Regulatorni okvir zaštite europskog zračnog prometa

Nikšić, Domagoj

Undergraduate thesis / Završni rad

2017

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

Permanent link / Trajna poveznica: https://urn.nsk.hr/urn:nbn:hr:119:488378

Rights / Prava: In copyright / Zaštićeno autorskim pravom.

Download date / Datum preuzimanja: **2024-03-29**



Repository / Repozitorij:

Faculty of Transport and Traffic Sciences - Institutional Repository







SVEUČILIŠTE U ZAGREBU

FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI

Domagoj Nikšić

REGULATORNI OKVIR ZAŠTITE EUROPSKOG ZRAČNOG PROMETA

ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 2017.

SVEUČILIŠTE U ZAGREBU
FAKULTET PROMETNIH ZNANOSTI
ODBOR ZA ZAVRŠNI RAD

Zagreb, 24. travnja 2017.

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

ZAVRŠNI ZADATAK br. 4113

Pristupnik: **Domagoj Nikšić (0035187408)**
Studij: Promet
Smjer: Zračni promet

Zadatak: **Regulatorni okvir zaštite europskog zračnog prometa**

Opis zadatka:

U uvodnim postavkama potrebno je opisati predmet istraživanja, objasniti svrhu i cilj istraživanja te dati kratak pregled strukture završnog rada. Opisati razloge razvoja i primjene zajedničkih standarda zaštite civilnog zrakoplovstva te navesti temeljnu regulativu kojom je definirano provođenje zaštite europskog zračnog prometa. Objasniti ulogu Europskog parlamenta i Vijeća u zaštiti zračnog prometa. Dati pregled regulatornog okvira zaštite s opisnom analizom temeljnih uredbi (basic regulations) zaštite zračnog prometa, dopuna (supplementing regulations), provedbenih uredbi (implementing regulations) s posebnim osvrtom na regulativu EC 2015/1998. Prikazati obveze država članica Europske Unije u pogledu zaštite zračnog prometa na nacionalnoj razini i razinama operatora zračnih luka i zrakoplova. Ukazati na potrebu provođenja inspekcijskih nadzora nacionalnih tijela (uključujući nadzore zračnih luka, zrakoplova i ostalih subjekata) od strane Europske Komisije. Izvesti zaključke i interpretirati dobivene rezultate.

Zadatak uručen pristupniku: 28. travnja 2017.

Mentor:

Arijana Modić

Arijana Modić, mag. ing. traff.

Predsjednik povjerenstva za završni ispit:

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti

ZAVRŠNI RAD

REGULATORNI OKVIR ZAŠTITE EUROPSKOG ZRAČNOG PROMETA

EUROPEAN AVIATION SECURITY REGULATORY FRAMEWORK

Mentor: Arijana Modić, mag. ing. traff.

Student: Domagoj Nikšić

JMBAG: 0035187408

Zagreb, kolovoz, 2017.

SAŽETAK

U ovom završnom radu prikazan je regulatorni okvir zaštite europskog zračnog prometa, objašnjen kroz razloge njegovog uspostavljanja, te načina na koji je uspostavljen. U početnim stavkama opisana je temeljna regulativa iz 2002. godine, te njezine izmjene i dopune, od kojih su najvažnije Uredba 300/2008, koja ju je u potpunosti zamijenila, te provedbena Uredba 2015/1998, kojom su uspostavljene detaljne mjere u zaštiti zračnog prometa. Opisana je i njezina izmjena, Uredba 2017/815, najrecentnija Uredba Europske komisije. U nastavku, sumiran je regulatorni okvir te uloge Europskog parlamenta i Vijeća u donošenju regulativa. U završnom dijelu rada objašnjen je utjecaj Dodatka 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu na države članice Europske unije te način na koji Europska komisija nadgleda i kontrolira kompletan proces provođenja stavki regulativa, prije nego čitav rad bude sumiran u zaključku.

KLJUČNE RIJEČI: regulatorni okvir zaštite, Uredba 2320/2002, Uredba 300/2008, Uredba 2015/1998, Europski parlament i Vijeće, Europska komisija, Dodatak 17 Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu

SUMMARY

In this bachelor's thesis, regulatory framework of European air transport safeguarding is shown, explained through reasons for its establishment, as well as the way of its establishing. In the opening items basic regulation from 2002 is described and its supplementing and implementing regulations, of which the most important are Regulation 300/2008, which has completely replaced the basic regulation, and implementing Regulation 2015/1998, which has laid down detailed measures in air transport safeguarding. Its supplementation, Regulation 2017/815, is also described. It is the most recent Regulation of the European Commission. In continuation, regulatory framework and roles of European Parliament and Council in legislating are summarised. In final part of the thesis, the impact of Annex 17 to the Chicago Convention on Member States of the European Union are explained, as well as the way the European Commission supervises and controls the process of implementing regulations items by Member States, before the thesis is summarised in the conclusion.

KEY WORDS: security regulatory framework, Regulation 2320/2002, Regulation 300/2008, Regulation 2015/1998, European Parliament and Council, European Commission, Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation

Sadržaj

1. UVOD 1

2. RAZVOJ ZAJEDNIČKIH STANDARDA I PREGLED REGULATORNOG OKVIRA ZAŠTITE CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA 2

2.1. Razlozi razvoja i primjene zajedničkih standarda 2

2.2. Uredba 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi zajedničkih pravila u području zaštite civilnog zračnog prometa 3

2.3. Izmjene i dopune Uredbe 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća 5

2.4. Pregled regulatornog okvira zaštite 13

3. ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA 15

4. OBVEZE ČLANICA EUROPSKE UNIJE U POGLEDU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA 18

4.1. Imenovanje nadležnog tijela i izrada Nacionalnog programa zaštite 19

4.2. Obveze zračnih luka 19

4.3. Obveze operatora zrakoplova 20

4.4. Uspostavljanje unutarnje kontrole kvalitete 20

5. PROVOĐENJE INSPEKCIJA EUROPSKE KOMISIJE U PODRUČJU ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA 22

6. ZAKLJUČAK 28

POPIS LITERATURE 30

POPIS SLIKA 32

POPIS TABLICA 33

1. UVOD

U svakoj grani gospodarstva za sigurno odvijanje svih radnji obuhvaćenih dotičnom granom ključno je uspostavljanje određenih standarda zaštite s ciljem postizanja maksimalne sigurnosti. Također, u svakoj grani gospodarstva postoje određena tijela predodređena za uspostavu takvih standarda, odnosno zakona, koje zemlje mogu ili ne moraju prihvatiti, no poštivanje istih uvjetuje mogućnost korištenja određenih elemenata grane gospodarstva u kojoj se djeluje.

Navedena situacija vrijedi i za prometne grane, odnosno za zračni promet, a tijela nadležna za uspostavu standarda zaštite u zračnom prometu su Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO – International Civil Aviation Organization) i Europska komisija.

Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva djeluje kroz 19 Dodataka(engl. Annexes) Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu u Chicagu 1945. godine, od kojih će u fokusu ovog rada biti Dodatak 17. Osiguranje međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Dodataka Konvenciji se moraju držati sve njezine članice, između ostalih i Hrvatska.

Europska komisija djeluje kroz usvajanje Uredbi Europskog parlamenta i Vijeća u području zaštite civilnog zračnog prometa i one se odnose na sve zemlje članice Europske Unije. U tom pogledu, ističe se Uredba 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa. Također je važna i Uredba 2015/1998 kojom se utvrđuju detaljne mjere za provedbu osnovnih standarda zaštite. Kombinacijom djelovanja ICAO-a i Europske Komisije uspostavlja se određeni regulatorni okvir u djelotvornoj zaštiti europskog zračnog prometa.

Cilj ovog rada je istražiti taj regulatorni okvir zaštite europskog zračnog prometa, njegove temelje, razvoj i primjenu, uloge raznih sudionika u postavljanju i provedbi, obveze članica Europske Unije u zaštiti civilnog zrakoplovstva, odnosno zračnih luka i operatora, kao i način na koji Europska Komisija nadgleda regularnost provođenja tih mjera.

2. RAZVOJ ZAJEDNIČKIH STANDARDA I PREGLED REGULATORNOG OKVIRA ZAŠTITE CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA

2.1. Razlozi razvoja i primjene zajedničkih standarda

Što zbog globalizacije, deregulacije i liberalizacije zračnog prometa krajem dvadesetog stoljeća, što zbog tehnološkog napretka na krilima letačkih pionira (braća Wright, Charles Lindbergh, Amelia Earhart, …) tokom cijelog dvadesetog stoljeća, postavlja se pitanje je li nagli razvoj kompletne grane zračnog prometa došao na štetu sigurnosti?

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

Kao i u svakoj prometnoj grani, tako i u zračnom prometu, kroz povijest su se događale prometne nesreće. U samim počecima, razlozi su bili tehničke neispravnosti, no ni žrtve nisu bile mnogobrojne, jer je u takvim zrakoplovima najčešće bila jedna ili dvije osobe. Kako je tehnologija napredovala kroz povijest, tako su se i tehničke neispravnosti gotovo skroz eliminirale, stoga je ljudski faktor, uz eventualno meteorološke čimbenike, postao glavni razlog nesreća(pogreške kontrolora, pilota, …). Ipak, i takve greške su se svele na minimum, a kao takvu iz recentnije povijesti možemo izdvojiti slučaj iz srpnja 2013. godine, kada je pilot na letu 214 Asiana Airlinesa pri slijetanju u San Franciscu izabrao krivi način autopilota te je zrakoplov usporio umjesto potrebnog ubrzavanja te je u nesreći poginulo troje ljudi [1].

Danas se, stoga, najviše pažnje pridaje zaštiti zračnog prometa u pogledu nezakonitog ometanja zrakoplova. Iako se europski zračni promet u načelu smatra vrlo sigurnim, bilo je određenih događaja koji su doveli do potrebe za uspostavljanjem puno efikasnijeg sustava zaštite. Tu se, bez sumnje, ističe teroristički napad u Sjedinjenim Američkim Državama 11. rujna 2001. Napad se nije dogodio na europskom tlu, ali je svakako uzburkao vode u pogledu zaštite u cijelom svijetu te je potaknuo značajne promjene.

U svijetlu tog napada, Europski parlament i Vijeće donijeli su Uredbu 2320/2002, o kojoj će biti govora u slijedećem odlomku, a koja je utvrdila zajednička pravila u području zaštite civilnog zračnog prometa. Europska Unija prije tog nesretnog napada nije imala zakonodavnu nadležnost u području zaštite zračnog prometa, već je posebno svaka zemlja članica bila odgovorna u tom području sama za sebe, stoga je u zakonodavstvu Unije odlučeno razviti zajednički režim zaštite. Nakon temeljne regulative, objavljen je cijeli niz izmjena i dopuna, od kojih je najvažnija Uredba 300/2008, kao što je spomenuto ranije, dok se sve ostale izmjene i nadopune vežu na nju [2].

