

Uređaji i pribori za kontrolu prtljage i putnika u Zračnoj luci Split kao mjere, sredstva i standardi u zaštiti od terorizma

Mlikota, Antonija

Master's thesis / Specijalistički diplomski stručni

2017

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **College of Occupational Safety and Health / Visoka škola za sigurnost**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:177:232971>

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

Download date / Datum preuzimanja: **2024-09-22**



Repository / Repozitorij:

[University of Applied Sciences in Security and Safety](#)





VISOKA ŠKOLA ZA SIGURNOST
s pravom javnosti

Antonija Mlikota

SPECIJALISTIČKI RAD

Zagreb, 2016.

VISOKA ŠKOLA ZA SIGURNOST
s pravom javnosti

SPECIJALISTIČKI DIPLOMSKI STRUČNI STUDIJ SIGURNOSTI
Smjer specijalističkog studija: Zaštita na radu
Znanstveno područje: Tehničke znanosti
Polje: Interdisciplinarne tehničke znanosti

SPECIJALISTIČKI RAD

**UREĐAJI I PRIBORI ZA KONTROLU PRTLJAGE I PUTNIKA
U ZRAČNOJ LUCI SPLIT KAO MJERE, SREDSTVA I
STANDARDI U ZAŠTITI OD TERORIZMA**

Student:

Antonija Mlikota, bacc.ing.sec.

Mentor:

**Dr.sc. Zvonko Orehovec,
prof.v.š.**

Zagreb, 2016.

Rješenje o odobrenju teme specijalističkog rada i imenovanju mentora - umetnuti original
rješenja

Sažetak

U zračnom prometu izrazito dominantnu funkciju imaju terminali ili zračna pristaništa – aerodromi. To je promet koji najviše doprinosi čovjeku u savladavanju faktora – vrijeme.

Zračni promet je po svojoj prirodi globalan i rezultat je izuzetno složene interakcije među državama, operaterima, proizvođačima i tehničkim sustavima, te kao takva mora udovoljavati raznim međunarodnim standardima propisanih propisima s ciljem uspješnog održavanja najviše moguće razine sigurnosti.

Prema statistici, zračni promet je jedan od najsigurnijih od svih vrsta prometa. Unatoč tome, javnost jako negativno reagira na bilo kakav događaj u zračnom prometu. Sigurnost predstavlja temeljnu karakteristiku uspješnog i održivog zračnog prometa.

Najveći problem sigurnosti zračnog prometa predstavlja terorizam koji je nakon 11.09.2001. godine poprimio globalne razmjere.

Upravljanje i djelovanje u izvanrednim situacijama (kao što je teroristički čin u zračnoj luci), odnosi se na primjenu prikupljenih saznanja, na specifične okolnosti pojedine luke sastavljenih u formi domaćih i međunarodnih propisa. Potrebno je u tom procesu ispitati sve mogućnosti koje mogu pomoći što učinkovitijem djelovanju u takvim događajima.

U direktnoj službi prevencije i zaštite od mogućnosti terorističkog čina je sustav kontrole putnika i prtljage koja se vrši od registracije putnika i prtljage, pregleda od strane djelatnika zaštitarskih djelatnika na kontrolnim mjestima, do pregleda od strane policijskih službenika i kontrolom putnih isprava kroz nacionalne i međunarodne baze podataka.

Ključne riječi: prtljaga, putnici, uređaji i pribor za kontrolu, Zračna luka Split, terorizam

SADRŽAJ

1. PROJEKT SPECIJALISTIČKOG RADA	1
1.1 Uvod u predmetno područje	1
1.2 Izbor problema za specijalistički rad.....	2
1.3 Cilj i zadaci specijalističkog rada.....	3
1.3.1 Cilj specijalističkog rada	3
1.3.2 Zadaci specijalističkog rada.....	3
1.4 Metode korištene za izradu specijalističkog rada.....	3
2. PRIKAZ REZULTATA RADA	5
2.1 Pojmovno određenje suvremenog zračnog prometa	5
2.2 Pojmovno određenje suvremenih antropogenih ugroza zračnog prometa	6
2.3 Međunarodne norme, propisi i standardi zračnih luka u području sigurnosti od antropogenih ugroza	9
2.4 Posebnosti zračne luke Split	11
2.5 Sigurnosni postupci prilikom opasnosti od terorističkog čina	13
2.6 Nadzor i osiguranje objekta zračne luke split.....	14
2.7 Postupci i uređaji za pregled putnika.....	21
2.8 Postupci i uređaji za pregled prtljage.....	24
2.9 Postupci i uređaji za pregled sumnjivog predmeta	28
2.10 Zakonske regulative RH	32

2.11	Mjere za poboljšanje u zaštiti od terorizma.....	37
3.	ZAKLJUČAK	42
4.	LITERATURA	43

POPIS SLIKA

SLIKA 1.	OKRUŽENJE ZRAČNE LUKE SPLIT	12
SLIKA 2.:	BEDŽ ZA NEPRAĆENU OSOBU	18
SLIKA 3.:	BEDŽ ZA NEPRAĆENU OSOBU	18
SLIKA 4.:	DOZVOLA ZA NEPRAĆENO VOZILO	19
SLIKA 5.:	DOZVOLA ZA PRAĆENO VOZILO.....	19
SLIKA 6.:	RUČNI DETEKTOR METALA	21
SLIKA 7.:	METAL DETEKTOR VRATA.....	22
SLIKA 8.:	HI-SCAN RTG UREĐAJ.....	26
SLIKA 9.:	EMA 3 (ELECTRO MAGNETIC ANALIZATOR)	27
SLIKA 10.:	PREDMETI ZABRANJENI U RUČNOJ I PREDANOJ PRTLJAZI	28
SLIKA 11.:	PRIJENOSNI RTG UREĐAJ "VIDISCO"	30
SLIKA 12.:	EOD 9 ZAŠTITNO ODIJELO	30
SLIKA 13.:	VODENI RAZBIJAČ	31

SLIKA 14.: PODLOGA ZA IZRADU EMERGENCY PLANA.....	32
SLIKA 15.: RUČNI METAL DETEKTOR PD240.....	39
SLIKA 16.: G-SCAN GAMMA UREĐAJ	40
SLIKA 17.: PMD2 METAL DETEKTOR VRATA.....	40

1. PROJEKT SPECIJALISTIČKOG RADA

1.1 Uvod u predmetno područje

Ubrzani rast zračnog prometa u svijetu uzrok je očekivanja nesreća ili nezgoda, koje narušavaju povjerenje putnika.

