavlje 5 – Nepoželjne i deportirane osobe**

Nepoželjni putnici i deportirane osobe se prema Dodatku 9 definiraju kako slijedi [5]:

- *Nepoželjne osobe su osobe kojoj su vlasti odbile ili će joj odbiti prijem u državu.*
- *Deportirane osobe su osobe koju su vlasti legalno primile u državu ili koje su ilegalno ušle u državu te su im u nekom kasnijem trenutku nadležna tijela službeno naredila da napusti tu državu.*

Prema propisanim standardima u Poglavlju 5, države ugovornice će olakšati tranzit osoba koje se udaljavaju iz druge države sukladno odredbama, te pružiti potrebnu suradnju zrakoplovnim operatorima i pratnji koja izvodi takvo uklanjanje. Kada osoba bude proglašena neprihvatljivom/nepoželjnom, države ugovornice će odmah obavijestiti zrakoplovne operatore, potvrđujući tu obavijest što je prije moguće u pisanom obliku. Države ugovornice će definirati vremenski period udaljavanja takve osobe, te će se osobu vratiti na mjesto polaska ili na drugo mjesto gdje joj je dopušten boravak. Zrakoplovni operatori biti će odgovorni za troškove skrbi i čuvanja takvih osoba od trenutka kada su proglašene neprihvatljivima/nepoželjnima pa do trenutka njihovog udaljavanja iz države.

Kod deportiranih osoba, države ugovornice koje deportiraju osobe s teritorija, trebaju izdati nalog o deportaciji i obavijestiti deportiranu osobu o određenoj državi. Pri udaljavanju deportirane osobe, države trebaju preuzeti sve obveze, odgovornosti i troškove vezane uz njihovo udaljavanje. Preporučuje se da države i zrakoplovni operatori razmjene kontaktne informacije kako bi se omogućio lakši kontakt s deportiranom osobom. Ako se radi o deportiranju maloljetne osobe bez pratnje, države trebaju osigurati odgovarajuću skrb.

Pri dogovaranju udaljavanja deportirane osobe, države trebaju pružiti potrebne informacije zrakoplovnim operatorima, uključujući i kopiju naloga za deportaciju i procjenu rizika. Zrakoplovni operatori imaju pravo odbiti prijevoz deportirane osobe ako postoji opravdan razlog za sigurnost leta [5].

## **2.6 Olakšice, Poglavlje 6 – Međunarodne zračne luke – objekti i usluge za promet**

Svaka ugovorna država treba osigurati da se odredbe i pravila primjenjuju na svim međunarodnim zračnim lukama, uključujući i one privatizirane. Preporučuje se da države surađuju s operatorima zračnih luka kako bi osigurale učinkovit protok putnika i tereta. Također, važno je osigurati pružanje brze obrade putnika, posade i tereta, te učinkovite carinske, imigracijske i zdravstvene kontrole.

Države ugovornice imaju odgovornost osigurati učinkovitost i kvalitetu usluga na međunarodnim aerodromima. Stoga trebaju osigurati da operatori zračnih luka pružaju odgovarajuće usluge i objekte za brzo ukrcavanje i iskrcavanje putnika. Preporučuje se razmjena relevantnih informacija između operatora zračnih luka, zrakoplovnih operatora i javnih vlasti, kako bi se osigurao bolji protok putnika i korištenja resursa. Dodatno, preporučuje se korištenje automatiziranih sustava za obradu putnika i prtljage kako bi se povećala učinkovitost. Također, države ugovornice trebaju osigurati da su oznake na zračnim lukama u skladu s međunarodnim standardima, a putnike je potrebno informirati o kaznama za kršenje propisa o ulasku i izlasku.

Radi optimizacije aerodromskih operacija i poboljšanja putničkog iskustva, preporučuje se da svaka ugovorna država osigura učinkovite prijevozne mogućnosti između terminalnih zgrada. Potrebno je osigurati brzu i učinkovitu obradu putnika, posade, prtljage, tereta i pošte, uz učinkovite granične kontrole i sigurnosne preglede. Prostor za *check-in* i operacije posade treba biti pristupačan i blizu jedan drugome, a također je važno osigurati usluge za generalnu avijaciju, kao i informativne sustave za putnike i prtljagu.

Pružanje pomoći putnicima u prijevozu prtljage i korištenje automatiziranih sustava za obradu, prijevoz putnika i dostavu prtljage, unaprjeđuju putničko iskustvo, kao i prostori za udobnost putnika. Osiguranje odgovarajućih prostora za preuzimanje prtljage i prostora za prodaju bez ometanja protoka putnika doprinose ugodnijem iskustvu.

Sve preporuke imaju za cilj poboljšanje putničkog iskustva, učinkovitu i sigurnu obradu na zračnim lukama, te osiguravanje fleksibilnosti i prilagodljivosti u skladu s rastom prometa i sigurnosnim zahtjevima [5].

## **2.7 Olakšice, Poglavlje 7 – Slijetanje na druga mjesta**

Prema Poglavlju 7, države ugovornice dužne su pružiti potrebnu pomoć zrakoplovima koji su morali prisilno sletjeti na zračne luke koje nisu međunarodne, a iz razloga koji nisu pod kontrolom zrakoplovnog operatora ili kapetana zrakoplova. Važno je minimizirati kontrolne postupke i formalnosti u takvim slučajevima.

Kapetan zrakoplova ili drugi član letачke posade treba odmah prijaviti slijetanje nadležnim vlastima. Ukoliko je moguće nastaviti let u kratkom vremenskom roku, provode se ograničene kontrole kako bi se osiguralo da zrakoplov polijeće sa svim teretom koji je bio ukrcan u dolasku. Ako zrakoplov neće moći nastaviti let ili će biti znatno odgođen, kapetan zrakoplova ima ovlasti poduzeti hitne mjere za zaštitu putnika i posade, te izbjegavanje štete na zrakoplovu i teretu. Putnicima i posadi treba osigurati prikladan smještaj dok se ne riješe potrebne formalnosti, a teret i prtljaga se zadržavaju u sigurnim prostorima dok se ne provedu potrebne procedure [5].

## **2.8 Olakšice, Poglavlje 8 – Olakšice koje obuhvaćaju specifične subjekte**

Definirane su preporučene prakse kod jamstva za pokrivanje obveza zrakoplovnih operatora vezanih za carinske, imigracijske, javnozdravstvene i slične zakone države. Zatim su definirane prakse kod traganja, spašavanja i istrage nastalih nesreća. Države ugovornice trebaju osigurati ulazak kvalificiranog osoblja potrebnog za potragu, spašavanje, istraživanje

nesreća i popravak oštećenih zrakoplova na privremenoj osnovi u svoj teritorij. Također, trebaju olakšati privremeni ulazak zrakoplova, alata, rezervnih dijelova i opreme potrebnih za navedene svrhe, te osigurati njihovo carinsko oslobođenje i slobodno odstupanje iz njihovog teritorija.

Definirane su preporuke kod izvršavanja letova nakon prirodnih katastrofa, te slične hitne situacije gdje je potrebna pomoć Ujedinjenih Naroda (UN). Države ugovornice osiguravaju brz ulazak, izlazak i tranzit letjelica te potiču sigurnu operaciju. Također, definirana je provedba međunarodnih zdravstvenih propisa i povezanih odredbi.

Poglavljem 8 također su definirani standardi kod prijevoza osoba s invaliditetom, odnosno omogućavanje istih usluga koje su dostupne ostalim putnicima. Države trebaju postaviti minimalne standarde pristupačnosti i osigurati pravodobne informacije te osposobljeno osoblje koje će pružiti potrebnu pomoć osobama s invaliditetom od dolaska na zračnu luku, tijekom putovanja, te do odlaska iz zračne luke [5].

## **2.9 Olakšice, Poglavlje 9 – Sustavi razmjene podataka o putnicima**

Države ugovornice koje zahtijevaju razmjenu API<sup>4</sup> podataka o putnicima, interaktivnih API podataka i/ili podataka putnika iz rezervacije - PNR<sup>5</sup>, trebaju uspostaviti jedinstveni informacijski sustav za putnike za svaku kategoriju podataka. Države ugovornice i operateri zrakoplova trebaju uspostaviti i primjenjivati odgovarajuće postupke obavljanja i oporavka za redovito održavanje sustava i izvanredne prekide.