2.2. Uredba 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi zajedničkih pravila u području zaštite civilnog zračnog prometa

Zločini počinjeni u New Yorku i Washingtonu 11. rujna 2001. pokazali su da je terorizam jedna od najvećih prijetnji idealima demokracije, slobode i mira, koji predstavljaju srž Europske Unije. Zaštita građana Europske Zajednice u civilnom zrakoplovstvu bi u svim trenucima morala biti osigurana sprječavanjem djela nezakonitog ometanja, prije svega udaljavanjem prijetećih predmeta od zrakoplova, kao što su oružje i eksploziv. Uspostavljanje takvih pravila dugo je bilo u planu, a postalo je velikim uzrokom zabrinutosti nakon napada u SAD-u. Od tada, regulatorni okvir u tom području se značajno proširio u svjetskim razmjerima, bilo nacionalno, bilo međunarodnim suradnjama ili pak kroz izmjene i nadopune Dodatka 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu. Što se tiče Europske unije, ona je razvila adekvatnu politiku, koja se redovito unaprjeđuje kako bi se što efikasnije reagiralo na rastuće rizike i prijetnje, kao i tehnološke promjene.

Kao što je ranije spomenuto, 16. prosinca 2002. godine Europski parlament i Vijeće su donijeli Uredbu 2320/2002 koja predstavlja temeljni skup standarda za zaštitu civilnog zrakoplovstva, ali također pruža osnovu zemljama članicama za tumačenje Dodatka 17. Čikaškoj Konvenciji. U ovom poglavlju će biti predstavljeni temelji na kojima počiva navedena Uredba, kao i članci koji je definiraju.

Plan Europske unije bio je uspostaviti zajednička pravila za sprječavanje djela nezakonitog ometanja, no da se pritom ne narušavaju ranije uspostavljena pravila unutar svake zemlje članice. Ta pravila su se temeljila na preporukama Konferencije Europskog Civilnog Zrakoplovstva, odnosno njihovog Dokumenta 30, a neke od stavki te implementacije ostale su tajne. Nadalje, sredstva postizanja spomenutih ciljeva su: uspostavljanje osnovnih zajedničkih standarda u zaštiti i uspostavljanje prikladnih nadzornih mehanizama [3].

Uredba poštuje osnovna prava na temelju Dokumenta o Osnovnim Pravima Europske Unije.

S obzirom kako nisu sve aktivnosti u zračnom prometu jednake, potrebno je bilo uspostaviti detaljne mjere kako bi se moglo prilagoditi svakoj situaciji posebno. Ključno je bilo definirati i obujam primjene određenih standarda zbog različitosti u veličinama zračnih luka. Uvjetno rečeno, obujam primjene standarda je ostao na volju svakoj članici posebno, no na kraju je svakako Europska Komisija morala dati odobrenje. Uredba se primjenjivala na sve zračne luke na teritorijima zemalja članica.

U sklopu Uredbe nije se zaobišla niti ICAO-ova Čikaška Konvencija. Ključno je pružanje osnove za interpretaciju Čikaške Konvencije, naročito Dodatka 17., koji je definiran kao minimum standarda za osiguranje civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja.

Kako bi se ostvarili ciljevi Uredbe, svaka zemlja članica morala je usvojiti svoj nacionalni program zaštite u zračnom prometu unutar 3 mjeseca od stupanja Uredbe na snagu, kao i program kontrole kvalitete i program primjene, radi što lakše implementacije.

S obzirom na različitost subjekta koji sudjeluju u samoj implementaciji, svaka zemlja članica je bila dužna imenovati jedno nadležno tijelo za nadzor implementacije. Kao bitan

faktor, svakoj članici dozvoljena je mogućnost primjene još i strožih mjera. Isto tako, dužnost svake zemlje članice je, po uspostavi strožih mjera, izvijestiti Komisiju o prirodi tih mjera.

Počevši minimalno 6 mjeseci od uvođenja Uredbe, Komisija će početi provoditi inspekcije u suradnji s nadležnim autoritetom, koristeći podatke iz nacionalnog programa, a rezultati inspekcije će biti javljeni samo zemlji članici, radi unaprjeđenja nedostataka i tijelima koji nužno moraju znati rezultate. Za sve ostale, rezultati inspekcija su nedostupni. Komisiji asistira odbor sastavljen od predstavnika zemalja članica na čijem čelu je predstavnik Komisije. Komisija će, također, u suradnji sa Sigurnosnim Odborom (engl. Security Committee) i ICAO-om razviti mehanizam odlučivanja zadovoljava li let sa zračne luke treće zemlje ključne zahtjeve u pogledu zaštite. Komisija će javno iznositi godišnja izvješća o implementaciji Uredbe i situaciji u Komisiji što se tiče sigurnosti.

Kazne za kršenje dogovora o provođenju Uredbe će biti sukladne kazni, odgovarajuće i djelotvorne.

U skladu s principom proporcionalnosti, Uredba se ograničava isključivo na postizanje zajedničkih standarda s ciljem postizanja sigurnosti i kao takva ne ide preko granica potrebnog za ostvarivanje tog cilja.

Temeljna regulativa ima i određene priloge, ključne za njezino pobliže opisivanje. Prilozi će biti sažeto opisani u nastavku.

Glede sigurnosti na zračnim lukama, prilikom dizajna izgleda zračnih luka, putničkih i teretnih terminala te svih drugih građevina koje imaju izravan pristup zračnoj strani u obzir se moraju uzeti ključni zahtjevi, kao što su zaštitne kontrole putnika, prtljage, tereta i pošte, zaštita i kontrola pristupa zračnoj strani te pristupa zaštitno ograničenim područjima i ostalim osjetljivim područjima i građevinama. Također je ključna efikasna upotreba zaštitne opreme.

Kao slijedeći ključan prilog ističe se sigurnost zrakoplova. Svi zrakoplovi izvan službe se podvrgavaju zaštitnim pregledima odmah prije ili odmah nakon ulaska u zaštitno ograničeno područje. Svi zrakoplovi u službi se podvrgavaju zaštitnim pregledima odmah nakon iskrcavanja putnika ili što je kasnije moguće prije ukrcaja putnika. Pregledi se izvršavaju nakon što su sve službe, osim službe zadužene za pregled, napustile zrakoplov. Zaštita zrakoplova će se vršiti od završetka njegovog pregleda do odlaska te će biti pod strogim nadzorom radi sprječavanja nezakonitog pristupa.

Svi odlazeći putnici će biti pregledavani radi sprječavanja unošenja zabranjenih predmeta na let metodama ručnog pregleda ili pregleda detektorom metala i nasumičnim pregledom. Važno je ne pomiješati odlazeće pregledane putnike s putnicima u dolasku, koji nisu pregledani. Pregled prtljage se, također, vrši prije unošenja u zaštitno područje ili u zrakoplov i to metodama ručnog pregleda ili uređajem za rendgenski prikaz.

Predana prtljaga mora biti propisno označena kako bi mogla biti identificirana od strane putnika. Isto tako, putnik kojem pripada ta prtljaga mora biti na letu. Prtljaga se prije utovara drži u prostoru u kojem pristup imaju samu autorizirane osobe. Ako putnik kojem prtljaga pripada nije na letu, njegova prtljaga se skida s leta. Praćena i nepraćena prtljaga će biti

podvrgnute ručnom pregledu ili snimane uređajem za rendgenski prikaz. Dužnost je prijevoznika zaštiti prtljagu od trenutka kada je predana do trenutka preuzimanja prtljage od strane putnika.

Sav teret, dostavna i ekspresna roba, bilo u putničkom, bilo u teretnom zrakoplovu bit će podvrgnuta zaštitnim pregledima, jednim od ranije spomenutih načina pregleda prtljage. Pošta će biti provjerena prije utovara, kako se ne bi unijeli zabranjeni predmeti u zrakoplov.

Dobavljači hrane i robe bi trebali implementirati zaštitne kontrole radi sprječavanja unošenja zabranjenih predmeta. Samo autorizirane osobe smiju rukovati dostavnom robom i hranom, a svo osoblje mora biti provjereno prije nego dobiju autorizaciju za rukovanje. Nakon dostave robe i hrane, lokacije sa navedenom robom bit će podvrgavane nasumičnim provjerama. Identična pravila se primjenjuju za službe čišćenja zrakoplova, te ostalih lokacija u sklopu zračne luke.

Pronalaženje osoblja i njihova obuka je jedna od ključnih stavki Uredbe, prije svega, jer se izravno veže na nacionalne programe svake članice. Od iznimne je važnosti program obuke radi osposobljavanja zračnog i zemaljskog osoblja sposobnog za reakciju na djela nezakonitog ometanja. Proces se sastoji od koraka kvalifikacije, odabira, osposobljavanja, certifikacije i motivacije osoblja. Voditelji takvih programa moraju biti osposobljeni na najvišoj razini s iskustvima u raznim fazama zaštite u zračnom prometu vezanih za zaštitu zrakoplova, putnika, prtljage, a jedan od ključnih elemenata je i iskustvo u nadziranju terorističkih aktivnosti.

Zadnji od priloga u sklopu temeljne regulative opisuje smjernice za opremu. Prilog uključuje smjernice i zahtjeve za detektore metala, ručne i prohodne, uređaje za rendgenski prikaz, kao i testiranje i održavanje istih.

Ovom Uredbom uspostavljeni su temelji na kojima počivaju sva ostala pravila i zahtjevi u području zaštite zračnog prometa u Europskoj Uniji. Vrijedi napomenuti kako su sve ostale Uredbe, donesene nakon temeljne, svojevrsne varijacije na temu. Stupila je na snagu 31. prosinca 2002. Stavljena je izvan upotrebe 2008. Uredbom 300/2008, koja je i dan danas u uporabi, iako nadograđena raznim dopunama [3].

2.3. Izmjene i dopune Uredbe 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća

2.3.1. Uredba 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća

Europski parlament i Vijeće Europske unije donijeli su Uredbu 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe 2320/2002.

Sadržaj Uredbe 2320/2002 bilo je potrebno revidirati u svijetlu stečenog iskustva te samu Uredbu, radi pojednostavljenja, usklađivanja i pojašnjenja postojećih pravila i poboljšanja razina zaštite staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom.

Uredba 300/2008 morala je propisati osnovna načela o tome što je potrebno učiniti kako bi se civilni zračni promet zaštitio od djela nezakonitog ometanja, pritom ne ulazeći u tehničke i postupkovne podrobnosti vezane uz način njihove provedbe.

Uredba 300/2008 morala se primjenjivati na zračne luke koje opslužuju civilni zračni promet i koje se nalaze na području države članice, na operatore koji pružaju usluge na takvim zračnim lukama te na subjekte koji tim zračnim lukama ili kroz iste štite robu i/ili usluge. Nadalje, Uredba je također trebala obuhvatiti mjere zaštite koje se primjenjuju u zrakoplovu zračnih prijevoznika Zajednice ili tijekom njihovog leta.

Državama članicama trebalo se dopustiti da, na temelju procjene rizika, primjenjuju mjere više razine zaštite od mjera propisanih Uredbom 300/2008.