Terorizam je danas sveprisutan. Svaki dan u svijetu eksplodiraju bombe zbog tisuću različitih razloga. Terorizam ja danas dobio novo lice, dostiže svakodnevno nova saznanja kako nekog ugroziti i to znanje treba uvažiti.¹

Na svjetskoj razini, Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva² propisuje minimalne standarde sigurnosti, a poštivanje tih standarda ovisi o dobroj volji koju pokazuju države stranke.

U Europi je uspostavom unutarnjeg tržišta zračnog prometa osigurana ujednačena i visoka razina sigurnosti putnika kuda god putovali unutar Unije.

U radu je obraćena pozornost na uređaje i opremu za kontrolu putnika i prtljage kojima se koriste za to osposobljene osobe kao sredstva zaštite prometa, putnika i zaštite osoblja na radnom mjestu.

Uzevši u obzir opasnosti s kojima se susreću nužno je ulagati u opremu, držati se svih propisa i standarda te tražiti nova rješenja i pomagala u cilju podizanja razine sigurnosti.

Sigurnost u zračnim lukama najvažnija je među sustavima u procesu rada, stoga se kontinuirano mora ulagati u sve poglede sigurnosti vodeći računa da se postojeći sustavi ne ugroze.

¹ Orehovec, Z., Stipetić, D., Bradaš, Z.: Zaštita od terorizma i drugih suvremenih oblika ugroza, Zagreb, studeni 2010., str. 7.

² Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda uspostavljena Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu u prosincu 1944. koja danas broji 191 državu stranku. Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva usvaja standarde i „preporučene prakse“ koje države stranke trebaju primjeniti, ali ne postoji obvezujući mehanizam koji bi jamčio njihovu pravilnu primjenu.

1.2 Izbor problema za specijalistički rad

U radu će se opisati uređaji i pribori za kontrolu putnika i prtljage u Zračnoj luci Split, te mjere, sredstva i standardi u zaštiti od terorizma.

Koristit će se iskustva Postaje aerodromske policije Resnik, Protueksplozijskog odjela Policijske uprave Splitsko-dalmatinske, kao i vlastita iskustva na poslovima kontrole prelaska državne granice.

Na području Republike Hrvatske, najznačajnije djelo terorizma nakon Domovinskog rata, zabilježeno je 1995. godine, kada je ispred zgrade Policijske uprave Primorsko-goranske u Rijeci eksplodirala automobil-bomba, kojom prilikom je ozlijeđeno dvadeset i sedam osoba, od čega dvije teže. Za napad je odgovornost preuzela egipatska teroristička organizacija „al.gama'a al-islamiya“. Od tada nije zabilježeno nijedno kazneno djelo terorizma kao ni međunarodnog terorizma.

No s obzirom da je Republika Hrvatska mala država, za sada se još nije uklopila u ciljeve međunarodnog terorizma. No, još uvijek postoji nestabilnost u susjednim državama, posebice u Bosni i Hercegovini i Srbiji, zbog prisutnosti nedefiniranih nacionalnih, kulturnih i vjerskih identiteta. Kao turistička zemlja, a ujedno i zbog svog položaja Hrvatska bi mogla biti zanimljiva kao predmet terorističkog interesa.

Planiranje djelovanja u izvanrednoj situaciji ključno je za sigurnost. Pri tome treba istražiti sve mogućnosti koje mogu pomoći što učinkovitijem djelovanju.

1.3 Cilj i zadaci specijalističkog rada

1.3.1 Cilj specijalističkog rada

Cilj ovog specijalističkog rada je prikazati mjere, sredstva i standarde u Zračnoj luci Split koji se koriste prilikom kontrole putnika i prtljage u zaštiti od terorizma, te na temelju provedene analize predložiti mjere za poboljšanje u cilju bolje zaštite na radu djelatnika Zračne luke Split kao i zaštite građana, njihove imovine i okoliša.

1.3.2 Zadaci specijalističkog rada

Iz postavljenog cilja proizlaze sljedeći zadaci specijalističkog rada:

- 1) definirati suvremeni zračni promet te suvremene antropogene ugroze zračnog prometa
- 2) definirati međunarodne norme, propise i standarde zračnih luka u području sigurnosti od suvremenih ugroza
- 3) prikazati posebnost Zračne luke Split
- 4) prikazati strukturu zapovijedanja
- 5) prikazati mjere, sredstva i standarde u zaštiti od terorizma
- 6) prikazati zakonske regulative
- 7) predložiti mjere za poboljšanje u zaštiti od terorizma.

1.4 Metode korištene za izradu specijalističkog rada

Za izradu specijalističkog rada korištene su sljedeće metode:

- 1) **Metoda deskripcije** - postupak jednostavnog opisivanja ili očitavanja činjenica, procesa i predmeta u prirodi i društvu te njihovih empirijskih potvrđivanja odnosa i veza, bez znanstvenog tumačenja i objašnjavanja.

- 2) **Dijalektička metoda** – određeni način istraživanja i objašnjenja pojava koji se zasniva na spoznaji promjenjivosti prirodne stvarnosti uopće. Ona je princip svakog kretanja, svakog života, svega onoga što se događa u stvarnosti.
- 3) **Komparativna metoda** - postupak je međusobnog uspoređivanja istih ili sličnih činjenica, različitosti pojava, struktura i procesa, omogućavajući nove spoznaje i stavranje zaključaka. Uspoređivanje između dvije pojave ili dva događaja je proces koji se odvija na način da se prvo utvrde njihove zajedničke značajke, a zatim sve one po kojima se razlikuju.
- 4) **Metoda analize** - postupak znanstvenog istraživanja raščlanjivanjem složenih pojmova, sudova i zaključaka na njihove jednostavnije sastavne dijelove i elemente.
- 5) **Induktivna metoda** - sustavna primjena induktivnog načina zaključivanja kojim se na temelju analize pojedinačnih činjenica dolazi do zaključka o općem sudu, od zapažanja konkretnih pojedinačnih slučajeva dolazi do općih zaključaka.
- 6) **Deduktivna metoda** - sustavna primjena deduktivnog načina zaključivanja u kojem se iz općih sudova izvode posebni i pojedinačni zaključci.