Preporučene prakse za Elektronički sustav putovanja (eng. *Electronic Travel System – ETS*) definiraju integraciju sustava provjere putovanja s interaktivnim sustavom API podataka. Države ugovornice koje implementiraju ETS trebaju osigurati snažnu platformu za elektroničko podnošenje zahtjeva za putovanje i uključiti alate za pomoć putnicima kako bi izbjegli pogreške pri popunjavanju aplikacije, također trebaju razviti komunikacijske strategije kako bi putnici bili informirani o promjenama i uskladiti zahtjeva ETS-a s nacionalnim zakonima i propisima [5].

---

<sup>4</sup> API podaci (eng. *Advance Passenger Information*) – uključuju prikupljanje biografskih podataka putnika i članova posade, te drugih pojedinosti o letu od strane prijevoznika prije polijetanja i prijenos pojedinosti elektroničkim putem agencijama za graničnu kontrolu u zemlji odredišta [6].

<sup>5</sup> PNR (eng. *Passenger Name Record*) – podaci u evidenciji imena putnika, neprovjerene informacije koje pružaju putnici, a prikupljaju zračni prijevoznici kako bi omogućili procese rezervacije i prijave za let. Podatke koriste zračni prijevoznici u vlastite komercijalne i operativne svrhe, za upravljanje uslugama zračnog prijevoza [7].



## **2.10 Olakšice, Poglavlje 10 – Zdravstvene odredbe**

Poglavlje 10 sastoji se od tri dijela, u kojima su sadržane međunarodni zdravstveni propisi i povezane mjere, standardi i preporučene prakse za pregled i inspekciju zdravstvene dokumentacije te preporučene prakse za prevenciju i ublažavanje zaraznih bolesti.

Kada nacionalne vlasti zahtijevaju dokaz o cijepljenju ili profilaksi prema Međunarodnim zdravstvenim regulacijama (2005.), države članice trebaju prihvatiti Međunarodni certifikat o cijepljenju ili profilaksi propisan od strane WHO-a. Države potpisnice trebaju poduzeti sve moguće korake kako bi potaknule cijepljenje prema Modelu Međunarodnog certifikata o cijepljenju ili profilaksi kako bi se osiguralo ujednačeno prihvaćanje, te se preporuča da države članice podrže digitalno izdavanje certifikata o cijepljenju prema smjernicama WHO-a. Svaka država potpisnica treba osigurati da operateri zrakoplova i relevantne agencije pravodobno informiraju putnike o zahtjevima za cijepljenje u zemljama odredišta prije samog putovanja.

Države članice trebaju pomoći operatorima zrakoplova u provjeri zdravstvenih dokumenata putnika kako bi spriječile prijevaru i zloupotrebu, uz razmatranje digitalnih rješenja i razvijanje digitalne platforme. Države također trebaju poticati operatore zrakoplova da provjere potrebnu zdravstvenu dokumentaciju putnika i posade prije samog leta. Države ugovornice ne smiju kazniti operatore zrakoplova ako putnici ne ispunjavaju uvjete prijevoza i ne mogu biti prihvaćeni za ulazak u državu odredišta, pod uvjetom da su sve potrebne provjere obavljene. Države bi trebale razmotriti mjere za odobrenje ulaska putnika u zemlju, te osigurati jasnu i pravovremenu komunikaciju prema putnicima i operatorima vezano uz potrebnu zdravstvenu dokumentaciju.

U posljednjem dijelu Poglavlja 10 navedene su preporučene prakse za samu prevenciju zaraznih bolesti. Preporučuje se da države ugovornice pri razmatranju zdravstvenih mjera za suzbijanje širenja zaraznih bolesti, primijene višeslojni pristup temeljen na procjeni rizika. Višeslojni pristup uključuje mjere kao što su testiranje (PCR, antigenski testovi), zahtjevi za nošenje maski, fizička udaljenost, higijena ruku, karantena, educiranje putnika, praćene izloženih osoba i provjere zdravstvenog stanja. Preporuča se također da se ključni djelatnici u zračnom prometu, uključujući i posadu, prioritarno cijepi [5].

### 3 Uloga IATA-e i suradnja s ICAO-om pri provedbi propisanih standarda

Međunarodno udruženje zračnih prijevoznika – IATA (eng. *International Air Transport Association*) osnovano je 1945. godine u Havani, Kubi. Predstavlja ključno sredstvo za suradnju zračnih prijevoznika u promicanju sigurnih, pouzdanih i ekonomičnih usluga zračnog prijevoza. Industrija međunarodnog redovitog zračnog prometa danas je mnogo veća nego što je bila prilikom osnivanja IATA-e, a dinamika rasta je povećana uz standarde, prakse, postupke i programe koji su razvijani unutar IATA-e. Prilikom osnivanja, IATA je imala 57 članova iz 31 države, većinom iz Europe i Sjeverne Amerike, a danas ima oko 300 iz 120 zemalja diljem svijeta [8].

Međunarodni zračni prijevoz imao je značajan porast zbog razvijanja tehničkih inovacija, kao što su uvođenje turboelisnih zrakoplova početkom 1950.-ih, prekoceanskih mlaznih zrakoplova 1958. godine, širokotrupnih zrakoplova i turbomlaznih motora s visokim stupnjem optočnosti 1970. godine, te razvoj napredne avionike. Tehničke inovacije donijele su veće brzine leta, povećanje veličine zrakoplova, bolju kontrolu troškova, te niže cijene prijevoza.

Najvažnije zadaće IATA-e nakon osnivanja bile su tehničke prirode, jer su sigurnost i pouzdanost bili temelji operacija zrakoplovnih kompanija. Povećanje potražnje za zračnim prijevozom uzrokovalo je povećanje aktivnosti za IATA-u u različitim tehničkim područjima, kao što su:

- avionika i telekomunikacije, uključujući i funkciju zrakoplovne navigacije
- inženjering i zaštita okoliša s razvojem politike o buci zrakoplova i drugim emisijama
- zračne luke i definiranje zahtjeva zračnih prijevoznika za zračne terminale
- letačke operacije i čimbenici sigurnosti leta
- razvijanje zdravstvenih standarda za posadu, te olakšavanje putovanja osobama s invaliditetom
- olakšavanje ubrzanja protoka ljudi i robe kroz zračne luke (carina i imigracija)
- sigurnost i zaštita putnika i tereta sprječavanjem otmica i sabotaža te smanjenje prijevare i krađe karata.

Automatizacija i standardizacija postali su važan dio zračnog prometa, a IATA je razvila jasne odnose između zrakoplovnih kompanija i agenata. IATA je također imala ulogu u smanjenju i osporavanju prekomjernog oporezivanja i naplaćivanja usluga u zračnom prometu te je olakšala protok novca u stranim valutama između aviokompanija. IATA je od 1995. godine razvila *Pravilnik o uvjetima i načinu prijevoza opasnih roba zrakom*, čiji je prijevoz do tada bio potpuno zabranjen (toksični, zapaljivi, korozivni materijali). Od 2005. godine, *Pravilnik o*

*prijevozu živih životinja* osigurao je odgovarajuće standarde za dobrobit životinja tijekom leta, te omogućio siguran prijevoz uz poštivanje propisanih standarda [9].

Zrakoplovne kompanije, članice IATA-e, igrale su ključnu ulogu i radu ICAO-a, pridonoseći razvoju standarda i preporučenih praksi sadržanih u Dodacima Čikaške konvencije. IATA je imala značajnu ulogu u usklađivanju međunarodnih konvencija (razvijenih od strane ICAO) s američkim zakonima o zračnom prometu, vezano uz dokumentaciju i postupke u svjetskoj zrakoplovnoj transportnoj mreži.

IATA sudjeluje u reviziji i modernizaciji Varšavskog ugovora o odgovornosti zrakoplovnih prijevoznika za ozljede ili smrt putnika i oštećenje ili gubitak tereta/prtljage. Također, IATA je imala ključni doprinos kod razvoja Uvjeta prijevoza – ugovora između prijevoznika i putnika [10].