Iako je moguće da u jednoj državi članici postoje dva ili više tijela zaduženih za zaštitu zračnog prometa, svaka država članica trebala je imenovati jedno tijelo odgovorno za usklađivanje i praćenje provedbe standarda zaštite.

Kako bi se odredile odgovornosti za provedbu zajedničkih osnovnih standarda zaštite zračnog prometa i kako bi se opisalo koje mjere se u tu svrhu zahtijevaju od operatora i drugih subjekata, svaka država članica morala je izraditi vlastiti nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa, kako je bilo navedeno i u temeljnoj regulativi. Nadalje, svaki operator zračne luke, zračni prijevoznik i subjekt koji provodi standarde zaštite zračnog prometa trebao je izraditi, primjenjivati i održavati program zaštite kako bi se uskladio s Uredbom 300/2008 i sa svakim važećim nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa.

Radi praćenja usklađenosti s Uredbom 300/2008, Komisija će provoditi inspekcijske nadzore, uključujući nenajavljene inspekcijske nadzore.

Nadalje, nije bilo potrebno ponovno pregledavati putnike koji su stigli letom iz trećih zemalja, kao ni njihovu prtljagu, ako je riječ o trećim zemljama čiji su standardi zaštite zračnog prometa istovjetni standardima predviđenim Uredbom 300/2008.

Trebalo je predvidjeti sankcije za povrede odredaba Uredbe 300/2008. Te su sankcije, bile one građanske ili upravne naravi, morale biti učinkovite, proporcionalne povredi Uredbe i takve da odvraćaju zemlju članicu od ponavljanja pogreške.

Cilj Uredbe 300/2008 bio je donijeti zajednička pravila zaštite civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja koja ugrožavaju sigurnost civilnog zračnog prometa. Ciljevi su se trebali postići na sljedeći način:

- donošenjem zajedničkih pravila i zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa
- mehanizmima za praćenje njihove usklađenosti [4].

Uredba 300/2008 primjenjuje se na:

- sve zračne luke ili dijelove zračnih luka koje se nalaze na području države članice, a koje se ne koriste isključivo u vojne svrhe

- sve operatore, uključujući zračne prijevoznike, koji pružaju usluge u zračnim lukama navedenim u prethodnoj točki
- sve subjekte koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa, a koji djeluju unutar ili izvan prostora zračne luke i koji osiguravaju robu i/ili usluge zračnim lukama navedenim u prvoj točki ili kroz njih [4].

Uredba 300/2008 danas se može, uvjetno rečeno, nazvati temeljnom regulativom, jer je u potpunosti zamijenila Uredbu 2320/2002 iz 2002. godine i sve nadopune se nadovezuju na nju. Donesena je 11. ožujka 2008, a primjenjuje se od 29. travnja 2008. godine [4].

2.3.2. Uredba Komisije 272/2009

Uredbom 272/2009 predviđaju se opće mjere za dopunu zajedničkih osnovnih standarda navedenih u Prilogu Uredbe 300/2008, kako bi se:

- omogućile metode zaštitnih pregleda
- zabranile kategorije predmet
- osigurale osnove za dopuštanje pristupa štićenom području i zaštitno ograničenim područjima
- omogućile metode za pregled vozila, zaštitne provjere zrakoplova i zaštitne preglede zrakoplova
- utvrdila mjerila za priznavanje jednakovrijednosti standarda zaštite trećih zemalja
- postavili uvjeti pod kojima se pregledavaju teret i pošta ili pod kojima se podvrgavaju ostalim zaštitnim kontrolama te kako bi se utvrdio postupak za odobravanje ili imenovanje reguliranih agenata, poznatih pošiljatelja i provjerenih pošiljatelja
- postavili uvjeti pod kojima se kompanijska pošta i kompanijski materijali pregledavaju i podvrgavaju drugim zaštitnim kontrolama
- postavili uvjeti pod kojima se pregledavaju zalihe za opskrbu tijekom leta i zalihe za opskrbu zračnih luka ili pod kojima se podvrgavaju drugim zaštitnim kontrolama, te kako bi se utvrdio postupak odobravanja ili imenovanja reguliranih dobavljača i poznatih dobavljača
- utvrdila mjerila za određivanje kritičnih zona zaštitno ograničenih područja
- utvrdila mjerila za zapošljavanje osoba koje provode ili koje su odgovorne za provedbu zaštitnih pregleda, kontrolu pristupa ili za druge zaštitne kontrole te njihovih instruktora, kao i metode osposobljavanja tih osoba i osoba kojima se izdaju identifikacijske iskaznice zračne luke ili identifikacijske iskaznice posade
- postavili uvjeti pod kojima se mogu primjenjivati posebni zaštitni postupci ili izuzeća od zaštitnih kontrola [5].

2.3.3. Uredba Komisije 1254/2009

Prema Uredbi 1254/2009, države članice mogu odstupiti od zajedničkih osnovnih standarda iz Uredbe 300/2008 i donijeti alternativne mjere zaštite kojima se osigurava jednaka razina zaštite na temelju lokalne procjene rizika, a u zračnim lukama ili neoznačenim zonama zračnih luka na kojima je promet ograničen na jednu ili više sljedećih kategorija:

- zrakoplovi s najvećom uzletnom dopuštenom masom manjom od 15000 kilograma
- helikopteri
- letovi s namjenom provedbe zakona
- letovi za gašenje požara
- letovi za zdravstvene usluge, hitne slučajeve i spašavanje
- letovi za namjene istraživanja i razvoja
- letovi za radove iz zraka
- letovi za humanitarnu pomoć
- letovi koje obavljaju zračni prijevoznici, proizvođači zrakoplova ili poduzeća koja se bave održavanjem zrakoplova, pri čemu se ne prevoze niti putnici, niti prtljaga, niti teret, niti pošta
- letovi zrakoplova s najvećom dopuštenom uzletnom masom manjom od 45500 kilograma za prijevoz vlastitog osoblja i putnika ili robe za koje se ne naplaćuje prijevoz, kao pomoć u poslovanju poduzeća [6].

Uredba 1254/2009 u cijelosti je obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama. Donesena je 18. prosinca 2009 [6].

2.3.4. Provedbena Uredba Komisije 2015/1998 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa

Europska komisija 5. studenog 2015. godine donijela je Uredbu 2015/1998 uzimajući u obzir Uredbu 300/2008.

Uredba predstavlja detaljne mjere za provedbu zajedničkih osnovnih standarda za zaštitu civilnog zračnog prometa od djela nezakonitog ometanja kojima se ugrožava sigurnost civilnog zrakoplovstva i opće mjere kojima se dopunjuju ti zajednički osnovni standardi. Ona zamjenjuje i stavlja izvan snage Uredbu 185/2010 koja je izmijenjena i dopunjena više od 20 puta.

Ova Uredba je vrlo opširna i detaljna, obuhvaća sve aspekte zračnog prometa, a u nastavku poglavlja bit će sumirane njezine važne točke u zaštiti zračnog prometa. Stupila je na snagu 1. veljače 2016. godine.

2.3.4.1. Zaštita zračne luke

Provedbu mjera vezanih za zaštitu zračne luke provodi nadležno tijelo, operator zračne luke, zračni prijevoznik ili odgovorni subjekt u skladu s nacionalnim program zaštite iz Uredbe 300/2008, osim ako drukčije nije navedeno. Time je u kratkim crtama napravljen uvod u zaštitu

zračne luke prema Uredbi 2015/1998. Mjere su u nastavku detaljnije objašnjene kroz par dodatnih podnaslova [7].

2.3.4.1.1. Granice između zona na zračnim lukama u pogledu stupnja zaštite

Zračne luke su površine velikih dimenzija, što je samo po sebi logično, a pritom zahtijevaju izniman stupanj zaštite, stoga je nužno uspostaviti jasne granice između određenih područja kao što su nadzirano područje, štićeno područje, zaštitno ograničeno područje, kritične i demarkirane zone. Navedene granice moraju biti jasno raspoznatljive u svakoj zračnoj luci, jer iste mjere zaštite nisu potrebne u svakom od ranije spomenutih. Vrijedi istaknuti i granicu između nadziranog područja i štićenog područja, koja mora biti jasno vidljiva fizička prepreka te mora civilima onemogućavati neovlašteni pristup [7].

2.3.4.1.2. Zaštitno ograničena područja na zračnim lukama

Zaštitno ograničena područja sastavni su dio svake zračne luke i kao takva uključuju slijedeće dijelove:

- dio u koji imaju pristup pregledani odlazeći putnici
- dio kroz koji može prolaziti ili u kojem se može držati pregledana odlazeća predana prtljaga, osim ako je riječ o zaštićenoj prtljazi
- dio namijenjen za parkiranje zrakoplova radi ukrcaja ili utovara [7].

Neposredno prije uspostavljanja zaštitno ograničenog područja nužno je obaviti zaštitni pregled dijelova koji su mogli biti kontaminirani kako bi se na odgovarajući način zaštitilo dotično područje od zabranjenih predmeta. Kada god su neovlaštene osobe mogle imati pristup u zaštitno ograničeno područje, obavlja se zaštitni pregled dijelova koji su mogli biti kontaminirani, čim je to moguće, kako bi se na odgovarajući način to područje zaštitilo od zabranjenih predmeta. Zrakoplovi podvrgnuti zaštitnom pregledu zadovoljavaju ovu odredbu [7].

2.3.4.1.3. Kritične zone zaštitno ograničenih područja na zračnim lukama

Za pristup zaštitno ograničenim područjima službene osobe moraju imati identifikacijsku iskaznicu zračne luke. U slučaju kada je takvih osoba više od 40, nužno je uspostavljanje kritične zone, koje uključuje slijedeće dijelove zračne luke:

- sve dijelove u koji imaju pristup pregledani odlazeći putnici
- sve dijelove kroz koje može prolaziti ili u kojima se može držati pregledana odlazeća predana prtljaga, osim ako je riječ o zaštićenoj prtljazi [7].

Uredbom 2017/815, najrecentnijom dopunom Uredbe 2015/1998, broj službenih osoba s identifikacijskom iskaznicom za pristup zaštitno ograničenim područjima povišen je na minimalno 60 [8].

2.3.4.2. Mjere predostrožnosti pri zaštiti zračnih luka

Kao primarne mjere predostrožnosti prilikom zaštite bilo kojeg važnijeg područja ili objekta ističu se nadzor, patrole i druge fizičke kontrole. Takav slučaj je i pri zaštiti zračnih luka. Nadzor ili patrole poduzimaju se radi praćenja:

- granica između nadziranog područja zračne luke, štićenog područja, zaštitno ograničenih područja, kritičnih zona i, kada je primjereno, demarkiranih zona
- područja terminala i područja neposredne okolice terminala koja su dostupna javnosti, uključujući parkirališta i ceste
- pokazivanja i valjanosti identifikacijskih iskaznica osoba u zaštitno ograničenim područjima osim u onim područjima u kojima se nalaze putnici
- pokazivanja i valjanosti identifikacijskih iskaznica za vozila kada se nalaze na štićenom području
- predane prtljage, tereta i pošte, zaliha za opskrbu tijekom leta te kompanijske pošte i materijala u kritičnim zonama koji čekaju na utovar [7].