2. PRIKAZ REZULTATA RADA

2.1 Pojmovno određenje suvremenog zračnog prometa

Zračni promet vrlo je mlad, a prevozi putnike i robu.

Nakon mnogih pokušaja izrade letjelica, tek početkom 20. stoljeća javlja se novi tip letjelice, leteći stroj teži od zraka – avion. Prvim konstruktorima smatraju se: Ader 1897. godine, Langlej 1903., braća Wright 1903., te Bleriot 1909. godine.

Predstavnik današnjih aviona koji se prvi vinuo u zrak i uspio se održati je benzinska letjelica braće Wright 1903. godine, dok 1909. godine Bleriot prelijeće kanal La Manche. Već 1914. godine prvi avion preuzima prijevoz putnika na liniji Sant Petersburg – Tampa (SAD).

Razvoj zrakoplova kretao se jako teško, o čemu svjedoče povijesni podaci, pa je tako značajan podatak da je 1925. godine Lindbergh prvi put preletio Atlantski ocean bez spuštanja.

Današnji se zračni promet razvio usavršavanjem mlaznog motora, čime je zrakoplov dobio na brzini i veličini. U mogućnosti je prebaciti na tisuće kilometara udaljenosti na stotine putnika ili tisuće kilograma tereta. Zračni promet danas u osnovi ima prijevoz putnika, a razvija se u zemljama koje imaju veće prostranstvo jer je avion najbrže prijevozno sredstvo.

Za razvoj zračnog prometa posebno značenje imaju zračne luke ili pristaništa aerodromi. Izgradnja aerodroma s betonskim pistama opremljenih modernim tehničkim pomagalicama za uzlijetanje i slijetanje izazvala je revoluciju u razvoju zračnog prometa.

Brz, udoban i siguran prijevoz prednost su suvremenim zračnim prometima, dok sve jeftinije i vrsne usluge pridonose stalnom povećanju putničkog zračnog prometa. Današnji su avioni većinom s mlaznim motorima velike jačine te tako mogu prealjavati velike udaljenosti. Danas je zračni promet od iznimne važnosti, posebno za udaljene i izolirane krajeve, koje nije moguće povezati uobičajenim prometnim oblicima.

Jednako važan za prijevoz putnika, zračni promet je važan i za prijevoz roba, skupocjenog tereta, pokvarljive robe ili žurnih pošiljki. Teretni zračni prijevoz najviše razvijaju zračni prijevoznici u suradnji s otpremnicima i pošiljateljima. Teret se prevozi zrakom uz putnike u

putničkim zrakoplovima ili namjenskim teretnim zrakoplovima, za što postoje i zrakoplovne tvrtke specijalizirane samo za teretni prijevoz zrakoplovom.

Zračni se promet danas razvija jako brzo. U posljednjih 30 godina broj putnika povećao se pet puta, promet roba za više od četiri puta, avio prijevoz pošte za više od tri puta. Većina međunarodnog svjetskog zračnog prometa odvija se preko Atlantika, pravac Europa – Sjeverna Amerika. Drugi pravac je iz Europe preko Bliskog Istoka za južnu, jugoistočnu i istočnu Aziju te Australiju. Treći pravac je iz Europe u Južnu Ameriku a četvrti pravac izraženiji u posljednje vrijeme je iz Istočne Europe za Daleki Istok. Peti pravac ide iz Europe za Afriku. Kao šesti pravac naglašen je promet između Sjeverne i srednje Amerike. Sedmi pravac povezuje Sjevernu Ameriku s Južnom, dok osmi pravac preko Ocaenije povezuje Sjevernu Ameriku i istočnu Aziju.

U zračnom prometu dominantnu funkciju predstavljaju terminali ili zračna pristaništa – aerodromi. Svi subjekti sustava zračnog prometa, u svom djelokrugu odgovornosti, moraju putniku osigurati odgovarajuću razinu sigurnosti.

2.2 Pojmovno određenje suvremenih antropogenih ugroza zračnog prometa

Sigurnost je danas jedno od najvažnijih, najsloženijih i najosjetljivijih društvenih, životnih i političkih pitanja te jedan od osnovnih uvjeta života uopće. Uz to je i uvjet za održanje svake životne zajednice.

U suvremenim uvjetima sigurnost postaje sve bitnije pitanje, odnosno predmet bavljenja ljudi. Uzrok tome su promjene u području ugrožavanja, a ugroženosti postaju sve veće i veće, te poprimaju globalne razmjere, čime se dovodi u pitanje opstanak čovječanstva, kao i opstanak mnogih biljnih i životinjskih vrsta.

Izvori ugrožavanja dio su ljudskog okruženja. Temeljna ljudska ostvarenja ne predstavljaju opasnost sama po sebi, ali korištena u svijetu suprotnosti i kriza koriste se kao sredstva razorne moći kojom ljudska zajednica može biti uništena. To su dostignuća iz biologije, genetike, biokemije, fizikalne kemije, nuklearne fizike, astronautike itd. na osnovi kojih su stvorena i još se stvaraju zastrašujuća oružja uništavajuće snage najveće globalne razine. Sigurnost okružja u kojem živimo postaje meta i cilj suvremenoj prijetnji.

Zadnjih je godina jasno definiran djelokrug i podjela značajnijih prijetnji, a posebno njihove forme koje su povezane s terorizmom:

- proizvodnja i prodaja narkotika
- korupcija
- pranje novca
- krivotvorenje novca
- trgovina ljudima
- trgovina konvencionalnim oružjem i oružjem za masovno uništavanje
- epidemije
- mine
- migracije stanovništva
- organizirani kriminal
- suvremeni terorizam.

Svijet danas više nego ikad potresaju suprotnosti među bogatima i siromašnima, između razvijenih i nerazvijenih, između različitih klasa i društvenih položaja, između sitih i gladnih, zdravstvene suprotnosti i zdravstvene krize, vjerske, nacionalne, tehnološke, informacijske, vojnopolitičke, civilizacijske i druge suprotnosti. Sve se zemlje suočavaju s time u različitim mjerama, te ujedno traže rješenja.