## **4 Implementacija preporučenih praksi u prihvatu i otpremi putnika**

S porastom broja putnika, države, aviokompanije i zračne luke moraju prilagoditi svoje procese kako bi osigurale sigurnost i operativnu stabilnost na zemlji i u zraku. Ključne su olakšice za putnike i putovanja koje su definirane ICAO Dodatkom 9, standardima i preporučenim praksama. Olakšice omogućuju brži i nesmetan protok putnika, istovremeno unaprjeđujući sigurnost i poboljšavajući iskustvo i zadovoljstvo putnika prilikom putovanja zračnim prijevozom. IATA-ina programi, kao i razvoji inovacija, raznih inicijativa te priručnika, uvelike pridonose olakšavanju implementacije propisanih standarda za prihvata i otpremu putnika u Dodatku 9.

IATA zagovara mjere za olakšavanje međunarodnog putovanja i potiče uklanjanje ograničenja putovanja te pojednostavljenje granične kontrole, a istovremeno osigurava sigurnost i integritet granica. Suradnja s međunarodnim tijelima i državama oblikuje politike koje podržavaju siguran i održiv sektor zračnog prometa.

Kroz razvijanje standarda za razmjenu putničkih podataka, IATA omogućuje razmjenu API i PNR podataka između aviokompanija i državnih službi. Također, rezolucije i preporučene prakse iz PSCRM priručnika (eng. *Passenger Service Conference Resolutions Manual*) podržavaju procese prihvata i otpreme putnika na zračnim lukama, uključujući i procese za nepraćenu djecu, osobe s invaliditetom te ostale posebne kategorije putnika.

*One ID* inicijativa ima za cilj stvoriti pojednostavljen postupak identifikacije putnika putem biometrijskog prepoznavanja, čime se poboljšava operativna efikasnost i sigurnost. Ovaj projekt predviđa zamjenu klasičnih putovnica s digitalnim identifikacijskim oblikom, čime se unaprjeđuje iskustvo putovanja i smanjuje trajanje procesa kontrole putnika.

IATA je također razvila niz proizvoda koji uključuju obuku i savjetovanje prilagođeno potrebama država, zračnih luka i aviokompanija te pruža mogućnost obuke, tečajeva, treninga i certificiranja vezano uz olakšice u zračnom prometu [11].

### **4.1 Zadaci PFCWG (*Passenger Facilitation and Control Working Group*)**

IATA je na globalnoj razini vrlo aktivna na području moderniziranja zračnog prometa te poboljšanja iskustava putnika. Zastupajući svoje zemlje članice, usko surađuje sa državama, zračnim lukama, raznim organizacijama i udruženjima u cilju optimiziranja procesa putovanja iz aspekta putnika te podizanja razine sigurnosti na granicama. Kroz spomenutu suradnju, IATA teži postizanju obostrano prihvatljivih dogovora između nadležnih tijela i zrakoplovnih

kompanija s fokusom na prednosti zračnog prometa, odnosno da pritisak zakona i ograničenja koji proizlazi iz nadležnih tijela najmanje osjete zrakoplovne kompanije i putnici [12].

IATA je kao organizacija zadužena za razvoj mreže informacija koja se odnosi na međunarodni protok putnika, a uključuje sljedeće [12]:

- uvjete ulaska u određenu zemlju
- standarde prikupljanja podataka putnika u međunarodnom prometu
- detalje o putnim dokumentima
- troškove prikupljanja putničkih podataka
- odobravanje putovanja
- procese graničnih kontrola
- uvjete kvalitete API podataka
- kontrolu identiteta
- informacije o trgovini ljudima
- postupanje s putnicima koji se nedolično ponašaju
- postupanje s putnicima s invaliditetom.

IATA je sve navedeno uvrstila u IATA API/PNR alat, u obliku vrlo vrijednih smjernica, pomoću kojeg svojim zemljama članicama pomaže da se pridržavaju svih standarda koji se odnose na međunarodne putnike [12].

IATA CAWG (eng. *Control Authorities Working Group*) je stručni forum zrakoplovnih kompanija i vlada koji surađuju kako bi preporučili rješenja i razvili najbolje prakse za upravljanje granicama i olakšavanje putovanja putnika. Surađuje s ICAO-om u razvoju i reviziji standarda i preporučenih praksi u dodacima Čikaške konvencije. Stajališta i materijali koje razvija grupa IATA CAWG izražavaju uravnoteženu perspektivu između potreba i ograničenja kako zrakoplovnih kompanija, tako i nadležnih tijela. IATA CAWG nastoji pronaći obostrano prihvatljiva rješenja za usklađivanje procesa, poboljšanje putničkih olakšica, kontrole na granicama te unaprjeđenje procjene rizika.

Sastoji se od aktivnih članova iz 18 zemalja s predstavnicima nacionalnih agencija i zrakoplovnih kompanija, kao i nacionalnih trgovačkih udruga. Stručni forum vode dva predsjednika u trajanju mandata od dvije do tri godine – jedan iz redova vlade i jedan iz zrakoplovne industrije (aviokompanije). Trenutni dopredsjedavajući od strane vlada su iz Uprave carine i zaštite granica SAD-a (eng. *U.S. CPB – U.S. Customs and Border Protection*), a dopredsjedavajući od strane aviokompanija dolazi iz udruženja američkih zračnih prijevoznika *Airlines for America – A4A*<sup>6</sup>. Podgrupe s ograničenim brojem članova formiraju se kako bi radile na određenim temama, a izlazne materijale odobrava cijela grupa, prije nego se prezentiraju IATA Odboru.

---

<sup>6</sup> A4A – eng. *Airlines for America*; američko trgovačko udruženje i lobistička grupa koja predstavlja glavne američke zračne prijevoznike. Javno promiče zračni promet kao siguran i učinkovit, te se zalaže za povoljne propise o oporezivanju, konkurenciji i ekološkim standardima [18].

IATA CAWG surađuje s međunarodnim i regionalnim organizacijama koje se bave osiguravanjem upravljanja granicama, kao što su ICAO, WCO – Svjetska carinska organizacija (eng. *World Customs Organization*), INTERPOL, Frontex i IOM – Međunarodna organizacija za migracije (eng. *IOM – International Organization for Migration*), kao i s drugim radnim grupama unutar IATA-e [13].

Dio materijala koji su izrađeni od strane IATA CAWG predložen je ICAO-u, te je postao dio standarda i preporučenih praksi koji su objavljeni u Dodatku 9 – Olakšice [13]:

- Smjernice za zajedničko ulaganje u poboljšavanje kvalitete podataka
- Izazovi u slučajevima nepridržavanja definiranih standarda pri obradi putničkih podataka
- Informacije o putnicima koji posjeduju više putovnica
- Zahtjevi za putničke podatke mimo definiranih standarda
- Izjava o načelima koji se odnose na obradu API podataka
- Izjava o načelima koji se odnose na obradu iAPI podataka (interaktivni API podaci)
- Smjernice za nadležna tijela koja imaju zahtjev za pristup podacima u putničkoj rezervaciji (PNR podaci);
- Smjernice za postupanje kod deportacije osoba
- Smjernice za postupanje s nepoželjnim putnicima
- Smjernice za postupanje s osobama koji posjeduju lažne dokumente
- Informacije o putnim dokumentima
- Primjeri iz prakse za elektroničke putne sustave (ETS)
- Kodeks ponašanja za imigracijske službenike
- Smjernice za adekvatan pregled putnih dokumenata i odgovornosti prijevoznika.

*Razmatranja za zajedničko unaprjeđenje kvalitete API podataka* je posljednji dokument koji je predan na razmatranje i objavu ICAO-u od strane IATA CAWG grupe 2021.godine. Dokument ističe važnost osiguravanja da su API podaci najbolje moguće kvalitete, odnosno da se podaci koji se dostavljaju vlastima točno podudaraju s podacima u putnom dokumentu. Predlaže načine za smanjenje operativnih i administrativnih opterećenja za zrakoplovne kompanije prilikom prijenosa API podataka nadležnim državnim službama [14].