S obzirom na veličinu zračnih luka i broj i opseg aktivnosti na njima varirat će i učestalost, kao i načini izvođenja nadzora i patrola. Oni se temelje se na procjeni rizika i odobrava ih odgovarajuće nadležno tijelo, Pri tome uzimajući u obzir određe karakteristike zračnih luka, kao što su:

- veličina zračne luke, uključujući broj i prirodu operacija
- raspored zračne luke, posebno međusobni odnos između područja u zračnoj luci
- mogućnosti i ograničenja načina izvođenja nadzora i patrola [7].

Radi praćenja sukladnosti, na raspolaganje u pisanom obliku se stavljaju dijelovi procjene rizika koji se odnose na učestalost i načine izvođenja nadzora i patrola. Bitne stavke u sklopu predostrožnih mjera obuhvaćaju detalje kao što su:

- nasumično provjeravanje identifikacijskih iskaznica
- nepredvidivo izvođenje nadzora i patrola
- uspostavljanje mjera za odvraćanje od potencijalnih proboja zaštitnih kontrolnih točaka
- omogućavanje brzog rješavanja i otklanjanja narušavanja i njegovih posljedica [7].

2.3.4.3. Upute vezane za zaštitu zrakoplova

U sklopu uputa vezanih za zaštitu zrakoplova vrijedi istaknuti mjere za zaštitu vanjskih vrata od neovlaštenog pristupa bez odlaganja, bez obzira na mjesto parkiranja zrakoplova. Kao primarna mjera nameće se zatvaranje vanjskih vrata zrakoplova.

U slučaju da se zrakoplov nalazi u kritičnoj zoni, vanjska vrata kojima se ne može pristupiti s tla smatraju se zatvorena ako su pomagala za pristup odmaknuta i smještena dovoljno daleko od zrakoplova kako bi se pristup bio primjereno spriječen. Od dodatnih mjera navodi se slijedeće:

- upotrebljavanje elektroničkih uređaja za trenutačno otkrivanje neovlaštenog pristupa
- implementacija sustava elektroničke identifikacije na svim vratima koja izravno vode do mosta za ukrcaj putnika, pored otvorenih vrata zrakoplova
- dozvoljen pristup osposobljenim osobama, koje su dužne spriječiti neovlašteni pristup, pomoću iskaznice zračne luke na svim vratima koja izravno vode do mosta za ukrcaj putnika, pored otvorenih vrata zrakoplova [7].

2.3.4.4. Zaštita tereta i pošte

Komisija je detaljnim stavkama Uredbe uspostavila i zaštitu tereta i pošte. Dužnost reguliranog agenta je izvršiti zaštitni pregled kompletnog tereta i pošte prije utovara u zrakoplov. U slijedećim slučajevima regulirani agent nije dužan izvršiti pregled tereta i pošte:

- ako je potrebne zaštitne kontrole pošiljke već obavio regulirani agent, a pošiljka je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara
- ako je potrebne zaštitne kontrole pošiljke obavio poznati pošiljatelj, a pošiljka je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara
- ako je potrebne zaštitne kontrole pošiljke obavio provjereni pošiljatelj, a pošiljka je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do utovara te ako se ne prevozi putničkim zrakoplovom
- ako je pošiljka izuzeta od pregleda te je bila zaštićena od neovlaštenog manipuliranja od trenutka kada je postala zračni teret koji se može identificirati ili zračna pošta koja se može identificirati, do utovara [7].

Naravno, svaka sumnja u neovlašteno manipuliranje pošiljkom nakon zaštitne kontrole, za sobom povlači ponovni pregled reguliranog agenta prije utovara pošiljke u zrakoplov [7].

2.3.4.5. Zaštita u vezi zaliha za opskrbu tijekom leta

Radi lakšeg razumijevanja ovog dijela Uredbe, prvo slijedi definicija zaliha za opskrbu tijekom leta. Komisija je takve zalihe definirala kao sve unesene artikle u zrakoplov za upotrebu, konzumaciju i kupovinu od strane putnika ili članova posade za vrijeme leta, izuzev ručne prtljage, kompanijske pošte i materijala te predmeta koje sa sobom nose osobe koje nisu putnici.

Navedene artikle mogu isporučivati regulirani ili poznati dobavljači zaliha za opskrbu tijekom leta. Regulirani dobavljač isporuku zaliha može dostaviti izravno u zrakoplov, dok poznati dobavljač može zalihu isporučiti zračnom prijevozniku ili reguliranom dobavljači, ali ne izravno u zrakoplov.

Kao glavna mjera zaštite, zalihe za opskrbu tijekom leta pregledavaju se prije unošenja u zaštitno ograničeno područje, osim u slijedećim slučajevima:

- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio zračni prijevoznik koji ih isporučuje u svoj vlastiti zrakoplov i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do isporuke u zrakoplov
- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio regulirani dobavljač i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih kontrola do dolaska u zaštitno ograničeno područje ili, ako je primjereno, do isporuke zračnom prijevozniku ili drugom reguliranom dobavljaču
- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio poznati dobavljač i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do isporuke zračnom prijevozniku ili reguliranom dobavljaču [7].

2.3.4.6. Zaštita u vezi zaliha za opskrbu zračnih luka

Kao i kod zaštite u vezi zaliha za opskrbu tijekom leta, i u ovom odlomku bit će prvo definirane same zalihe za opskrbu zračnih luka. Komisija takve zalihe definira kao artikle za prodaju ili upotrebu te stavljanje na raspolaganje za bilo koju namjenu ili aktivnost u zaštitno ograničenim područjima zračnih luka, osim predmeta koje sa sobom nose osobe koje nisu putnici.

Takve zalihe će isporučivati poznati dobavljači za opskrbu zračnih luka, kojima se isporuka dozvoljava u zaštitno ograničena područja zračnih luka. Za razliku od opskrbe tijekom leta, u ovom slučaju ne postoji regulirani dobavljač.

Zalihe za opskrbu zračne luke pregledavaju se prije unošenja u zaštitno ograničeno područje, osim u slijedećim slučajevima:

- ako je potrebne zaštitne kontrole zaliha primijenio operator zračne luke koji ih isporučuje u svoju zračnu luku i ako su zalihe bile zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih zaštitnih kontrola do isporuke u zaštitno ograničeno područje
- ako su potrebne zaštitne kontrole primijenjene na zalihe poznatog dobavljača te su zalihe zaštićene od neovlaštenog manipuliranja od trenutka primjene tih kontrola do isporuke u zaštitno ograničeno područje
- ako zalihe za opskrbu zračne luke potječu iz zaštitno ograničenog područja [7].

2.3.5. Provedbena Uredba Komisije 2017/815

Izmjene i dopune temeljne regulative zatvara Provedbena Uredba 2017/815. Ona je najrecentniji dokument Europske komisije u području zaštite zračnog prometa. Ona je, u biti, izmjena Provedbene Uredbe 2015/1998 u pogledu pojašnjenja, usklađivanja i pojednostavnjenja određenih posebnih mjera zaštite zračnog prometa, a temelji se na Uredbi 300/2008 Parlamenta i Vijeća.

Iskustvo u provedbi Uredbe 2015/1998 pokazalo je kako su potrebne neke manje izmjene u načinu provedbe određenih osnovnih standarda. Prema tome, sama Uredba ne sadrži nikakve radikalne promjene, već pruža praktičniju provedbu mjera za zaštitu zračnog prometa na temelju informacija dobivenim od država članica i sudionika u zaštiti zračnog prometa.

Već ranije je spomenuta jedna od izmjena, a odnosi se na uspostavu kritične zone. Naime, broj osoba s identifikacijskom iskaznicom zračne luke koja im omogućuje pristup u zaštitno ograničeno područje, potreban za uspostavu kritične zone, povećan je s 40 na minimalno 60 osoba [8].

Jedna od zanimljivijih izmjena odnosi se na zaštitu štićenog područja. Naime, u slučaju utovara, istovara, ukrcaja ili iskrcaja samo jednog zrakoplova u danu, nadležnim tijelima dopuštaju se posebni zaštitni postupci te čak i izuzeća u vezi sa zaštitom štićenog područja [8].

Nekolicina izmjena odnosi se na zaštitne preglede tekućina, aerosola i gelova. Tako je donesena promjena, gdje se više ne moraju provjeravati opremom za otkrivanje tekućih eksploziva tekućine u spremnicima do 100 mililitara ili u prozirnim plastičnim vrećicama do jedne litre, što je Uredbom 2015/1998 bila obveza [8].

Uredba se, uz par navedenih primjera, odnosi na manje promjene mjera u zaštiti zračnih luka, zrakoplova, tereta i pošte, predane prtljage, zaliha za opskrbu tijekom leta, zapošljavanjem i osposobljavanjem osoblja te zaštitnom opremom, a sve u svrhu poboljšanja pravne jasnoće standarda i standardizacije tumačenja zakonodavstva [8].

Nema sumnje kako inicijativa država članica i sudionika u zaštiti zračnog prometa za određenim izmjenama ima financijsku pozadinu, jer većinom izmjena načelno se smanjio obujam nekih standarda, što cjelokupno donosi uštedu državama i sudionicima. No, koji god motiv za izmjenama bio, izmjene sigurno nisu došle na štetu zaštite zračnog prometa, a ova Uredba samo je dokaz da, iako je Uredba 2015/1998 napravljena najdetaljnije i najopširnije od svih prije, Europska unija konstantno radi na unaprjeđenju standarda zaštite i nesumnjivo postiže izvanrednu razinu zaštite zračnog prometa, što će i biti prikazano u petom poglavlju ovog rada.

Provedbena Uredba Komisije 2017/815 donesena je i potpisana od strane predsjednika Komisije Jeana-Claudea Junckera 12. svibnja 2017. godine, a primjenjuje se od 1. lipnja 2017. godine [8].

2.4. Pregled regulatornog okvira zaštite

Regulatorni okvir zaštite zračnog prometa predstavlja niz regulacija i pravila o načinu provođenja zaštite zračnog prometa u svim njegovim aspektima, kojih se moraju držati sve zemlje članice Europske unije. Sva pravila se donose kroz regulative koje donose Parlament, Vijeće i Komisija. Kao što se moglo primijetiti od samog početka rada, potreba za donošenjem zajedničkih pravila potaknuta je terorističkim napadima u New Yorku 2001. godine.

U tom svijetlu, Parlament i Vijeće, uzimajući u obzir temelje na kojima počiva Europska unija, donijeli temeljnu regulativu – Uredbu 2320/2002, koja je utvrdila zajednička pravila u području zaštite europskog zračnog prometa.

Parlament i Vijeće smatraju kako temeljnu regulativu treba dodatno revidirati odnosno pojasniti i približiti te temeljnu regulativu u potpunosti zamjenjuju Uredbom 300/2008. Time se zaključuje temeljni dio regulatornog okvira.