Sve suvremene ugroze tako utječu i na zračni promet, a najvažnije je pronaći što bolje rješenje kako spriječiti ili barem ublažiti nastale prijetnje.

Terorizam je jedan od najvećih prijetnji međunarodnoj, regionalnoj i državnoj sigurnosti, čije su djelatnosti promišljene i usmjerene prema izazivanju straha i osjećaja nesigurnosti. Terorizam i teroristi dolaze iz svih društvenih slojeva, svih kultura, socijalnih kategorija i sa raznovrsnim motivima i ciljevima, od ekonomskih do političkih. Terorizam je postao sredstvo, oblik i metoda za postizanje ciljeva. U odgovoru na globalnu prijetnju suvremenog terorizma polazi se od njegovih temeljnih obilježja i odrednica, a neke su:

- terorizam predstavlja jednu od glavnih sigurnosnih prijetnji 21. stoljeća, koju karakterizira iznimna prilagodljivost novim okolnostima
- glavnu prijetnju predstavlja djelovanje globalnih fundamentalističkih terorističkih mreža i njihovih podružnica i ekstremističkih sljedbenika, te skupina sličnog usmjerenja, kako danas tako i u budućnosti

- novi pojavni oblici terorizma koji se ostvaruju kroz djelovanje stranih terorističkih boraca kao i radikaliziranih pojedinaca, odnosno terorista koji djeluju samostalno i neovisno
- terorizam pokazuje trend izazivanja većeg broja žrtava, povećanja straha javnosti od terorističkih posljedica, te što većeg razaranja materijalnih dobara
- terorizam cilja na nabavu i uporabu oružja i sredstava za masovno uništavanje, te robe vojne i dvojne namjene koja može biti uporabljena u terorističke svrhe
- teroristi koriste razrađenu logističku organiziranost, osobito u nabavi oružja, opreme i drugih sredstava
- teroristi razvijaju nove načine financiranja, uključujući otmice radi otkupnina te koristeći se paravanima i posrednicima
- korištenje društvenih mreža i medija za komuniciranje i širenje terorističkih ideologija, radikalizaciju, privlačenje ekstremista, te širenje znanja i informacija o terorističkim metodama i tehnikama i dr.

Napad na zračnu luku u Belgiji, koji je jedan od najsvježijih, napad na zračnu luku u Moskvi prije nekoliko godina, primjeri su kako terorizmom doći do željenog cilja, od više broja žrtava, povećanja straha u javnosti do preispitivanja kakvi su sustavi sigurnosti zaštite od terorizma pojedinih država. Može se također postaviti pitanje jeli uzrok nestanka malezijskog zrakoplova 2014. godine tehnološki problem ili kako pojedini tvrde nimalo slučajan i pomno isplaniran događaj, jeli pad egipatskog zrakoplova u svibnju 2016. bio teroristički napad ili tehnička pogreška. Primjer ugroze zračnog prometa je i vojni napad 2014. na Ukrajinu, a jednako tako i pad zrakoplova kod Dubrovnika uslijed loše komunikacije pilota zrakoplova i tla, te pad zrakoplova kompanije „Germanwings“ koji se srušio u francuskim alpama u ožujku 2015.

2.3 Međunarodne norme, propisi i standardi zračnih luka u području sigurnosti od antropogenih ugroza

Od početka razvoja zrakoplovstva uloženi su veliki naponi međunarodne zajednice, usmjereni prema standardizaciji propisa i normi u zračnom prometu i to donošenjem globalnih regulativnih dokumenata. Sve to čini zrakoplovstvo u svjetskim razmjerima među najbolje pravno reguliranim granama.

Nove konvencije su donesene prvenstveno u funkciji razvoja zrakoplovstva ali i kao odgovor na aktualne međunarodne probleme, kao npr. terorizam. S obzirom da su temeljne konvencije (Čikaška i Varšavska) donesene relativno rano, ostavljena je mogućnost izmjena i dopuna konvencija donošenjem relevantnih protokola i usvajanjem tehničkih normi putem dodataka (aneksa).

Najznačajnije konvencije koje globalno reguliraju civilno zrakoplovstvo i ujedno predstavljaju osnovni pravni instrumentarij o međunarodnom zračnom prijevozu su: Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (Chicago, 1947. godine) i Konvencija o izjednačavanju nekih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Varšava, 1929. godine). Kasnije su donesene: Konvencija o međunarodnom priznanju prava u zrakoplovu (Geneva, 1948. godine), Konvencija o naknadi štete koju prouzroči strani zrakoplov trećim osobama na zemlji (Rim, 1952. godine), Konvencija o kaznenim djelima i nekim drugim radnjama izvršenim u zrakoplovu (Tokyo, 1963. godine), Konvencija o suzbijanju nezakonitih radnji usmjerenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplovstva (Hague, 1970. godine) i Konvencija o suzbijanju nezakonitih radnji usmjerenih protiv sigurnosti civilnog zrakoplostva (Montreal, 1971. godine). Doneseno je i nekoliko konevncija koje su od regionalnog značaja: Europska konvencija o suzbijanju terorizma (Strasbourg, 1977. godine), te Konvencija o sprječavanju i kažnjavanju akata terorizma (New York, 2001. godine).

Zrakoplovna je industrija od svog osnivanja pozornost posvećivala sigurnosti, te je štitila putnike, posade i robu. Uz pravne propise koji postoje za zračne luke i zrakoplovne kompanije, postoji i moralna odgovornost vlada i međunarodnog zračnog prometa u podizanju svih mogućih mjera kako bi se zaštitili putnici, posada i zemaljsko osoblje od antropogenih ugroza.

11. rujna 2001. godine, teroristički napad na New York pokazao je sve slabosti sustava sigurnosti. Nakon napada je uspostavljen najviši stupanj sigurnosti. Do tada su zrakoplovne kompanije tvrdile da nemogu priuštiti jako osiguranje, no danas si nemogu priuštiti da ga nemaju.

Temeljna uloga zračnih luka na razinu sigurnosti zračnog prometa odnosi se na „filtriranje“ sumnjivih osoba i roba u procesu prijema prijevoza. Sustav sigurnosti zračne luke zasniva se na:

- implementaciji sustava sigurnosti u fizičku strukturu zračne luke i
- operativnim planovima u kriznim situacijama (Emergency plan).