## **4.2 Tehnologija i standardi CUG-a (*Common Use Group*)**

CUG (eng. *Common Use Group*) je osnovan od strane IATA-e, a radi na standardima za zajedničku tehnologiju za zrakoplovne kompanije, zračne luke i agente zemaljskog opsluživanja. *Common use* poboljšava iskustvo putnika i pruža siguran i brz način prijave za let, predaje prtljage, identifikacije (biometrijske provjere), pristupa zaštitnim područjima i ukrcavanja. CUG razvija standarde za samouslužne kioske, sustave obrade putnika i razmjenu podataka putem web servisa. Ciljevi CUG-a su razvijanje procesa, standarda i vodiča za

implementaciju, te poticanje inovacija u *Common use* sustavima. Standardi se preporučuju industriji zračnog prometa putem Konferencije IATA/A4A za zajedničke putničke usluge [15].

CUG Standardi omogućuju zrakoplovnim kompanijama, zračnim lukama i agentima za zemaljsko opsluživanje podršku u optimizaciji procesa putnika. Optimizacija se postiže korištenjem zajedničkih tehnologija koje su česte na aerodromima, ali i na lukama, u hotelima i željezničkim stanicama. Korištenje standardiziranih procesa povećava učinkovitost i smanjuje potrebe za proširivanjem infrastrukture, kao i potrebe za složenom integracijom s raznim platformama.

Rezolucije sadržane u IATA-inom PSCM priručniku (eng. *Passenger Standards Conference Manual*) predstavljaju obvezna pravila koja zrakoplovne kompanije, članice IATA-e, moraju slijediti. S druge strane, preporučene prakse su smjernice za najbolje prakse koje zrakoplovne kompanije mogu slijediti po vlastitom nahođenju. Standardi i prakse imaju za cilj usmjeravanje i unaprjeđivanje aktivnosti u zračnom prometu, postavljanje standardnih pravila za funkcioniranje IATA mehanizama, te poticanje suradnje među kompanijama. CUG je razvio tehnologije za implementaciju:

- Rezolucija 792 – ukrcajna karta s bar kodom (eng. *BCBP - Bar Coded Boarding Pass*)
- Preporučena praksa 1706c – samouslužni kiosk prijave za let (eng. *CUSS – Common Use Self Service*)
- Preporučena praksa 1797 – sustavi za obradu putnika (*CUPPS – Common Use Passenger Processing Systems*)
- Preporučena praksa 1741 – web usluge za prtljagu i putnike (eng. *CUWS – Common Use Web Services*).

Rezolucija 792 podržava podatkovne elemente ukrcajne karte u strojno čitljivom formatu crtičnog/bar koda. Dvodimenzionalni bar kod ima sposobnost prenošenja podataka na širok raspon uređaja za izradu ukrcajne karte s kodiranim podacima (papirnatih i mobilnih). Kiosk CUSS putnicima nudi prijavu za let u zračnoj luci bez potrebe za zemaljskim osobljem. Na slici 1 prikazan je primjer CUSS kioska koji je u primjeni na zračnoj luci Frankfurt.

CUPPS opisuje niz usluga, specifikacija i standarda koji su doneseni kako bi se omogućilo zajedničko korištenje prijave za let više zrakoplovnih prijevoznika i pružatelja usluga. Svrha tehnologije CUWS koja podržava samouslužno predavanje prtljage je usklađivanje razmjene podataka kroz tehnologiju web usluga.

S obzirom na napredak biometrijskih i IATA *One ID* postupaka, CUWS grupa radi na razvoju novih usluga za upravljanje pristupom putnika na točkama koje podržavaju biometrijske zahtjeve – upravljanje identifikacijom putnika, sigurnosni pristup zračnoj strani zračne luke i ukrcaj na zrakoplov [17].



Slika 1. Samouslužni kiosk za prijavu na let, Zračna luka Frankfurt [16]

### 4.3 Informacije o putnicima (API i PNR)

Fizička identifikacija putnika i putnih dokumenata danas je samo mali dio graničnih kontrola za putnike koji putuju zrakoplovom. Ostatak procesa granične kontrole oslanja se na elektroničke podatke, neki se dobivaju prilikom kupovine karata, a neki prilikom ukrcavanja putnika na zrakoplov, odnosno kod prijave za let. Kontrole se moraju primjenjivati prije dolaska putnika u zemlju odredišta, kako bi relevantne granične agencije mogle provesti kontrolu rizika nad putnicima i robom koju unose. Protok informacija o putnicima od prijevoznika (zrakoplovnih kompanija) do graničnih kontrolnih tijela može se podijeliti u dva glavna toka: API i PNR podaci [19].

API podaci sastoje se od sljedećih podataka o osobama koje putuju koji se odnose na svaku osobu na letu [20]:

- a. prezime, ime (imena)
- b. datum rođenja, spol i državljanstvo
- c. vrsta i broj putne isprave i troslojna oznaka zemlje koja je izdala putnu ispravu
- d. datum isteka valjanosti putne isprave
- e. radi li se o putniku ili članu posade (status osobe koja putuje)
- f. broj za identifikaciju u evidenciji podataka o putnicima kojim se zračni prijevoznik koristi za lociranje putnika u svojem informacijskom sustavu (kôd evidencije PNR-a)
- g. informacije o sjedalu, kao što je broj sjedala u zrakoplovu dodijeljenog putniku, ako zračni prijevoznik prikuplja takve informacije



- h. informacije o prtljazi, kao što je broj predanih torbi, ako zračni prijevoznik prikuplja takve podatke.

API podaci sastoje se i od sljedećih informacija o letu koje se odnose na let svake osobe koja putuje [18]:

- a. identifikacijski broj leta ili, ako takav broj ne postoji, druga jasna i odgovarajuća sredstva za identifikaciju leta
- b. ako je primjenjivo, granični prijelaz na kojem se ulazi na državno područje države članice
- c. oznaka zračne luke ulaska na državno područje države članice
- d. prvo mjesto ukrcaja
- e. lokalni datum i predviđeno vrijeme polaska
- f. lokalni datum i predviđeno vrijeme dolaska.

Smjernice za API podatke su prvi put razvijene 1993. u suradnji WCO i IATA-e. Naknadno se pridružio i ICAO, stvarajući API Kontaktni Odbor (eng. *API Contact Committee*) koji obuhvaća sve tri organizacije. Odbor je zajednički objavio smjernice o API podacima kako bi svojim članicama pomogli u implementaciji sustava API-a. Smjernice uključuju nove odredbe koje se bave pitanjima sigurnosti, zaštite podataka, međusobne administrativne pomoći te "Interaktivnog API-a" – naprednije metode obrade putnika na zračnim lukama. API podaci se koriste za imigracijsku kontrolu, carinsku kontrolu i zaštitnu provjeru putnika na letu. Šalju se putem API poruka, a prema uputama IATA-e, 30 minuta prije leta ili nakon zatvaranja leta.

PNR podaci (podaci o zapisima imena putnika) generiraju se tijekom rezervacije ili kupovine zrakoplovne karte. PNRGOV radna skupina, koja djeluje pod IATA-om i API Kontaktnim odborom radi na ažuriranju elektroničkih standarda za izvještavanje o PNR-u – odnosno slanja PNRGOV poruke prema nadležnim tijelima odredišne države, a koja sadržava PNR podatke putnika [19].

PNR podaci prikupljaju se od strane zrakoplovnih kompanija isključivo u svrhu poslovanja. PNR sadrže informacije o napravljenim rezervacijama, koje mogu uključivati osnovne informacije poput imena, informacije o planiranom putovanju i oznake o izdanoj karti. Točnost podataka nije uvijek zajamčena, a PNR podaci mogu sadržavati osjetljive osobne podatke [21].

#### **4.4 Inovacija IATA *One ID* koncepta**

*One ID* pruža mogućnost putnicima da dodatno pojednostave svoje putovanje putem unaprijed dodijeljenih informacije te beskontaktnog procesa na aerodromu temeljenog na biometrijskom prepoznavanju. Putnici se identificiraju na aerodromu putem biometrijskog

prepoznavanja, potvrđuje se njihov identitet i ispunjenje uvjeta za putovanje. Cilj *One ID*-a je osigurati dosljedno i neometano iskustvo putnika, neovisno o zrakoplovnim kompanijama, aerodromima i vlastima.

*One ID* koncept koristi se za pohranu i provjeru skupa podataka o putnicima koji sadržavaju sve potrebne informacije o digitalnom identitetu, uključujući biometrijske detalje putnika, informacije o letu i putne dozvole. Može uključivati i dodatne procesne informacije (npr. evidencija vremena prolaska putnika kroz određene točke na aerodromu).