Temeljnim regulativama uspostavila se osnova za nastavak unaprjeđenja zaštite zračnog prometa. Sada Komisija, a ne Parlament i Vijeće, donose razne dopune koje trebaju donijeti poboljšanja u svim aspektima.

Prva dopuna bila je Uredba 272/2009, obrađena u prijašnjem dijelu ovog rada. Ova regulativa se odnosi na mjere dopunjavanja zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa. Navedena regulativa dopunjena je Uredbom 297/2010, koja govori o dodatnim dopunama zajedničkih osnovnih standarda.

U sklopu dopuna Uredbe 272/2009 vežu se još:

- Uredba 720/2011 o dopunama zajedničkih osnovnih standarda zaštite vezane uz postupno uvođenje zaštitnog pregleda tekućina, raspršivača i gelova u zračnim lukama Europske unije.
- Uredba 1141/2011 o dopunama zajedničkih osnovnih standarda zaštite vezane uz korištenje zaštitnih skenera u zračnim lukama Europske Unije
- Uredba 245/2013 o dopunama u pogledu zaštitnog pregleda tekućina, raspršivača i gelova u zračnim lukama Europske unije [9].

Kao druga izravna dopuna temeljne regulative ističe se Uredba 1254/2009, obrađena u prijašnjem dijelu ovog rada, o utvrđivanju mjerila na temelju kojih se državama članicama dopušta odstupanje od zajedničkih osnovnih standarda zaštite i o donošenju alternativnih mjera zaštite. Njezina dopuna je Uredba 2016/2096.

Dopune temeljnoj regulativi u sklopu regulatornog okvira završavaju Uredbom 18/2010, koja se dotiče specifikacija za nacionalne programe kontrole kvalitete u zaštiti zračnog prometa.

Treći dio regulatornog okvira predstavlja provedbene regulative. Prije svega valja spomenuti Uredbu 72/2010, koja predstavlja utvrđivanje postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite. Ova uredba pobliže je obrađena u petom poglavlju rada.

Srž provedbenih regulativa svakako predstavlja Uredba 2015/1998 koja govori o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda u području zaštite. Bit te regulative sumirana je u prethodnom dijelu ovog rada. Ova uredba je najopširnija i najdetaljnija regulativa u području zaštite zračnog prometa te u potpunosti zamjenjuje Uredbu 185/2010 identičnog naziva, koja je je izmjenjivana i dopunjavana više od dvadeset puta. Izmjena Uredbe 2015/1998 je Uredba 2017/815, najrecentnija Uredba iz svibnja 2017. godine, koja pojašnjava, usklađuje i pojednostavljuje neke posebne mjere zaštite [9,10].

3. ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA I VIJEĆA U ZAŠTITI ZRAČNOG PROMETA

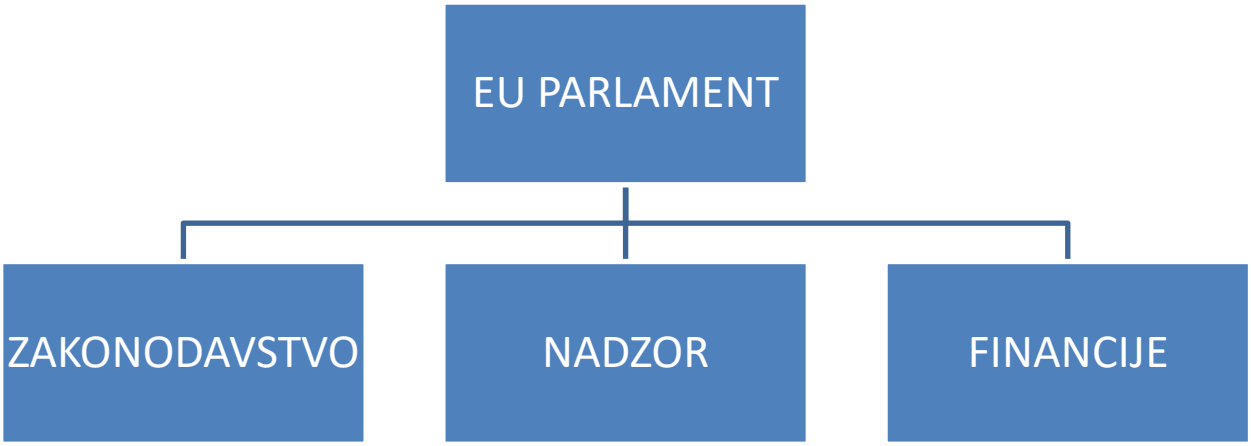
Općenito se uloge Europskog parlamenta dijele u tri glavne skupine – zakonodavstvo, nadzor i financije.

Zakonodavni okvir podrazumijeva provođenje zakona Europske Unije zajedno s Europskim Vijećem na prijedlog Europske komisije, donošenje odluka o međunarodnim sporazumima, donošenje odluka o proširenjima, ocjenjivanje programa rada komisije te traži prijedloge zakona.

Nadzorni okvir podrazumijeva demokratski nadzor svih institucija Europske unije, biranje predsjednika Europske komisije te odobravanje komisije kao tijela, mogućnost izglasavanja cenzure, eventualno primoravanje komisije na ostavku, odobravanje načina potrošnje budžeta Unije, ispitivanje peticija naroda, uspostava istraživanja, raspravljanje novčane politike s Europskom centralnom bankom, ispitivanje Komisije i Vijeća i nadgledanje izbora.

Financijski okvir podrazumijeva uspostavljanje budžeta Europske unije zajedno s Vijećem i odobravanje dugotrajnog budžeta Europske Unije (engl. Multiannual Financial Framework-višegodišnji financijski okvir) [11].

Slikovni prikaz uloga Europskog parlamenta je na slici 1.



Slika 1. Uloge EU Parlamenta

Izvor: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_en

Europski je parlament oduvijek bio stava da je sigurnost u civilnom zrakoplovstvu jedna od glavnih briga Europske unije te je poticao uspostavljanje strogih i efektivnih sustava, koji bi sprječavali i izbjegavali bilo kakve terorističke napade. Time je Parlament također naglasio

važnost osnovnih prava građana i potrebu za uravnoteženjem mjera za poboljšanje sigurnosti zračne plovidbe kroz snažne i adekvatne mjere s ciljem zaštite privatnosti, osobnog dostojanstva i zdravlja građana.

Na primjer, rezolucijom iz listopada 2008. godine Parlament je prisilio Komisiju na povlačenje i modificiranje prijedloga vezanog uz tjelesne skenere, dok je izvješćem iz lipnja 2011. godine zahtijevao isključenje bilo kakvog oblika tehnologije koja koristi ionizirajuću radijaciju pri zaštitnim pregledima te preporuča korištenje jedino štapnih uređaja, a da bilo kakvi podaci vezani uz njih ne budu pohranjeni. Zakon o tjelesnim skenerima prihvaćen u studenom 2011. godine prihvaća prethodno spomenute uvjete.

Generalno, Parlament je mišljenja da je procedura djelovanja odbora neprikladna u sektoru sigurnosti zračnog prometa, barem što se tiče mjera koje imaju utjecaja na građanska prava. Izvješće iz lipnja 2011. godine stoga poziva Parlament na potpuno uključenje u zajedničkom donošenju odluka, iako to još uvijek nije slučaj.

Što se tiče financiranja zaštitnih mjera, Parlament smatra da troškovi zaštite trebaju pokrivati samo osnovne troškove te da bi zemlje članice koje primjenjuju strože mjere same trebale snositi dodatne troškove [12].

Europsko vijeće spaja vođe Europske unije radi provođenja političkog programa rada Europske unije. Ono predstavlja najvišu razinu političke suradnje između država Europske unije.

Kao jedna od sedam glavnih institucija Europske unije, Vijeće funkcionira u obliku kvartalnih sastanaka vrha Vijeća odnosno njihovih trajnih predsjednika.

Europsko vijeće donosi odluke vezane za sveopće usmjerenje i političke prioritete, ali ne provodi zakone; bavi se kompleksnim ili delikatnim problemima koji ne mogu biti riješeni na nižim razinama međuvladinih suradnji; uspostavlja opću stranu i sigurnosnu politiku vodeći računa europske strateške interese i obrambene implikacije; imenuje i postavlja kandidate na pozicije visokog profila u Europskoj uniji, na primjer u Europskoj centralnoj banci i Komisiji [13].

Po pitanju bilo kojeg problema, Vijeće može tražiti Komisiju za prijedlog rješenja ili proslijediti problem tijelima Europske unije.

Sumirajući ova dva tijela i njihov zajednički utjecaj na zračni promet, dolazi se do zaključka kako je zakonodavstvo ono što ih veže. Pomnijim čitanjem svih regulativa donesenih u okviru zaštite zračnog prometa može se zaključiti kako su Parlament i Vijeće donijeli ključne korake u počecima zaštite europskog zračnog prometa. Jasno je vidljivo kako su temeljnu regulativu – Uredbu 2320/2002 donijeli upravo Parlament i Vijeće, kao i njezinu zamjenu, Uredbu 300/2008. i to na prijedlog Komisije, što se poklapa s informacijama kako niti Vijeće, niti Parlament ne sudjeluju u provođenju zakona, osim na prijedlog Komisije. Dakle, uloga Parlamenta i Vijeća u pogledu zaštite civilnog zrakoplovstva jest donošenje zakona (Parlament) na prijedlog Komisije, odnosno postavljanje njihovih smjernica u europskom okviru (Vijeće), pritom napominjući kako Komisija i Parlament djeluju u smjeru europskog razvoja, dok Vijeće

uključuje i nacionalne interese, s obzirom kako su članovi Vijeća dodijeljeni od strana nacionalnih vlada. Isto tako, Komisija izvještava Parlament i Vijeće o rezultatima svojih inspekcija, što će biti tema petog poglavlja.

4. OBVEZE ČLANICA EUROPSKE UNIJE U POGLEDU ZAŠTITE CIVILNOG ZRAKOPLOVSTVA

Za potrebe ovog poglavlja poslužit će Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu iz Chicaga 1944. godine pod nazivom Osiguranje međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Dodatak 17. usvojen je 1974. godine. Naravno, svi dodaci Konvenciji su unaprjeđivani kroz novija izdanja, no sama činjenica kako dokument potječe iz 1974. godine daje do znanja kako je upravo Dodatak 17. temeljni dokument u zaštiti civilnog zrakoplovstva na globalnoj razini, a navedeno je i u temeljnoj regulativi iz 2002. godine kako je ona osnova za tumačenje Dodatka 17. za zemlje članice Europske unije. Dodatak se sastoji od pet poglavlja, a kao što se sve države članice Europske unije moraju držati stavaka iz Uredbi, tako se i sve države ugovornice moraju držati stavaka iz svih Dodataka Čikaškoj Konvenciji, pa tako i Dodatku 17.