Značajan rast zračnog prometa u međunarodnom prijevozu nametnuo je potrebu za pravnim regulativama i obvezu pridržavati se međunarodnih propisa i standarda. Nizom konvencija obuhvaćena su pravila u zrakoplovstvu, a one se odnose na sigurnost i uvjete eksploatacije zračnog prometa. 1919. godine u Parizu je donešena prva Konvencija o zračnoj plovidbi na Konferenciji mira kojom je definiran status zračnog prostora suverenošću država nad njim, te način njegovog korištenja. Konvenciju su prihvatile isključivo europske zemlje, te su tako imale samo regionalno značenje.

Organizacija Ujedinjenih naroda potakla je osnivanje međunarodne udruge za civilni zračni promet i donošenje pravne regulative pojavom terorizma i protupravnog miješanja u civilni zračni promet. Dvije međunarodne organizacije su najvažnije za civilno zrakoplovstvo: ICAO³ i IATA⁴. Na europskom području značajne su međunarodne organizacije: ECAC⁵, EUROCONTROL⁶ i ITA⁷.

1969. godine na generalnoj skupštini Ujedinjenih naroda usvojena je Rezolucija kojom se od država članica traži da u nacionalno zakonodavstvo uvrste mjere protiv čina otmice zrakoplova i svih drugih oblika protuzakonitih uplitanja u civilni zračni promet.

Čikaška konvencija (07. prosinca 1944.g.) je osnovni međunarodno pravni instrument i temelj svih regulativa u civilnom zrakoplovstvu, uz koju se vežu Sporazumi o zračnim slobodama s

³ ICAO – International Civil Aviation Organization – Organizacija za međunarodno civilno zrakoplovstvo

⁴ IATA – International Air Transport Association – Organizacija za međunarodni zračni transport

⁵ ECAC – European Civil Aviation Organization – Europska komisija za civilno zrakoplovstvo

⁶ EUROCONTROL – Europska organizacija za sigurnost zračne plovidbe

⁷ ITA – Institut za zračni transport

preporučanim normama kojima se reguliraju svi elementi i uvjeti funkcioniranja međunarodnog zračnog prometa. Svim državama članicama u obvezi je implementirati odredbe u nacionalno zakonodavstvo. Republika Hrvatska je članica od 09. svibnja 1992. godine.

Uspostavom unutarnjeg tržišta zračnog prometa u Europi osigurana je ujednačena i visoka razina sigurnosti putnika kud god putovali unutar Unije. Primjena nacionalnih pravila i propisa je obavezna. Zajedničkim propisima sigurnosti civilnog zrakoplovstva provode se standardi i preporuke koje je usvojila Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva, a često ih se dodatno jača. Cilj je spriječiti nesreće što je ranije moguće te jačanje odgovornosti sudionika i njihov nadzor.

1996. godine Europska konferencija civilnog zrakoplovstva pokrenula je program ocjenjivanja sigurnosti stranih zrakoplova (SAFA) koji je postavio temelje usklađivanju inspekcijskih pregleda stranih zrakoplova u trenutku kad se nalaze u zračnim lukama država stranaka s ciljem provjere sukladnosti s minimalnim sigurnosnim zahtjevima koje je propisala Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva. U tom programu sudjeluju četrdeset i tri europske države.

Ulaskom Republike Hrvatske u Europsku Uniju 2013. godine prihvaćene su i implementirane uredbe donešene od strane Europskog parlamenta poput Uredbe o zahtjevima za zračne prijevoznike i operatore zrakoplova u vezi s osiguranjem, koja zahtijeva minimalne zahtjeve u svezi s osiguranjem putnika, prtljage, tereta i trećih osoba koji lete unutar, u, iz ili preko državnog područja države članice, uključujući i njezine teritorijalne vode.

Čikaška konvencija relevantna je za prijevoz opasne robe u zračnom prometu, a propisuje standarde i preporučene prakse kojima se reguliraju sva relevantna područja bitna za sigurno i učinkovito odvijanje zračnog prometa.

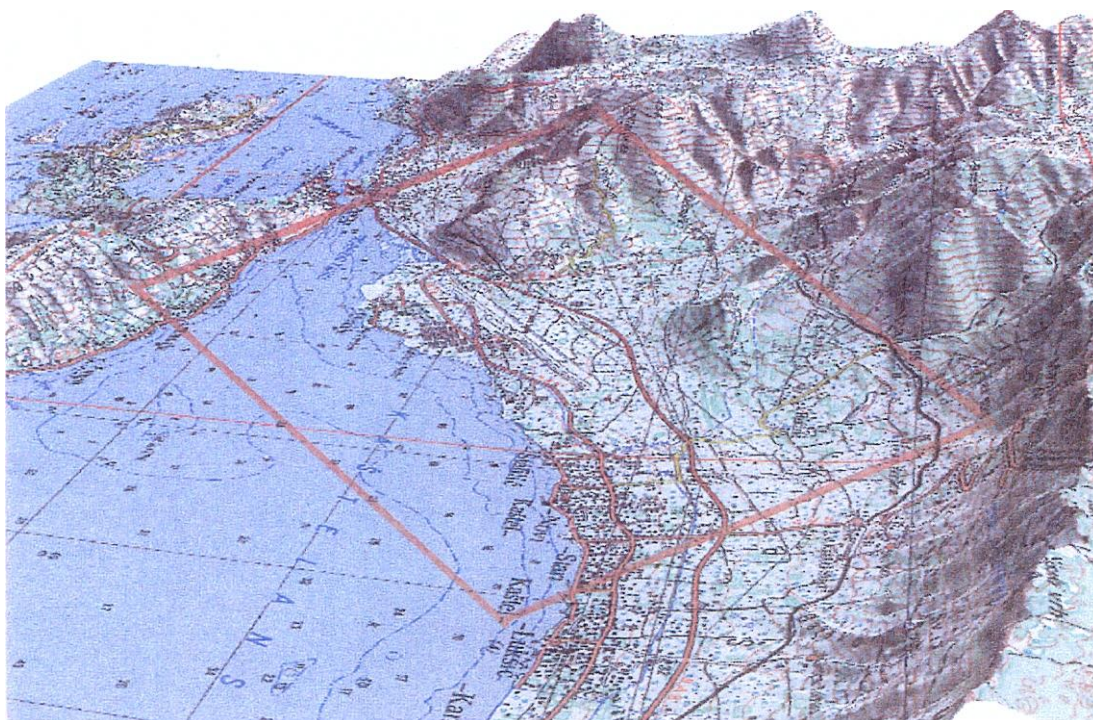
2.4 Posebnosti zračne luke Split

Zračna luka Split smještena je u središnjem dijelu istočne jadranske obale na području zapadnog dijela Kaštela s jedne strane i istočnog dijela Trogira s druge strane. Najjači gospodarski, upravno-administrativni i kulturni centar Dalmacije, grad Split, udaljen je od zračne luke 25 km u istočnom smjeru.