Načela za *One ID* su sljedeća:

- Proces bi trebao biti “bez papira” (eng. *Paperless*);
- Putnici zadržavaju kontrolu nad osobnim podacima i pružaju suglasnost prije dijeljenja svog digitalnog identiteta i digitalnih vjerodajnica potrebnih za putovanje s bilo kojim stranama;
- Provjeravajuće strane trebaju tražiti minimalne podatke potrebne za dovršetak transakcije;
- Dijeljenje podataka odvija se putem sigurne izravne razmjene, bez posrednika;
- Putnici moraju imati mogućnost odustati od procesa *One ID* i odabrati klasičnu ručnu obradu.

Korištenje *One ID* koncepta donosi mnoge prednosti svim sudionicima u zračnom prometu: putnicima, zrakoplovnim kompanijama, zračnim lukama, nadležnim državnim vlastima i svima drugima koji sudjeluju u organizaciji i nadzoru putovanja putnika [22].

#### **4.4.1 Prednosti korištenja *One ID* koncepta za putnike**

*One ID* omogućava putnicima da putuju “beskontaktno” i olakšava cijelo iskustvo putovanja. Putnici više neće morati nositi različite dokumente sa sobom, te će imati priliku podijeliti minimalne potrebne podatke iz svog digitalnog identiteta sa zrakoplovnim kompanijama, zračnim lukama i vlastima prije nego krenu na put. Prilikom dolaska na aerodrom, neće biti potrebno ponovno predavati dokumente na provjeru, već će koristiti biometrijsko prepoznavanje za beskontaktni prolazak kroz sve točke na aerodromu. *One ID* potpuno mijenja iskustvo putovanja za putnike [22].

#### **4.4.2 Prednosti korištenja *One ID* koncepta za zrakoplovne kompanije i aerodrome**

*One ID* poboljšava produktivnost osoblja smanjenjem vremena potrebnog za ručnu identifikaciju i provjeru putnih dokumenata. Zrakoplovne kompanije mogu smanjiti troškove automatizacijom procesa, te se usredotočiti na dodatne usluge za putnike. Korištenje digitalnog identiteta također poboljšava kvalitetu podataka o putnicima, čime se smanjuju

kazne zbog pogrešno unesenih podataka u procesiranju informacija o putnicima. Brža obrada podataka može pomoći aerodromima da smanje redove i rasterećuju pritisak na infrastrukturu i osoblje. Poboljšano iskustvo putnika također donosi koristi zrakoplovnim kompanijama i aerodromima jer potiče komercijalne mogućnosti [22].

#### **4.4.3 Prednosti korištenja One ID koncepta za državne vlasti**

*One ID* jača graničnu sigurnost i olakšava putovanje, omogućujući vlastima da unaprijed dobiju točne informacije o putnicima, uključujući i njihovu biometriju, kako bi ih mogli prethodno provjeriti. Takav način provjere smanjuje mogućnost ulaska putnika u državu bez odgovarajuće dokumentacije, te olakšava suzbijanje trgovine ljudima i drugih kriminalnih aktivnosti osoba koje prelaze granice s lažnim identitetom [22].

#### **4.4.4 Privatnost putničkih podataka**

Koncept *One ID* temelji se na sigurnom i zakonitom dijeljenju informacija među svim sudionicima u procesu prihvata i otpreme putnika. Ovaj koncept podržava načelo transparentne i zakonite obrade podataka. Skupljaju se samo nužni osobni podaci i to samo u svrhu koja je jasno definirana prilikom unosa. Zračne luke koje usvajaju ovaj koncept moraju precizno definirati njegovu svrhu te zatražiti suglasnost putnika.

Pristanak putnika na upotrebu unesenih podataka ključan je princip *One ID* koncepta. To podrazumijeva da putnik treba biti obaviješten o svrsi prikupljanja njegovih podataka. Postoje situacije u međunarodnom zračnom prometu gdje su državna granična tijela ovlaštena zahtijevati nužne informacije koje zračni prijevoznik mora prikupiti prije ili nakon putovanja, ali putnik i dalje ima pravo odluke o sudjelovanju u *One ID* konceptu. Za obradu osobnih podataka nužan je poseban pristanak putnika, koji se može povući u bilo kojem trenutku. Preporučena praksa *One ID* koncepta je da se pristanak putnika jasno, informirano i smisleno dobije prilikom registracije.

Način prikupljanja pristanka može se razlikovati sukladno lokalnim i regionalnim zahtjevima, uključujući zahtjeve država odredišta ili tranzita. Pristanak može biti dugoročan (za višekratna putovanja) ili se traži svaki put kada putnik putuje. Također, dostupna je alternativna opcija za one koji ne žele ili ne mogu sudjelovati u *One ID* sustavu, odnosno tradicionalna ručna obrada putničkih dokumenata na svakoj točki provjere na zračnoj luci [22].

## 5 Implementacija preporučenih praksi u prihvatu i otpremi tereta

IATA je uspostavila standarde i regulacije za prijevoz posebne i opasne robe, koja je do 1995. godine, odnosno do objave Pravilnika, bila potpuno zabranjena u zračnom prometu. Prijevoz opasnih materijala (eksplozivi, plinovi, zapaljive tekućine, otrovne tvari, radioaktivne tvari i dr.) definiran je putem Pravilnika o opasnim tvarima (eng. *Dangerous Goods Regulations – DGR*) [23].

IATA je također 2005. godine razvila i objavila Pravilnik o prijevozu živih životinja (eng. *Live Animals Regulations – LAR*) te njime omogućila siguran prijevoz uz poštivanje standarda za dobrobit životinja tijekom leta. Propisi pružaju suvremene i učinkovite smjernice i metode za postupke ukrcaja, iskrcaja i rukovanja životinjama, s ciljem optimizacije procesa i izbjegavanja kašnjenja [24].

Pravilnik o prijevozu lakopokvarljive robe (eng. *Perishable Cargo Regulations – PCR*) je vodeći standard za kontrolu temperature i upravljanje temperaturom tijekom prijevoza temperaturno osjetljive robe. Pravilnik nudi smjernice za učinkovitu pripremu, pakiranje i rukovanje proizvodima osjetljivima na okolne uvjete i temperaturu [25].

Osim donošenja pravilnika, IATA nudi programe edukacije i licenciranja za IATA Cargo agente, koji su razvijeni kako bi se omogućilo tvrtkama koje sudjeluju u međunarodnom zračnom teretnom prijevozu da olakšaju svoju suradnju sa zrakoplovnim kompanijama [26].

IATA je prepoznala nedostatak digitalne povezanosti u industriji zračnog teretnog prometa – suradnja među različitim sudionicima nije dovoljno učinkovita, često se koriste ručni postupci obrade tereta, a klijenti nemaju mogućnost izravnog praćenja tijekom isporuke. Cilj IATA-e kod prihvata i otpreme tereta u zračnom prometu je razvoj novih tehnologija, pojednostavljivanje procesa obrade tereta i postavljanje zajedničkih standarda. IATA donosi sljedeće inicijative za digitalizaciju [27]:

- ONE Record – tehnološka platforma za distribuciju i dijeljenje podataka među sudionicima u prijevozu tereta zrakoplovom;
- e-freight/e-AWB – digitalizacija dokumenata (carinski dokumenti, prijevozni dokumenti, komercijalni i posebni dokumenti);
- Interactive Cargo – inteligentni sustavi za samonadzor, slanje upozorenja i drugih relevantnih informacija o teretu u stvarnom vremenu;
- Cargo Connect – platforma za digitalnu povezanost i suradnju aviokompanija, špeditera, carinskih službenika, rukovatelja teretom i ostalih sudionika.

Također, IATA implementira procese za obradu tereta – sigurne, učinkovite i korisnički usmjerene operacije. Potiče efikasnost u procesima skladištenja, daje smjernice za prihvaćanje i rukovanje teretom i ULD-om, kao i preporuke za izgradnju skladišta i objekata za obradu tereta te potiče transparentnost u poslovanju [28].