Prije svega, vrijedi definirati pojam u samom imenu Dodatka 17. - djela nezakonitog ometanja. Kroz Dodatak su navedena djela definirana kao djela ili pokušaji ugrožavanja sigurnosti civilnog zračnog prometa koja obuhvaćaju, ali nisu ograničena na:

- nezakonitu otmicu zrakoplova
- uništenje zrakoplova u prometu
- uzimanje talaca u zrakoplovu u prometu ili na aerodromima
- nasilni upad u zrakoplov u prometu, zračnu luku ili službene prostorije zrakoplovnih sadržaja
- unošenje oružja, opasnih uređaja ili materijala namijenjenih za počinjenje kaznenog djela u zrakoplov ili zračnu luku
- uporaba zrakoplova u prometu s namjerom uzrokovanja smrti, nanošenja teških tjelesnih ozljeda ili uzrokovanja ozbiljne štete imovini ili okolišu
- prenošenja neistinitih informacija koje mogu ugroziti sigurnost zrakoplova u letu ili na tlu, putnika, posade, zemaljskog osoblja i civila na zračnoj luci ili na prostorima sadržaja civilnog zrakoplovstva [14].

Nadalje, kroz par podnaslova bit će predstavljene obveze članica Europske unije, koje obuhvaćaju:

- imenovanje tijela nadležnog tijela za zaštitu zračnog prometa
- izradu nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva
- izradu programa kvalitete [15].

Bit će predstavljene i obveze zračnih luka, zrakoplova i operatora, koje obuhvaćaju:

- izradu i provođenje programa zaštite
- osiguranje unutarnje kontrole kvalitete [15].

4.1. Imenovanje nadležnog tijela i izrada Nacionalnog programa zaštite

U sklopu trećeg poglavlja Dodatka 17. navedene su dužnosti svake države pod okriljem Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva u pogledu organizacije zaštite protiv djela nezakonitog ometanja. Čitanjem i usporedbom tih dužnosti s dužnostima država članica Europske unije prema Uredbama 2320/2002 i 300/2008, primijećuju se mnoge sličnosti, što potvrđuje kako je Dodatak 17. poslužio kao osnova za nastanak temeljne regulative, pa je samim time i jasno zašto temeljna regulativa služi kao svojevrsna interpretacija Dodatka 17.

U samom početku tog trećeg poglavlja ističe se obaveza razvitka i implementacije vlastitog i pisanog Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja. Zadatak je navedeni program uspostaviti kroz niz regulativa, praksi i procedura, pritom pazeći na sigurno, redovito i učinkovito odvijanje zračne polovdbe. Operatorima zračnih luka, zrakoplova i pružateljima usluga u zračnoj plovidbi na njezinom teritoriju na raspolaganje se stavljaju određeni dijelovi Nacionalnog programa uz sve bitne informacije i smjernice nužne za zadovoljavajuću provedbu dotičnog Nacionalnog programa.

Dio u kojem se također primijećuje poklapanje Dodatka i Uredbe je imenovanje nadležnih tijela za provedbu Nacionalnog programa. Imenovanje vrše same države, a nadležna tijela vode računa o nizu aktivnosti vezanih za provedbu programa, koje bi se najlakše sumirale kroz razvoj, implementaciju i održavanje programa.

Podrobnije gledano, nakon razvitka programa, implementacija podrazumijeva niz međusobno povezanih aktivnosti. Prva od njih je imenovanje nadležnog tijela za definiranje, dodjelu zadataka i koordinaciju aktivnosti među službama, agencijama, operatorima zračnih luka i zrakoplova, pružateljima usluga u zračnoj plovidbi te svih subjekata odgovornih za provođenje različitih aspekata Nacionalnog programa. Uspostavlja se i Nacionalni odbor za zaštitu zrakoplovstva radi koordinacije zaštitnih aktivnosti među službama, agencijama i svim relevantnim državnim organizacijama koje sudjeluju u provedbi Nacionalnog programa. Iznimno važan aspekt implementacije programa obuhvaća adekvatno i učinkovito osposobljavanje osoblja koje sudjeluje u provedbi programa.

Na kraju, sami Nacionalni program zaštite civilnog zrakoplovstva treba i održavati. Održivost se postiže kroz neprestano praćenje razine prijetnje civilnom zrakoplovstvu i kroz pravilnu raspodjelu resursa i sadržaja službama za zaštitu zrakoplovstva na zračnim lukama. Na te načine, Nacionalni program se konstantno unaprjeđuje te se vodi računa o financijskoj mogućnosti praćenja tih unaprjeđenja u svim službama zaduženim za zaštitu zrakoplovstva [14].

4.2. Obveze zračnih luka

Prema zahtjevima Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva, sve zračne luke koje opslužuju civilno zrakoplovstvo moraju uspostaviti, provoditi i održavati pisani Program zaštite zračne luke.

Od ostalih obveza zračnih luka iz Dodatka 17. ističu se:

- koordinacija provođenja zaštitnih kontrola
- osnivanje Odbora za zaštitu zračne luke na svakoj zračnoj luci koja opslužuje civilno zrakoplovstvo zbog pomoći u provođenju zaštitnih kontrola i procedura
- integriranost dizajna zračne luke u dizajn i konstrukciju novih sadržaja i izmjena postojećih sadržaja na zračnim lukama [14].

4.3. Obveze operatora zrakoplova

Sukladno obvezama zračnih luka, i komercijalni zračni prijevoznici određene države moraju uspostaviti pisani Program zaštite operatora, prema zahtjevima Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva.

Dodatkom 17. navedene su određene preporuke državama za neke operatore zrakoplova. Uglavnom se tim preporukama želi obvezati neke operatore na uspostavu i održavanje pisanog Programa zaštite operatora prema modelu Organizacije međunarodnog civilnog zrakoplovstva, iako prema Nacionalnom programu ti operatori to nisu dužni. Navedena radnja se tako može zatražiti od operatora općeg i korporativnog zrakoplovstva koji koristi zrakoplove s maksimalnom masom pri uzlijetanju većom od 5700kg ili od operatora koji obavlja operacije rada iz zraka, iako se ne radi o komercijalnim zračnim prijevoznicima. Preporuka se, također, odnosi na operatore koji sudjeluju u alijansama ili dijele letove (engl. code-sharing), a odnosi se na obavještavanje odgovarajućeg nadležnog tijela o navedenim sporazumima, kao i o identitetu drugih operatora [14].

4.4. Uspostavljanje unutarnje kontrole kvalitete

Posljednji dio ovog poglavlja odnosi se na kontrolu kvalitete. Usporedbom ovog potpoglavlja s idućim poglavljem, može se povući paralela između kontrole kvalitete u sklopu Dodatka 17. i provođenja inspekcija u sklopu Uredbe 72/2010. Time se još jednom dokazuje kako je Dodatak 17. osnova, ne samo temeljne regulative, već svih regulativa Europske unije vezanih za zaštitu zračnog prometa.

Dva ključna faktora u kontroli kvalitete su program kontrole kvalitete i osoblje koje provodi kontrolu, a oba faktora će biti pojašnjena u nastavku [14].

Logičan prvi korak je odabir tijela za izradu programa, što vrši državna uprava, kao i kod Nacionalnog programa za zaštitu. Država, dakle, bira i obvezuje nadležno tijelo, koje onda razvija, provodi i održava Nacionalni program kontrole kvalitete zaštite civilnog zrakoplovstva, a izrada samog Nacionalnog programa kontrole kvalitete mora biti neovisna o osobama i tijelima koji provode mjere iz Nacionalnog programa zaštite.

Slijedi osposobljavanje ljudi za provedbu programa. Osobe koje provode zaštitne kontrole osposobljavaju se u skladu s odgovarajućim standardima iz Nacionalnog programa zaštite civilnog zrakoplovstva, a da bi bile certificirane za provedbu kontrole kvalitete, prolaze kroz niz procedura odabira, prije kojih se vrše prethodne pozadinske provjere. Nakon provjera i

odabira, osobe su ovlaštene za dobivanje informacija nužne za obavljanje svojih dužnosti, kao i za provođenje korektivnih mjera.

Na temelju informacija dobivenih od nadležnog tijela, određenom učestalošću i prema određenim prioritetima, na redovnoj bazi se vrše zaštitni pregledi, testovi i inspekcije radi provjere usklađenosti s Nacionalnim programom zaštite.

Završne stavke vezane uz unutarnju kontrolu kvalitete odnose se na održavanje Nacionalnog programa kontrole kvalitete zaštite civilnog zrakoplovstva. Naime, nužno je konstantno nadpunjavanje programa analiziranjem informacija bitnih za zaštitu, dobivenih od putnika i zemaljskog osoblja i uspostava bilježenja i analize rezultata Nacionalnog programa kvalitete, kako bi se što učinkovitije razvijao i provodio Nacionalni program zaštite civilnog zrakoplovstva, ali i ustanovile nepravilnosti. Isto tako, ukoliko je država predmetom djela nezakonitog ometanja, nadležno tijelo ponavlja procjenu zaštitnih kontrola i poduzima sve moguće mjere kako do nezakonitog ometanja ne bi ponovno došlo [14].

Sve informacije navedene u četvrtom poglavlju ovog rada potječu iz trećeg poglavlja Dodatka 17. Čikaške Konvencije pod nazivom Organizacija. Time su obuhvaćene sve obveze zemalja članica Europske unije u pogledu zaštite civilnog zrakoplovstva. Još jednom vrijedi napomenuti izuzetnu sličnost u samoj formulaciji dužnosti zemalja u Dodatku 17. i Uredbama Europske unije, što potvrđuje nemjerljivu važnost Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, ne samo za zaštitu u zračnom prometu, već za cjelokupno zrakoplovstvo.

5. PROVOĐENJE INSPEKCIJA EUROPSKE KOMISIJE U PODRUČJU ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA

U drugom poglavlju, u sklopu pregleda regulatornog okvira zaštite europskog zračnog prometa, spomenuta ja Uredba 72/2010 koja govori o utvrđivanju postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite zračnog prometa. Upravo ta provedbena uredba bit će tema ovog poglavlja.

Veže se izravno na Uredbu 300/2008 i njezin članak 15 – Inspekcijski nadzori Komisije. Glavna svrha joj je pratiti primjenu Uredbe 300/2008 u zemljama članicama i provjera učinkovitosti nacionalnih programa kontrole kvalitete.

Uredba regulira i osposobljavanje osoblja, odnosno inspektora za provođenje inspekcija. Inspektori moraju imat određeno teoretsko znanje, praktična iskustva te moraju uspješno završiti osposobljavanje u obliku polaganja ispita. Osposobljavanje osiguravaju službe Komisije, ono je početno i obnovljivo te osigurava standard izvedbe primjeren za utvrđivanje uspostavljenih mjera u skladu s Uredbom 300/2008.

Dužnost svih članica je pružiti suradnju Komisiji prilikom provođenja inspekcija, primjerice stavljanjem na raspolaganje Komisiji od jednog do pet stručno osposobljenih nacionalnih revizora u fazama pripreme i izvješćivanja. Nacionalni revizori moraju biti osposobljeni u skladu s prošlim paragrafom o osposobljavanju inspekcijskih inspektora. Revizor ne smije sudjelovati u inspekcijama zemlje u kojoj je zaposlen, a sve troškove revizora u inspekcijama snosi Komisija.