Zračna luka Split, s ukupnom površinom od gotovo 100 hektar smještena je na nadmorskoj visini od 24 m između:

- planine Kozjak sa sjeverne strane, kojoj najviši vrh doseže 780 m nadmorske visine
- Jadranskog mora s južne strane i
- otoka Čiova na jugozapadu kojem najviši vrh doseže 208 m nadmorske visine.

Slika 1. Okruženje zračne luke Split



Izvor: Emergency plan Zračne luke Split

Na Slici 1. može se uočiti složenost reljefa u okruženju Zračne luke Split. Ovakva konfiguracija terena je vrlo zahtjevna, prvenstveno u smislu korištenja zračnog prostora, te predstavlja potencijalnu opasnost za letenje pogotovo u meteorološkim uvjetima slabe vidljivosti.

U slučaju izvanrednog događaja ovakav teren može predstavljati ozbiljnu poteškoću u cilju brzog otkrivanja i dolaska do mjesta zrakoplovne nesreće ili nezgode, te učinkovitog organiziranja akcije gašenja i spašavanja. Uže područje zračne luke obuhvaća zonu od 6x9 km u kojoj operativne snage Zračne luke Split moraju djelovati u slučaju izvanrednog događaja, koje je posebno označeno na Slici 1.

2.5 Sigurnosni postupci prilikom opasnosti od terorističkog čina

Napad terorizma na zračnu luku može biti na otvoreni ili prikriveni način. Koju metodu ili oblik će teroristi upotrijebiti teško je predvidivo zbog niza nepoznanica kao što su vrsta oružja, količina, kvaliteta, namjera, cilj i sl.

Otvoreni oblik napada bi se mogao izvesti korištenjem konvencionalne eksplozivne naprave ili u kombinaciji s toksičnim kemikalijama. Ova vrsta napada bi se mogla provesti prikrivenim ostavljanjem ručne prtljage u prostoru zračne luke koja sadrži tempiranu bombu, ubacivanjem kemijskih ili bioloških agensa kroz vanjsku ventilaciju, napadom na teretno skladište opasnih tvari, uništenjem kargo zrakoplova iznad urbanog područja ili neposrednim napadom na zračnu luku.

Prikriveni teroristički napad bi bilo upotreba prije svega biološkog ali i kemijskog i toksinskog oružja, koji bi se mogao provesti prikrivenim ostavljanjem lako isparive kemijske tvari na javnom zatvorenom prostoru zračne luke, prikrivenim trovanjem hrane i pića namijenjenim posluživanju u zrakoplovu ili aerosolnim širenjem biološkog agensa u zatvorenom prostoru zračne luke.

Rukovoditelj akcije, tj. stožer ovisno o intezitetu događaja može mijenjati mjere koje omogućuju uspješno rješavanje mogućih problema. Stožer se formira u prostorijama Zračne luke Split ili u neposrednoj blizini ovisno o ugrozi.

U Emergency planu Zračne luke Split mora biti implementiran plan zaštite u slučaju opasnosti od terorističkog čina, odnosno izvanrednog događaja u suradnji s lokalnim povjerenstvom za zaštitu civilnog prometa Zračne luke Split.

Operativno-komunikacijski centar MUP RH aktivira akciju, te se postupa prema Emergency planu Zračne luke Split, aktiviraju se sve nadležne službe uključujući Interventnu jedinicu policije, Specijalnu jedinicu policije, Pomorsku policiju, Prometnu policiju, Protueksplozijski odjel, Državnu upravu za zaštitu i spašavanje i Državno odvjetništvo.

Kod opasnosti od terorističkog čina postoji pet stupnjeva koji se provode na Zračnoj luci Split:

- I – Niska razina ugroženosti – ne postoje saznanja koja bi ukazivala na sumnju za teroristički napad

- II – Umjereni razina ugroženosti – ne postoje saznanja koja bi ukazivala na sumnju za teroristički napad, ali postoji potencijalna ugroženost od izvršenja terorističkog napada
- III – Značajna razina ugroženosti – postoje određena saznanja obavještajnog ili sigurnosnog konteksta koja ukazuju na izravnu prijetnju ili počinjenje terorističkog napada jedne od susjednih država
- IV – Visoka razina ugroženosti – postoje određena saznanja obavještajnog ili sigurnosnog konteksta ili nedavna teroristička aktivnost
- V – Neposredna razina ugroženosti – Republika Hrvatska je izravno pogođena terorističkim napadima.

2.6 Nadzor i osiguranje objekta zračne luke split

U skladu s utvrđenim i propisanim radnim procedurama, čuvar je dužan provoditi nadzor ulaska i izlaska zaposlenika, stranaka, vanjskih izvoditelja radova, vozila i roba. O ulasku i izlasku iz objekata koji se štite mora se voditi evidencija o ulasku i izlasku zaposlenika, stranaka, izvoditelja radova, roba i vozila koje vode vanjski davatelji usluga. Svako unošenje i iznošenje robe, opreme i druge imovine dopušteno je uz propisanu dokumentaciju, dok se vozila i oprema moraju koja se unosi i iznosi iz objekta mora pregledati te se svaki ulazak i izlazak mora evidentirati.

U svrhu otkrivanja i sprječavanja događaja koja mogu ugroziti živote ljudi i imovinu, čuvarska služba mora ophoditi prostor štićenog objekta i evidentirati svaku promjenu na ogradi, obaviti nadzor nad kretanjem i zadržavanjem osoba i vozila u neposrednoj blizini ograde, onemogućiti kroz ogradu ulazak u štićeni prostor, prilikom obilaska štićenog prostora obratiti pozornost na ogradu, zidove, krovove i sl. s ciljem otkrivanja bilo kakvog oštećenja, spriječiti nedopušteno kretanje unutar štićenog područja, provjeriti identitet nepoznatih osoba zatečenih u štićenom području, nadzirati instalacije radi otkrivanja oštećenja, nadzirati prostorije od posebne važnosti i sporednih ulaza koji se ne koriste.