Kroz implementaciju navedenih pravilnika i inicijativa, IATA uspostavlja bolju koordinaciju između teretnih operatera i drugih dionika, optimizira postupke obrade tereta, smanjuje administrativne prepreke i poboljšava sigurnost teretnih operacija.

## **5.1 Zadaci CCWG-a (*Cargo Customs Working Group*)**

Mogućnost brzog prijevoza tereta preko granica na velikim udaljenostima daje zračnom prometu prednost u odnosu na druge prometne grane. Prednost je ostvariva ukoliko se granični postupci dobro povežu, automatiziraju i temelje na upravljanju rizikom. IATA surađuje s carinama i međunarodnim organizacijama kako bi olakšala trgovinu i logistiku. CCWG (eng. *Cargo Customs Working Group*) osnovana je kao podgrupa IATA-inog Odbora za upravljanje carinskim teretom (eng. *Cargo Border Management Bord – CBMB*) [29].

Zadaci CCWG usmjereni su na elektroničku prijavu tereta putem ACI podataka (eng. *Advanced Cargo Informations – ACI*) radi procjene rizika. CCWG provodi sljedeće korake [29]:

- Prepoznaje zahtjeve vlasti države, kroz lokalne zrakoplovne tvrtke, regionalne udruge ili IATA urede;
- Dijeli informacije o aktivnostima provođenja carinskih pravila kako bi se uočili posebni zahtjevi;
- Osigurava da zahtjevi i postupci pridržavanja određenih propisa budu jasno preneseni zrakoplovnoj industriji, kako bi se mogli pravovremeno primijeniti.

## **5.2 Podaci o teretu (*ACI – Advanced Cargo Information*)**

Podaci o teretu, odnosno ACI podaci, predstavljaju skup podataka koji pomažu pri prepoznavanju opasnog tereta prije njegovog utovara ili dolaska kod carinskih službenika. WCO usklađuje zahtjeve za ACI podacima kod dolaznih, odlaznih i tranzitnih pošiljaka. Primjena ACI standarda pruža značajne koristi svim uključenim sudionicima – bolju preglednost dolaznih pošiljki za carinske službe, smanjenje dnevnog opterećenja carinskih službenika te mogućnost brže obrade i izdavanje pred-odobrenja za česte klijente [30].

ACI pruža mogućnost pristupa informacijama o teretu prije nego stigne na odredište. To omogućuje operaterima da obrade dokumentaciju za uvoz i izvoz te prate prijevoz robe preko granica. ACI podaci sastoje se od sljedećih informacija [31]:

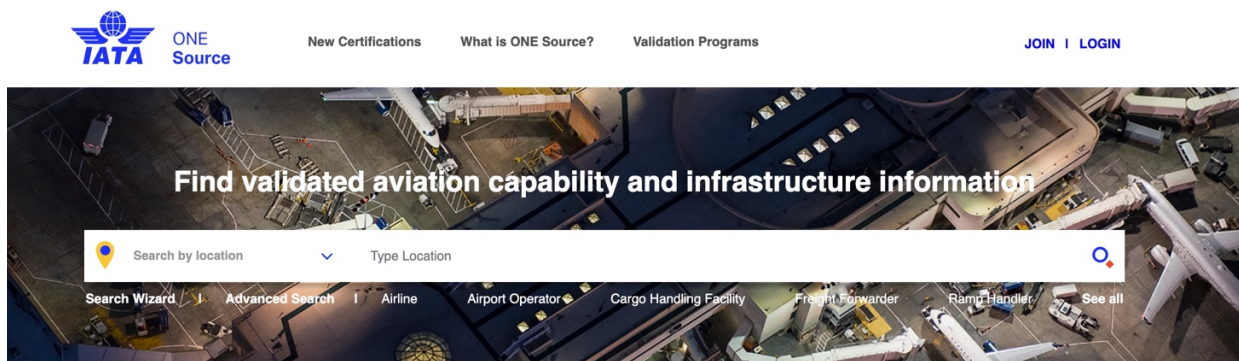
- podaci u uvozniku, izvozniku i špediterima (ime, adresa, kontakt)
- detalji o pošiljci (način prijevoza, ruta, broj kontejnera, volumen, težina i sl.)

- informacije o robi (iznos fakture, INCOTERMS<sup>7</sup> uvjeti, šifra za opis robe i dr.)
- troškovi (cijena prijevoza, iznos osiguranja, iznos poreza i druge troškove)
- dokumenti (AWB, špediterska isprava, faktura, carinski dokumenti).

### 5.3 Platforma ONE Source

Prilikom organizacije prijevoza tereta, često je teško saznati uvjete prihvata, detalje o infrastrukturi objekata i samim pružateljima usluga. Na primjer, ako tvrtka želi poslati teret na novu lokaciju, prvo mora identificirati različite pružatelje usluge, a zatim sa svakim komunicirati kako bi se dobili detalji – imaju li potrebnu infrastrukturu, opremu, usluge i certifikate. Čak i tada, informacije nisu potpuno pouzdane jer nisu provjerene od strane pouzdane agencije. Stoga je IATA stvorila *ONE Source*, pouzdanu platformu za informacije o pružateljima usluga u zračnom prometu. *ONE Source* je jedini izvor ažuriranih podataka o infrastrukturi i certifikacijama, a sve ključne informacije provjerene su od strane IATA-e kako bi se osigurala točnost podataka. Putem *One Source*-a, tvrtke mogu privući nove klijente stvaranjem profila i istaknuti se iz konkurencije ističući svoje sposobnosti i IATA certifikate.

IATA *ONE Source* donosi moderno iskustvo pretraživanja, omogućujući agentima da pronađu i objektivno usporede poslovne partnere koji najbolje odgovaraju osobnim potrebama, sve do specifičnih zahtjeva poput prostora s kontroliranom temperaturom ili određenog IATA certifikata [32]. Na slici 2 prikazan je izgled pretraživača na platformi *ONE Source*-a.



Slika 2. Sučelje IATA ONE Source tražilice [34]

<sup>7</sup> INCOTERMS – Pravila Međunarodne trgovačke komore o upotrebi domaćih i međunarodnih trgovinskih termina. Cilj im je osigurati jedinstveno tumačenje termina koji se pojavljuju pri prodaji robe, a kojima se regulira prijelaz rizika i troškova između kupca i prodavatelja [33].

## 6 Primjena IATA-inih programa i tehnologija u RH i EU

IATA-ina programi i tehnologije koji su razvijeni za implementaciju standarda i preporučenih praksi sadržanih u Dodatku 9. predstavljaju najbolja rješenja za sve sudionike u zračnom prometu, od zrakoplovnih kompanija i njihovih agenata, zračnih luka i pripadajućih službi, sve do samih putnika. Europske zračne luke i zrakoplovne kompanije su prepoznale prednosti korištenja i implementacije IATA-inih inovacija u svojim procesima prihvata i otpreme putnika, kao i prihvata i otpreme tereta.

### 6.1 Primjena Rezolucije 792

Rezolucija 792, koja se odnosi na ukrcajne karte s dvodimenzionalnim bar kodom ili QR kodom, u primjeni je na aerodromima, odnosno na šalterima registracije za let se ispisuju ukrcajne karte koje sadrže crtični/bar kod. Zrakoplovne kompanije koje imaju mogućnost online registracije za let, putnicima izdaju elektronsku ukrcajnu kartu koja sadrži QR kod (npr. Croatia Airlines, Lufthansa, LOT Airlines, RyanAir i drugi).

### 6.2 Primjena preporučene prakse 1706c

Preporučena praksa 1706c, koja se odnosi na samouslužne kioske za prijavu na let (CUSS), u primjeni je na svim Europskim međunarodnim zračnim lukama, dok su u Hrvatskoj primijenjeni samo na nekoliko zračnih luka. U tablici 1 vidljiva je njihova primjena na Hrvatskim zračnim lukama. Na slici 3 vidljiva je izvedba CUSS kioska na zračnoj luci Dubrovnik.