Ako inspektori Komisije naiđu na poteškoće pri obavljanju svojih poslova, dotična država članica svim sredstvima u okviru njenih zakonskih ovlasti pomaže Komisiji da u potpunosti ispuni svoje zadaće. Isto tako, sve inspekcije i izvješća Komisije moraju biti u skladu s utvrđenim postupcima, uključujući standardnu metodologiju. Države članice pružaju suradnju tijekom pripremne faze, faze praćenja i faze izvješćivanja te poduzimaju sve potrebne mjere kako bi osigurale da se obavijest o inspekciji održi tajnom kako bi se osiguralo da se ne ugrozi postupak inspekcije.

Sve članice moraju brzo i efikasno otkloniti sve utvrđene nedostatke tokom inspekcije te Komisija ima mogućnost provoditi naknadne inspekcije kako bi provjerila jesu li svi nedostaci otklonjeni. Sam postupak otklanjanja problema mora imati određeni stupanj ozbiljnosti te imati snažan utjecaj na cjelokupnu razinu sigurnosti zračnog prometa u Europskoj zajednici.

Inspekcije Komisije obuhvaćaju nadležna tijela država članica i odabrane zračne luke te operatore i subjekte koji primjenjuju standarde zaštite zračnog prometa. Inspekcije se provode na transparentan, učinkovit, usklađen i dosljedan način, a svaka članica mora osigurati inspektorima Komisije provođenje svojih ovlasti za obavljanje inspekcije djelatnosti nadležnog tijela u području zaštite civilnog zrakoplovstva u skladu s Uredbom 300/2008 te djelatnosti bilo koje zračne luke, operatora i subjekta koji podliježu ovoj Uredbi. Nadalje, svaka članica omogućuje pristup bilo kojoj odgovarajućoj dokumentaciji potrebnoj za procjenu sukladnosti sa zajedničkim standardima.

Država članica, na čijem području će se izvesti inspekcija, bit će izvještena o nadolazećoj inspekciji najmanje dva mjeseca unaprijed, dok će nadležno tijelo države najmanje dva tjedna prije inspekcije Komisiji dostaviti zatraženu dokumentaciju. Isto tako, ukoliko Komisija dobije važne informacije o relevantnim nedostacima u određenoj državi članici, koji bi mogli ugroziti sigurnost Europske zajednice, vremenski okvir nadolazeće inspekcije može se smanjiti na dva tjedna.

Inspektori Komisije poduzimaju sve pripremne aktivnosti radi osiguravanja učinkovitosti, točnosti i dosljednosti inspekcija. Imena o inspektorima Komisije koji će provoditi inspekciju određene članice dostavljaju se nadležnom tijelu države uz sve ostale odgovarajuće podatke. Sukladno tome, svaka članica imenuje svog koordinatora za provođenje praktičnih mjera povezanih uz planiranje inspekcije te dostavlja Komisiji podatke o njemu.

Inspektori provode inspekcije na temeljit i učinkovit način, pri čemu vode računa o sigurnosti i zaštiti svih sudionika te mogu biti isključeni iz daljnjih inspekcija ukoliko se utvrdi kako ne ispunjavaju taj standard. Inspekcije će se temeljiti na prikupljanju podataka jednom ili više metoda kao što su: opažanje, provjeravanje, razgovor, pregled dokumenata ili testovima, a inspektore u svakom trenutku prati predstavnik nadležnog tijela, koji ne smije utjecati na učinkovitost i temeljitost inspekcijske aktivnosti.

Zanimljiv je detalj kako inspektori, u skladu s protokolima, imaju dopuštenje države članice za unošenje svih predmeta potrebnih za provođenje inspekcije, čak i ako se predmeti nalaze na listi zabranjenih predmeta.

Nadležna tijela će biti obaviještena u najkraćem mogućem roku o bilo kakvim ozbiljnim nedostacima utvrđenim tokom inspekcije, a dozvoljeno je i pružanje neformalnog usmenog sažetka na licu mjesta, iako nije standardna procedura [16].

Po završetku inspekcije, Komisija dostavlja izvješće o inspekciji nadležnom tijelu i to u roku od šest tjedana od završetka inspekcije, a nadležno tijelo odmah priopćava nalaze zračnoj luci, operatorima ili subjektima, ovisno kod koga se provodila inspekcija. Izvješće sadrži navode inspektora, utvrđene nedostatke te korektivne mjere. Klasifikacija pri procjeni provedbe Uredbe 300/2008 je slijedeća:

- potpuno usklađeno
- usklađeno, ali su poželjna poboljšanja
- nije usklađeno
- nije usklađeno, s ozbiljnim nedostacima
- ne primjenjuje se
- nije potvrđeno [16].

U roku od tri mjeseca od slanja izvješća inspekcije državi članici, nadležno tijelo pisanim se odgovorom referira na izvješće, pri čemu se osvrće na nalaze i preporuke te dostavlja akcijski plan, navodeći mjere i rokove za otklanjanje bilo kojih utvrđenih nedostataka. Rok je šest tjedana umjesto tri mjeseca, u slučaju naknadne inspekcije. Ako nisu utvrđeni nikakvi nedostaci tokom inspekcije, ne očekuje se nikakav odgovor.

Svi potencijalni nedostaci moraju se otkloniti odmah, a ako se ne mogu otkloniti odmah, provode se nadomjesne mjere. Pismenim putem nadležno tijelo potvrđuje otklanjanje nedostataka, a Komisija će javiti nadležnom tijelu kada nikakve daljnje aktivnosti više nisu potrebne.

Nakon primitka odgovora nadležnog tijela i bilo kakvih potrebnih daljnjih pojašnjenja, Komisija može provesti naknadnu inspekciju. Nadležno se tijelo mora obavijestiti najmanje dva tjedna unaprijed o naknadnoj inspekciji koja će se provesti na njegovom državnom području, a u središtu pozornosti naknadnih inspekcija su područja u kojima su tijekom prvobitne inspekcije Komisije bili pronađeni nedostaci.

Zadnje poglavlje Uredbe 72/2010 sadržava opće i završne odredbe, od kojih se mora istaknuti članak o obavješćivanju nadležnih tijela o ozbiljnim nedostacima. Kao što je ranije spomenuto, nadležno tijelo se promptno obavješćuje u slučaju utvrđivanja ozbiljnih nedostataka u zračnoj luci nadležnog područja, koji utječu na razinu zaštite zračnog prometa Europske zajednice. Dotična će se informacija priopćiti i nadležnim tijelima svih ostali država članica. Ako Komisija ima vjerodostojnu informaciju o mjerama otklanjanja nedostataka, uključujući nadomjesne mjere, koji će anulirati utjecaj na cjelovitu razinu zaštite zračnog prometa u Europskoj zajednici, odmah obavješćuje nadležno tijelo o tome.

Ova Uredba je stupila na snagu u travnju 2010. godine [16].

U ožujku 2016. godine donesena Uredba 2016/472. To je zasada jedina izmjena Uredbe 72/2010, a odnosi se samo na definiranje, odnosno izmjenu pojma „inspektor Komisije“ [17].

Uvidom u izvješća iz Europske komisije vidljivi su podaci o broju inspekcija u zemljama Europske unije od 2004. godine do danas. Iz ovog podatka jasno je kako je Komisija provodila inspekcije o implementaciji regulative i prije nego je Uredba 300/2008 zamijenila temeljnu Uredbu 2320/2002, što je i logično, s obzirom kako je od početka bilo važno provjeravati ažurnost zemalja članica i njihovo snalaženje s novom skupinom pravila. Izvješća se rade na godišnjoj razini, uzimajući u obzir podatke prikupljene od 1. siječnja do 31. prosinca određene godine. Iz izvješća je vidljivo kako se inspekcije ne provode striktno u zemljama članicama Europske unije, već i u zemljama zone Europske unije, kao što je Švicarska, a koja je od značajnog utjecaja ne europske zračne puteve, kao i na frekventnost prometa. Svako od godišnjih izvješća se sastoji od uvoda i zaključka te od četiri ključna poglavlja redom naziva:

- inspekcijski nadzori
- zakonodavstvo i dopunski alati
- ispitivanja, studije i nove inicijative
- dijalog s međunarodnim tijelima i trećim zemljama [18].

Kao što se moglo zaključiti iz dosadašnjeg teksta, broj inspekcijskih nadzora nije ujednačen. Nije rijetkost da neka zemlja članica ne bude nijednom tokom godine podvrgnuta inspekcijskom nadzoru. Posljedica je to izvrsnih prethodnih rezultata i, definitivno, zbog financijskih razloga. U tablici 1. prikazani su brojevi inspekcija u zemljama članicama(i Švicarskoj) u 2015. godini, kao i brojevi ukupnih inspekcija od 2004. godine. Vidljivo je kako

su Španjolska, Italija, Francuska, Njemačka i Ujedinjeno Kraljevstvo imali najviše inspekcija od 2004. te su, također, i zemlje koje su 2015. imale po dvije inspekcije(uz par drugih). Perspektive radi, nijedna zemlja nije imala više od dvije inspekcije tokom 2015., dok su, primjerice, Italija, Francuska i Njemačka 2011. godine, Rumunjska 2012. godine, Irska i Francuska 2013. godine te Italija 2014. godine imali po tri inspekcije. Španjolska je 2014. godine imala čak četiri inspekcije. Posljedice većeg broja inspekcija mogu biti ozbiljniji nedostaci, no isto tako i iz preventivnih razloga. Jasno je kako su europske zemlje, koje predstavljaju svojevrsne centre u Europi, predmetom većeg broja inspekcija, zbog velike fluktuacije putnika, tereta i pošte.

Tablica 1. Inspekcijski nadzori Komisije na datum 31.12.2015.

DRŽAVA	BROJ INSPEKCIJSKIH NADZORA OD SIJEČNJA 2014. DO PROSINCA 2014.(UKLJUČUJUĆI NAKNADNE)	UKUPAN BROJ INSPEKCIJSKIH NADZORA 2004.-2015.(UKLJUČUJUĆI NAKNADNE)
AUSTRIJA	0	12
BELGIJA	2	16
BUGARSKA	1	11
HRVATSKA	1	4
CIPAR	0	8
ČEŠKA REPUBLIKA	1	11
DANSKA	1	15
ESTONIJA	1	8
FINSKA	2	13
FRANCUSKA	2	24
NJEMAČKA	2	25
GRČKA	0	17
MAĐARSKA	1	10
IRSKA	0	13
ITALIJA	2	22
LATVIJA	0	8
LITVA	0	7
LUKSEMBURG	1	9

MALTA	1	6
POLJSKA	2	15
NIZOZEMSKA	2	13
POLJSKA	2	15
PORTUGAL	1	15
RUMUNJSKA	1	8
SLOVAČKA	1	9
SLOVENIJA	1	7
ŠPANJOLSKA	2	23
ŠVEDSKA	1	17
UJEDINJENO KRALJEVSTVO	2	26
ZEMLJE KOJE NISU ČLANICE EU:		
ŠVICARSKA	1	8
UKUPNO	32	380

Izvor: Godišnje izvješće za 2015. o provedbi Uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

Suma svih elemenata inspekcije predstavljena je u zaključku svakog od godišnjih izvješća. Primjerice, u izvješću za 2010. godinu Komisija tvrdi kako je sveukupno gledano razina zaštite u Europskoj uniji na visokoj razini, iako su primijećeni određeni manji nedostaci, koji su, uglavnom, vezani uz ljudski faktor. Manji nedostaci prijavljeni su vezano uz zaštitne preglede putnika i osoblja, procesiranje tereta, aerodromske patrole, procjenu rizika te uz kontrolu zaliha za opskrbu letova. Komisija je ustvrdila kako su i korektivne mjere bile zadovoljavajuće [19].