Čuvar je dužan odmah po saznanju o bilo kakvom incidentu odmah izvijestiti voditelja Službe sigurnosti i sastaviti pisano izvješće o događaju i poduzetim mjerama.

Na zračnim lukama trebaju biti uspostavljena sljedeća područja:

- nadzirano područje

- štićeno područje
- zaštitno ograničena područja
- kritične zone zaštitno ograničenih područja.

Granice među gore navedenim područjima na svakoj zračnoj luci moraju biti jasno utvrđene, kako bi se omogućila primjena odgovarajućih zaštitnih mjera u svakom od tih područja.

Granica između nadziranog i štićenog područja moraju biti fizičke prepreke koje onemogućavaju neovlašten pristup, a isto tako moraju biti jasno vidljive i prepoznatljive široj javnosti.

Zaštitno ograničena područja su područja koja moraju biti uključena u zaštitno ograničena područja, te moraju uključivati najmanje:

- a) dijelove zračne luke u koje imaju pristup zaštitno pregledani odlazeći putnici
- b) dijelove zračne luke kroz koje prolazi zaštitno pregledana odlazeća prtljaga ili u kojima se ista može čuvati, osim ukoliko se smatra zaštićenom prtljagom, i
- c) dijelovi zračne luke određeni za parkiranje zrakoplova radi ukrcaja ili iskrcaja.

Kritične zone zaštitno ograničenih područja moraju osigurati nepostojanje kontaminacije zaštitno pregledanih odlazećih, transfernih i tranzitnih putnika i njihove ručne prtljage, kao i zaštitno pregledane odlazeće, transferne i tranzitne predane prtljage.

Kritične zone moraju uključivati:

- a) sve dijelove zračne luke u koja imaju pristup zaštitno pregledani putnici
- b) sve dijelove zračne luke kroz koja bi mogla proći zaštitno pregledana odlazeća predana prtljaga ili u kojima bi se ista mogla nalaziti.

Osobama i vozilima koji ispunjavaju zahtijevane zaštitne uvjete može biti omogućen pristup u štićeno područje i zaštitno ograničena područja.

Pristup će se odobriti ako za to postoji valjan i opravdan razlog, a kad se osobi ili vozilu odobri pristup, mora imati identifikacijsku iskaznicu.

Sve osobe koje nisu putnici, zajedno sa stvarima koje nose, moraju biti zaštitno pregledane na ulazu u kritične zone zaštitno ograničenih područja s ciljem sprječavanja unošenja zabranjenih predmeta u navedene dijelove.

Te osobe će biti pregledane na jedan od sljedećih načina:

- ručnim pregledom
- metal-detektorskim vratima
- psima za otkrivanje eksploziva
- opremom za otkrivanje tragova eksploziva ili
- zaštitnim skenerom koji ne koristi ionizirajuće zračenje.

Zaštitni pregled stvari koje osobe unose bit će pregledane:

- ručnim pregledom
- konvencionalnim RTG uređajem
- sustavom za otkrivanje eksploziva
- opremom za otkrivanje tragova eksploziva ili
- psima za otkrivanje eksploziva.

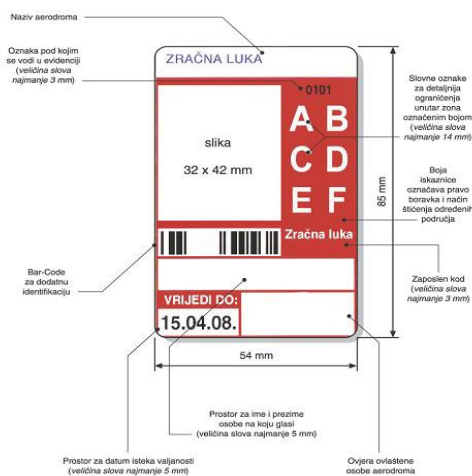
Vozači i putnici u vozilu ne smiju biti u vozilu za vrijeme zaštitnog pregleda. Na vozilima koja ulaze u kritične zone zaštitno ograničenih područja, moraju se pregledati najmanje tri područja od sljedećih područja:

- Zona 1 – pretinci oko prednjih vrata, pretinac za rukavice i sjenila za sunce
- Zona 2 – stražnja ili prednja sjedala, prostor ispod sjedala i kadice za stopala
- Zona 3 – prtljažni prostor
- Zona 4 – prostor oko kotača
- Zona 5 – prostor ispod poklopca motora
- Zona 6 – područje cijelog vozila a nije u zoni 1-5.

Međunarodnim propisima regulirani su i standardizirani pravilnici o identifikacijskim iskaznicama koji propisuje da osoblje zračne luke, postaje aerodromske policije, carinske ispostave, zrakoplovnih kompanija na zračnoj luci, kontrole zračne plovidbe, aerodromske kontrole zračnog prometa, špediterskih tvrtki, kao i drugo osoblje, vozila i oprema koja se zadržavaju i kreću po sigurnosnom području i području gdje nije dozvoljen neovlašten pristup, moraju kada se nalaze u tim područjima zračne luke imati identifikacijsku iskaznicu, istaknutu na vidljivom mjestu. Za osobe se izdaje bedž, a različit je za praćene odnosno za nepraćene osobe.

Nepraćene osobe su one koje se kreću i zadržavaju u štićenom, sterilnom i sigurnosno osjetljivom području zračne luke zbog obavljanja poslova. Ne trebaju pratnju i imaju važeći bedž sa statusom nepraćene osobe (Slika 2).

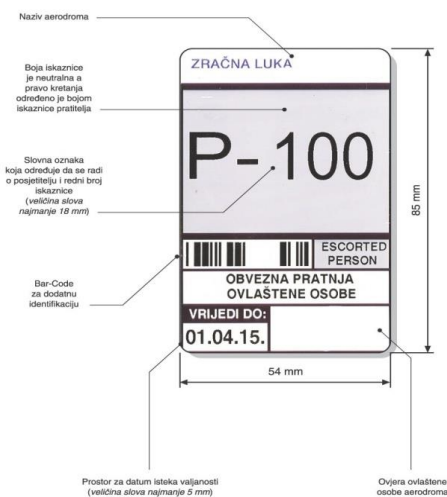
Slika 2.: Bedž za nepraćenu osobu



Izvor: vlastiti

Praćene osobe su posade i putnici zrakoplova, posada i korisnici generalne avijacije, poslovni partneri, posjetitelji i delegacije. Moraju imati uz pratnju valjani bedž (Slika 3.).