Tablica 1. Primjena samouslužnih kioska za prijavu na let na Hrvatskim zračnim lukama

Zračna luka	Primjena
Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman, Zagreb	DA
Zračna luka Osijek	DA
Zračna luka Rijeka	NE
Zračna luka Pula	NE
Zračna luka Zadar	DA
Zračna luka Dubrovnik	NE
Zračna luka Split	DA
Zračna luka Brač	NE



Slika 3. Samouslužni kiosk za prijavu na let na Zračnoj luci Dubrovnik [35]

### 6.3 Primjena preporučene prakse 1741

Preporučena praksa 1741, koja se odnosi na web usluge za prtljagu i putnike (CUWS), odnosno korištenje online registracije za let u primjeni je na Hrvatskim zračnim lukama, što je vidljivo u Tablici 2. Tablica je izrađena s podacima i informacijama koje su dostupne na službenim stranicama zračnih luka. Zračne luke koje primjenjuju CUWS imaju također i šaltere za predaju prtljage (eng. *Baggage Drop-off Counter*).

Tablica 2. Primjena CUWS usluga na Hrvatskim zračnim lukama

Zračna luka	Primjena
Međunarodna zračna luka Franjo Tuđman, Zagreb	DA
Zračna luka Osijek	NE
Zračna luka Rijeka	DA
Zračna luka Pula	DA
Zračna luka Zadar	DA
Zračna luka Dubrovnik	DA
Zračna luka Split	DA
Zračna luka Brač	NE



## 6.4 Distribucija API/PNR podataka u EU

Prema direktivi EU 2004/82/EZ o obvezi prijevoznika za distribuciju API podataka postavljaju se minimalni standardi za prikupljanje i obradu podataka putnika. Prema navedenoj direktivi, API podaci se sustavno prikupljaju samo za letove koji ulaze u EU iz trećih zemalja. Trenutne inicijative za reviziju direktive nastoje poboljšati upravljanje vanjskom granicom Schengena osiguravajući da svaka osoba koja putuje na letovima koji ulaze ili napuštaju Schengenski prostor bude unaprijed provjerena putem API podataka. Osim toga, cilj je značajno poboljšati unutarnju sigurnost EU-a osiguravajući da nadležne vlasti država članica imaju pristup pouzdanim podacima o putnicima kako bi učinkovito spriječile i suzbile terorizam i kriminal [36].

## 6.5 Primjena IATA *ONE Source* platforme

Na platformi IATA *ONE Source* za područje Republike Hrvatske trenutno su dostupne informacije samo o MZLZ Ground Handling Services Ltd. – tvrtci na Zagrebačkom aerodromu koja se bavi zemaljskim opsluživanjem zrakoplova. Na platformi su vidljivi IATA certifikati koje ova tvrtka posjeduje, kao i mogućnosti obrade specijalnih vrsta tereta kao što su žive životinje, opasna roba, lakopokvarljiva roba, itd. [34].

Posebno je označeno kako podaci o tvrtci nisu provjereni od strane IATA-e, što zajedno s činjenicom da je na razini Republike Hrvatske na ovoj platformi registrirana samo MZLZ Ground Handling Services (koja više ne posluje pod tim imenom), daje zaključak da agenti hrvatskih zračnih luka i tvrtke zemaljskog opsluživanja nisu iskoristile potencijal kojeg IATA *ONE Source* pruža.

Za druge države članice EU, npr. Njemačka, Italija, Mađarska, Španjolska i dr., IATA *ONE Source* platforma pruža puno više informacija, odnosno više je registriranih tvrtki sa provjerenim informacijama i odobrenim certifikatima od strane IATA-e. Na razini Europske Unije IATA *ONE Source* platforma pruža detaljne informacije za organizatore prijevoza tereta, iako su na njoj registrirane samo veće tvrtke za zemaljsko opsluživanje i obradu tereta [34].

## 7 Zaključak

Dodatkom 9 – Olakšice, propisane su međunarodni standardi i preporuke za izvođenje objekata i organizaciju službi koje bi se trebale nalaziti i biti dostupne u zračnom prometu, odnosno za dolaske i odlaske zrakoplova, putnika i tereta, za međunarodne zračne luke i odredbe za ostale objekte i usluge koje se koriste. Standardi su obvezni za primjenu u svim državama članicama ICAO-a, a preporučene prakse nisu obvezne. Olakšice omogućuju brži i nesmetan protok putnika, istovremeno unaprjeđujući sigurnost i poboljšavajući iskustvo i zadovoljstvo putnika prilikom putovanja zračnim prijevozom

Zrakoplovne kompanije, članice IATA-e, igrale su ključnu ulogu i radu ICAO-a, pridonoseći razvoju standarda i preporučenih praksi sadržanih u Dodacima Čikaške konvencije. IATA-ina programi, kao i razvoji inovacija, raznih inicijativa te priručnika, uvelike pridonose olakšavanju implementacije propisanih standarda za prihvata i otpremu putnika u Dodatku 9.

IATA CAWG (eng. *Control Authorities Working Group*) je stručni forum zrakoplovnih kompanija i vlada koji surađuju kako bi preporučili rješenja i razvili najbolje prakse za upravljanje granicama i olakšavanje putovanja putnika.

CUG (eng. *Common Use Group*) je osnovana od strane IATA-e, a radi na standardima za zajedničku tehnologiju za zrakoplovne kompanije, zračne luke i agente zemaljskog opsluživanja. *Common use* tehnologija poboljšava iskustvo putnika i pruža siguran i brz način prijave za let, predaje prtljage, identifikacije (biometrijske provjere), pristupa sigurnosnim zonama i ukrcavanja. CUG razvija standarde za samouslužne kioske, sustave obrade putnika i razmjenu podataka putem web servisa.

Protok informacija o putnicima od prijevoznika (zrakoplovnih kompanija) do graničnih kontrolnih tijela može se podijeliti u dva glavna toka: API i PNR podaci, koji služe za provjeru putnika prije njihovog ulaska u zemlje odredišta.

Cilj *One ID*-a je osigurati dosljedno i neometano iskustvo putnika, neovisno o zrakoplovnim kompanijama, aerodromima i vlastima, te će implementacijom koncepta proces obrade putnika biti brži, jednostavniji i sigurniji.

IATA donosi pravilnike za prijevoz opasnih roba, živih životinja i lakopokvarljive robe. Također, donosi programe koji omogućavaju digitalizaciju procesa obrade tereta, kao i prosljeđivanje ACI podataka relevantnim sudionicima u prijevozu tereta zračnim prometom.

Platforma *ONE Source* predstavlja značajan tehnološki pomak i olakšavanje organizacije prijevoza tereta, s obzirom da su svi podaci o pružateljima usluga transparentni i javno dostupni, te provjereni od strane IATA-e.

Zaključno, iako IATA-ine tehnologije i programi donose mnoštvo prednosti i olakšavaju procese u prihvatu i otpremi putnika i tereta, u Republici Hrvatskoj nisu zaživjele u primjeni. Osim obvezujućih standarda, svega nekolicina tehnologija i IATA-inih programa se može pronaći implementirano na zračnim lukama, dok se na razini Europske Unije oni koriste u znatno većoj mjeri.

## Literatura

- [1] Pavlin S. *Aerodromi 1*, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti Sveučilišta u Zagrebu; 2006.
- [2] ICAO. *Member States*. Preuzeto s: <https://www.icao.int/about-icao/pages/member-states.aspx> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [3] Vlada Republike Hrvatske, *Nacionalni program sigurnosti u zračnom prometu*, Republika Hrvatska, 2013. Preuzeto s: <https://vlada.gov.hr/UserDocsImages/2016/Sjednice/Arhiva/83.%20-%208.pdf> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [4] ICAO. *Facilitation Programme, Annex 9*. Preuzeto s: <https://www.icao.int/Security/FAL/ANNEX9/Pages/default.aspx> [Pristupljeno: svibanj, 2023]
- [5] ICAO. *Facilitation, Annex 9 to the Convention on International Civil Aviation*. 16th Edition, July 2022; Preuzeto s: [https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/en/dokumente/Fachleute/Regulationen\\_und\\_Grundlagen/icao-annex/icao\\_annex\\_9\\_facilitation.pdf.download.pdf/icao\\_annex\\_9\\_facilitation.pdf](https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/en/dokumente/Fachleute/Regulationen_und_Grundlagen/icao-annex/icao_annex_9_facilitation.pdf.download.pdf/icao_annex_9_facilitation.pdf) [Pristupljeno: svibanj, 2023]
- [6] IATA. *Guidelines on Advance Passenger Informations (API)*. 2014, Preuzeto s: [https://www.iata.org/contentassets/18a5fdb2dc144d619a8c10dc1472ae80/api-guidelines-main-text\\_2014.pdf](https://www.iata.org/contentassets/18a5fdb2dc144d619a8c10dc1472ae80/api-guidelines-main-text_2014.pdf) [Pristupljeno: svibanj, 2023]
- [7] IATA. *Passenger Data*. Preuzeto s: [https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/law-enforcement-cooperation/passenger-data\\_en](https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/law-enforcement-cooperation/passenger-data_en) [Pristupljeno: svibanj, 2023]
- [8] IATA. *The Founding of IATA*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/about/history/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [9] IATA. *History – Growth and Development*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/about/history/history-growth-and-development/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [10] IATA. *Early Days*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/about/history/history-early-days/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [11] IATA. *Passenger Facilitation*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/passenger/passenger-facilitation/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]