Identičan je bio zaključak godišnjeg izvješća za 2011. godinu [20].

Godišnje izvješće za 2012. godinu navodi kako je zabilježeno blago povećanje u sukladnosti s glavnim regulatornim odredbama, uz standardno visoku razinu zaštite europsko zračnog prometa i manje nedostatke povezane uz ljudski faktor. Manji nedostaci su zabilježeni i u zaštitnim pregledima zaliha za opskrbu zrakoplova, jer se još uvijek ne primjenjuje sigurnosni lanac opskrbe u potpunosti, zaštitnim pregledima visokorizičnog tereta i pošte te ophodnji na zračnim lukama. Kao i u prethodnim izvješćima, korektivne mjere su provedene na zadovoljavajući način [21].

U godišnjem izvješću za 2013. gotovo identične primjedbe su navedene uz manje nedostatke vezane uz ljudski faktor, kao i održavanja stabilne razine usklađenosti s glavnim regulatornim odredbama. Razina zaštite je visoka [22].

Za kraj ovog poglavlja bit će navedena izvješće za 2014. i 2015. godinu, u kojima su, kao i ranije, utvrđene visoke razine zaštite uz manje nedostatke vezane uz ljudski faktor, no nijedan segment nije posebno izdvojen. Preporuke Komisije za korektivno djelovanje općenito su ispunjene na zadovoljavajući način, ali zaključci inspekcijskih nadzora potvrđuju važnost snažnog inspekcijskog režima Europske unije i odgovarajućeg osiguranja kvalitete na razini država članica. Komisija će i dalje nastojati osigurati ispravnu i potpunu provedbu svih pravnih zahtjeva te će prema potrebi pokretati službene postupke zbog povrede [18,23].

Izvješće Komisije za 2016. godinu još uvijek nije dostupno javnosti.

6. ZAKLJUČAK

Tema ovog rada bila je regulatorni okvir zaštite europskog zračnog prometa. Prije svega, ističe se razlog uspostave zajedničkih standarda u zaštiti europskog civilnog zrakoplovstva, a to je teroristički napad u New Yorku 2001. Mora se napomenuti kako je, donekle, intrigantno što se moralo tako nešto dogoditi, da Europska unija odluči uspostaviti zajednički pravila u zaštiti europskog zračnog prometa. Ipak je zračni promet specifična prometna grana koja je u načelu i statistički najsigurniji oblik prometa, jer ima najmanje prometnih nesreća, no samo jedna je dovoljna da dođe do više stotina žrtava, dok su se žrtve u terorističkom napadu u New Yorku brojale i u tisućama.

U svijetlu ranije spomenutog napada, Europski parlament i Vijeće 2002. godine donijeli su temeljnu regulativu Uredbu 2320/2002 koja predstavlja temeljni skup standarda za zaštitu civilnog zrakoplovstva, ali također pruža osnovu zemljama članicama za tumačenje Dodatka 17. Čikaškoj Konvenciji. Na taj način napravljeni su prvi koraci prema uspostavljanju regulatornog okvira u zaštiti europskog zračnog prometa.

Šest godina kasnije, Europski parlament i Vijeće Europske unije donijeli su Uredbu 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbu 2320/2002, čiji sadržaj je bilo potrebno revidirati zbog stečenih iskustava te samu Uredbu 2320/2002, radi pojednostavljenja, usklađivanja i pojašnjenja postojećih pravila i poboljšanja razina zaštite treba staviti izvan snage i zamijeniti ovom Uredbom. Na taj način, Parlament i Vijeće dali su svoj obol u uspostavi zaštite europskog civilnog zrakoplovstva, na temelju čega je Komisija donijela niz izmjena i dopuna čime su se još više unaprijedili standardi zaštite.

Uredbom 272/2009 Europske komisije dopunjavaju se zajednički osnovni standardi zaštite civilnog zračnog prometa, dok se Uredbom 1254/2009 utvrđuju mjerila na temelju kojih se državama članicama omogućuje odstupanje od zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa i o donošenju alternativnih mjera zaštite. Na taj način, Europska unija daje svojevrsnu slobodu državama članicama u uspostavljanju efikasnijeg stupnja zaštite unutar internih granica, jer nije na svakoj zračnoj luci potrebna jednaka razina zaštite, dok je na nekim potrebna i veća razina. Time je Unija napravila još jedan iskorak prema cjelovitoj zaštiti Europske zajednice.

Najveći iskorak napravljen je provedbenom Uredbom Komisije 2015/1998, kojom su se utvrdile detaljnije mjere za provedbu zajedničkih standarda u području zaštite europskog zračnog prometa. Ona predstavlja najtemeljitiju regulativu te je detaljno pokriven svaki aspekt zračnog prometa i njegove zaštite.

U usporedbi s Dodatkom 17 Čikaškoj Konvenciji, ova Uredba je daleko opširnija, detaljnija i striktnija. No, Dodatak 17 već 1974. godine donio je određene temelje u zaštiti zračnog prometa protiv djela nezakonitog ometanja. U samom Dodatku uspostavljene su obveze članica svih država ugovornica, samim time i članica Europske unije u pogledu zaštite civilnog zrakoplovstva. Na temelju stavaka iz Dodatka imenuju se nadležna tijela, izrađuje se nacionalni program zaštite te nacionalni program kvalitete u zaštiti civilnog zrakoplovstva, a isto tako

navodi i obveze zračnih luka, operatora i subjekata u zaštiti kroz izradu i provođenje programa zaštite i osiguranje unutarnje kontrole kvalitete. Ono što se moglo primijetiti kroz regulative, odnosno kroz ovaj rad, obveze država članica se u mnogočemu bazira upravo na ovim stavkama iz Dodatka, što i ne čudi, s obzirom kako je Dodatak nastao puno prije temeljne regulative, a kao što je već napomenuto, jedna od zadaća temeljne regulative i jest tumačenje Dodatka 17. Snažan dojam je, ipak, kako je Dodatak sam po sebi nedovoljno detaljan u pogledu zaštite zračnog prometa, pa ga regulative izvrsno interpretiraju i detaljiziraju.

Kako bi sve bilo sinkronizirano i na najvišoj razini, brine se Komisija provodeći inspekcijske nadzore radi utvrđivanja provođenja Uredbe 300/2008, koja je zamijenila temeljnu regulativu iz 2002. godine. Komisija najavljuje državi članici nadolazeću inspekciju, odnosno inspektora, a država preko nadležnog tijela komunicira s Komisijom i pruža maksimalnu suradnju u provođenju inspekcija. Komisija sumira sve inspekcije napravljene u kalendarskoj godini te izrađuje godišnje izvješće u kojem kroz niz poglavlja ocjenjuje cjelovito stanje u Europskoj uniji, u pogledu provođenja zaštitnih mjera u zračnom prometu.

Načelno gledano, europski zračni promet je izuzetno dobro zaštićen i postignut je izvanredan stupanj sigurnosti kroz niz regulativa. Izvješća Komisije iz godine u godinu to potvrđuju, dok se primijećeni manji nedostaci vežu izravno uz ljudski faktor. Međutim, efikasnim korektivnim mjerama redovito se ti manji nedostaci ispravljaju, što jamči izvrstan stupanj zaštite europskog zračnog prometa i u budućnosti.

POPIS LITERATURE

[1] National Post - Disaster on autopilot: How too much of a good thing can lead to deadly plane crashes,

http://nationalpost.com/news/world/disaster-on-autopilot-how-too-much-of-a-good-thing-can-lead-to-deadly-plane-crashes/wcm/e00ae8cb-4ad9-4d4e-a240-9a1cdfd897cf, 4.8.2017.

[2] Rossi Dal Pozzo, F.: EU Legal Framework for Safeguarding Air Passenger Rights, Springer International Publishing, Switzerland, 2015.

[3] Uredba 2320/2002 Europskog parlamenta i Vijeća o uspostavi zajedničkih pravila u području zaštite civilnog zračnog prometa

[4] Uredba 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća

[5] Uredba Komisije 272/2009

[6] Uredba Komisije 1254/2009

[7] Provedbena Uredba Komisije 2015/1998 o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda iz područja zaštite zračnog prometa

[8] Provedbena Uredba Komisije 2017/815

[9] European Commission – legislation,

https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/legislation_en, 7.8.2017.

[10] Hrvatska agencija za civilno zrakoplovstvo – EU zakonodavstvo,

http://www.ccaa.hr/hrvatski/eu-zakonodavstvo_136/, 7.8.2017.

[11] European Parliament,

https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_en, 7.8.2017.

[12] European Parliament – Air transport: Civil aviation security,

http://www.europarl.europa.eu/atyourservice/en/displayFtu.html?ftuId=FTU_5.6.8.html, 7.8.2017.

[13] European Council,

https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-council_en, 7.8.2017.

[14] Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva: Dodatak 17. Konvenciji o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu - Osiguranje međunarodnog civilnog zrakoplovstva od djela nezakonitog ometanja, ICAO, Quebec, 2011.

[15] Zaštita civilnog zračnog prometa: Pravila za cijeli EU,

http://eur-lex.europa.eu/legal-content/HR/TXT/HTML/?uri=URISERV:tr0028&from=EN, 8.8.2017.

[16] Uredba Komisije 72/2010

[17] Uredba Komisije 2016/472

[18] Godišnje izvješće za 2015. o provedbi Uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

[19] Godišnje izvješće za 2010. o provedbi Uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

[20] Godišnje izvješće za 2011. o provedbi uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

[21] Godišnje izvješće za 2012. o provedbi Uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

[22] Godišnje izvješće za 2013. o provedbi Uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

[23] Godišnje izvješće za 2014. o provedbi Uredbe 300/2008 o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa

POPIS SLIKA

Slika 1. Uloge Europskog parlamenta……...15

POPIS TABLICA

Tablica 1. Inspekcijski nadzori Komisije na datum 31.12.2015……...25

Sveučilište u Zagrebu
Fakultet prometnih znanosti
Vukelićeva 4, 10000 Zagreb

IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI I SUGLASNOST

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija. Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen 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 rada pod naslovom Regulatorni okvir zaštite europskog zračnog prometa, na mrežnim stranicama i repozitoriju Fakulteta prometnih znanosti, Digitalnom akademskom repozitoriju (DAR) pri Nacionalnoj i sveučilišnoj knjižnici u Zagrebu.

Student/ica:

U Zagrebu, 03.09.2017. Domagoj Nikšić