- [12] IATA. *Facilitation Policy*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/passenger/passenger-facilitation/facilitation-policy/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [13] IATA. *IATA Control Authorities Working Group (CAWG) Presentation*. July, 2022. Preuzeto s: [https://www.iata.org/contentassets/67e015cf3db1410392cd5b5bb5961a16/cawg-general-presentation\\_july-2022.pdf](https://www.iata.org/contentassets/67e015cf3db1410392cd5b5bb5961a16/cawg-general-presentation_july-2022.pdf) [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [14] IATA. *IATA CAWG Considerations for Collaboratively Improving API Data Quality*. 2021. Preuzeto s: [https://www.iata.org/contentassets/67e015cf3db1410392cd5b5bb5961a16/iata-cawg-guidelines-for-collaboratively-improving-api-dq\\_2021.pdf](https://www.iata.org/contentassets/67e015cf3db1410392cd5b5bb5961a16/iata-cawg-guidelines-for-collaboratively-improving-api-dq_2021.pdf) [Pristupljeno: svibanj, 2023]
- [15] IATA. *Common Use*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/contentassets/a33c39219430432fb241f7b9ac5a145c/common-use.pdf> [Pristupljeno: svibanj, 2023]
- [16] FRANKFURT AIRPORT. *Self Service Check-in*. Preuzeto s: <https://www.frankfurt-airport.com/en/airport-guide/check-in-and-luggage/check-in-machines.html> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [17] IATA. *Common Use Standards*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/passenger/common-use/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [18] A4A. *Who we are*. Preuzeto s: <https://www.airlines.org/who-we-are/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [19] ICAO. *API Guidelines and PNR Reporting Standards*. Preuzeto s: <https://www.icao.int/security/fal/sitepages/api%20guidelines%20and%20pnr%20reporting%20standards.aspx> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [20] HRVATSKI SABOR. *Stajalište Republike Hrvatske o Prijedlogu uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o prikupljanju i prijenosu unaprijed dostavljenih informacija o putnicima (API podaci) radi poboljšanja i olakšavanja nadzora vanjskih granica, izmjeni Uredbe (EU) 2019/817 i Uredbe (EU) 2018/1723 te stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 2004/82/EZ COM (2022) 729*; 2023; Zagreb; Preuzeto s: <https://www.sabor.hr/sites/default/files/uploads/eu/stajaliste/2023-03/DEU%2022%20012.pdf> [Pristupljeno: srpanj, 2023]
- [21] IATA. *API-PNR Toolkit*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/publications/api-pnr-toolkit/> [Pristupljeno: lipanj, 2023]
- [22] IATA. *One ID*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/passenger/one-id/> [Pristupljeno: srpanj, 2023]

- [23] IATA. *Dangerous Goods*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/dgr/>  
[Pristupljeno: srpanj, 2023]
- [24] IATA. *Live Animals*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/live-animals/>  
[Pristupljeno: srpanj, 2023]
- [25] IATA. *Perishables*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/perishables/>  
[Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [26] IATA. *Cargo Agency Program*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/services/cargo-agency-program/> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [27] IATA. *Digital Cargo*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/e/>  
[Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [28] IATA. *Cargo Operations*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/cargo-operations/> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [29] IATA. *CARGO CUSTOMS WORKING GROUP (CCWG). February, 2017*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/contentassets/957bbbad317a492583fd9138cb5059fd/ccwg-terms-of-reference.pdf> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [30] WCO. *Advance Cargo Information (ACI) Implementation Guidelines. June, 2018*.  
Preuzeto s: <https://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/global/pdf/topics/facilitation/instruments-and-tools/tools/safe-package/advance-cargo-information-aci-implementation-guidanceen-web.pdf?la=en>  
[Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [31] IATA. *IATA Guidance on Compliance with Electronic Advance Cargo Information requirements*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/contentassets/2c4495c8abb64352acaef69b73d0b783/guidance-on-compliance-with-electronic-aci-requirement.pdf> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [32] IATA. *ONE Source*. Preuzeto s: <https://www.iata.org/en/programs/cargo/cargo-operations/one-source/> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [33] REPUBLIKA HRVATSKA Ministarstvo financija, Carinska uprava. *Pravila INCOTERMS*.  
Preuzeto s: <https://carina.gov.hr/propisi-i-sporazumi/carinska-tarifa-vrijednost-i-podrijetlo/carinska-vrijednost/informacije-4270/pravila-incoterms/3620> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [34] IATA ONE Source. Preuzeto s: <https://onesource.iata.org/s/> [Pristupljeno: kolovoz, 2023]
- [35] TOTAL CROATIA NEWS. *Dubrovnik Blog*. Preuzeto s: <https://total-croatia-news.com/destinations/destination-dubrovnik/dubrovnik-blog/we-tried-out-new-airports->

[in-dubrovnik-and-zagreb-are-they-ready-for-the-upcoming-record-breaking-tourism-season-2017/](#) [Pristupljeno: kolovoz, 2023]

[36] EUROPEAN PARLIAMENT. *Advance passenger information (API), Revising the rules*, Dieter Frizberg; 2023. Preuzeto s:

[https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747429/EPRS\\_BRI\(2023\)747429\\_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/BRIE/2023/747429/EPRS_BRI(2023)747429_EN.pdf) [Pristupljeno: kolovoz, 2023]

## **Popis kratica**

A4A – Airlines for America

ACI – Advanced Cargo Informations

API – Advance Passenger Information

AWB – Air Waybill

BCBP – Bar Coded Boarding Pass

CAWG – Control Authorities Working Group

CBMB – Cargo Border Management Bord

CCWG – Cargo Customs Working Group

CUG – Common Use Group

CUPPS – Common Use Passenger Processing Systems

CUSS – Common Use Self Service

CUWS – Common Use Web Services

DGR – Dangerous Goods Regulation

ETS – Electronic Travel System

iAPI – interactive API

IATA – International Air Transport Association

ICAO – International Civil Aviation Organization

IOM – International Organization for Migration

LAR – Live Animals Regulation

PCR – Perishable Cargo Regulation

PFCWG – Passenger Facilitation and Control Working Group

PNR – Passenger Name Record

PSCM – Passenger Standards Conference Manual

PSCRM – Passenger Service Conference Resolutions Manual



U.S. CPB – U.S Customs and Border Protection

ULD – Unit Load Device

WCO – World Customs Organization

WHO – World Health Organization

## **Popis slika**

Slika 1. Samouslužni kiosk za prijavu na let, Zračna luka Frankfurt [16] .....	18
Slika 2. Sučelje IATA ONE Source tražilice [34].....	24
Slika 3. Samouslužni kiosk za prijavu na let na Zračnoj luci Dubrovnik [35] .....	26

## **Popis tablica**

Tablica 1. Primjena samouslužnih kioska za prijavu na let na Hrvatskim zračnim lukama .....	25
Tablica 2. Primjena CUWS usluga na Hrvatskim zračnim lukama .....	26

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 mojega 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 IATA-INI PROGRAMI ZA IMPLEMENTACIJU PREPORUČENIH PRAKSI

DODATKA 9. ČIKAŠKE KONVENCIJE, u Nacionalni repozitorij završnih i diplomskih radova ZIR.

Student/ica:

U Zagrebu, 31. kolovoza, 2023

Bispa Rosdijavec  
(ime i prezime, potpis)