Slika 3.: Bedž za nepraćenu osobu



Izvor: vlastiti

Za vozila se izdaje odobrenje za vozilo, kako za praćeno tako i za nepraćeno (Slika 4. i 5.)

Slika 4.: Dozvola za nepraćeno vozilo



Slika 5.: Dozvola za praćeno vozilo



Izvor: vlastiti

Područje i zone odobrene za kretanje osoba označene su bojama i slovnom oznakama na bedžu a njihove granice i opis područja kretanja proizlaze iz Aerodromskog plana zaštite zračnog prometa.

Na zračnoj luci Split postoji pet mjesta (kapija) na kojima se obavlja ulaz uštićeno područje, te na tim mjestima djelatnost obavljaju zaposlenici zaštitarske službe, koji izvršavaju sve prije navedene preglede, a podaci o tome se unose na posebne obrasce izdane od strane Zračne luke Split.

Na zračnim se lukama mora provoditi nadzor, ophodnje i druge fizičke kontrole, i gdje je prikladno i u susjednim područjima s javnim pristupom, s ciljem identificiranja sumnjivog ponašanja osoba, utvrđivanja ranjivih mjesta koja bi se mogla iskoristiti za počinjenje djela nezakonitog ometanja, te sprječavanja osoba od počinjenja takvih djela.

Nadzor i ophodnje se poduzimaju s ciljem praćenja:

- granica između nadziranog područja, štiićenog područja, zaštitno ograničenih područja, kritičnih zona i gdje je prikladno demarkiranih zona
- područja putničke zgrade i područja s javnim pristupom u njihovoj blizini, uključujući parkirališta i prometnice
- isticanja i valjanosti identifikacijskih iskaznica za osobe u zaštitno ograničenim područjima koja nisu područja gdje su prisutni putnici
- isticanja i valjanosti identifikacijskih iskaznica za vozila kad se nalaze u štiićenom području
- predane prtljage, tereta i pošte, opskrbe i materijala za vrijeme dok čekaju utovar u zrakoplov i nalaze se u kritičnim zonama.

Učestalost i sredstva obavljanja nadzora i ophodnji mora se temeljiti na procjeni rizika, te mora biti odobren od strane nadležnog tijela. U obzir se mora uzeti:

- veličina zračne luke, uključujući vrstu i broj operacija
- plan zračne luke, osobito međusobni odnos između područja utvrđenih u zračnoj luci
- mogućnost i ograničenja sredstava obavljanja nadzora i ophodnji.

2.7 Postupci i uređaji za pregled putnika

Zaštitne preglede putnika smiju obavljati samo certificirani zaštitari. Na mjestu provedbe zaštitnog pregleda, ekipu čine:

- zaštitari koji daju upute putnicima/osobama prije prolaska MDV-a⁸
- zaštitar koji provodi zaštitni pregled putnika/osoba kroz MDV-a (oba spola)
- zaštitar koji na monitoru/RTG-a pregledava predanu prtljagu
- zaštitar koji provodi ručni pregled prtljage.

Zaštitni pregled putnika obavlja se:

- ručnim pregledom
- ručnim metal detektorom samo kao pomoćno sredstvo (Slika 6.)
- metal-detektorskim vratima (Slika 7.).

Slika 6.: Ručni metal detektor



Izvor: www.remex.org

⁸ MDV – metal detektorska vrata

Slika 7.: Metal detektor vrata



izvor: www.edge-group.info

Ukoliko zaštitar nemože utvrditi nosi li putnik zabranjene predmete, ne dopušta putniku pristup u zaštitno ograđeno područje ili ga se podvrgava ponovnom pregledu dok zaštitar ne bude siguran da putnik ne nosi zabranjene predmete.

Zaštitar na pripremi putnika za zaštitni pregled dužan je zatražiti od putnika da:

- iz prtljage izvadi prijenosno računalo i druge veće električne uređaje te ih odvojeno položi u posudice za pregled prtljage
- iz prtljage izvadi tekućine, gelove i sl. upakirane u plastične vrećice zapremnine 1 litre
- skine opasač, čizme i visoke cipele
- skine kaput, sako, šal, šešir i sl.
- kontrolira da je prtljaga postavljena u pravilan položaj na traci rtg-a

Zaštitar koji kontrolira prolaz putnika/osoba kroz MDV-a dužan je:

- kontrolirati reakciju MDV prilikom prolaska putnika
- kada se oglasi ili prikaže alarm MDV-a mora utvrditi uzrok tog alarma na način da podvrgne putnika ručnoj pretrazi ili putnika zaštitno pregleda ponovnim prelaskom kroz MDV

- obavljati ručnu pretragu putnika koji nisu izazvali alarm MDV, ali ih je računalni program MDV-a odabrao po principu slučajnog uzorka
- upravljati protokolom putnika kroz MDV tako da iza MDV nikad ne budu više od tri putnika koji preuzimaju svoju ručnu prtljagu poobavljenom rtg pregledu iste.

Ručni pregled obavlja zaštitar istog spola kao osoba koja je podvrgnuta pregledu. Ručni pregled se sastoji od pregleda tijela i odjeće prelazeći rukama preko tijela i odjeće, sustavno od glave do stopala, sprijeda i straga.

Ručni pregled uključuje fizički pregled:

- pokrivala za glavu
- gornjeg dijela tijela i odjeće (leđa, ovratnik, reveri, ramena, džepovi, ruke, kravate...)
- donjeg dijela tijela i odjeće (hlače ili suknje, unutarnji i vanjski dio pojasa, remeni, džepovi, porubi....)

Ručni pregled kad je primjereno, uključuje fizički pregled:

- kose
- obuće.

Ručni metal detektor se može koristiti kao dopunski način pregleda, te ne može nadomjestiti zahtjev za ručnim pregledom.

Trudnici je moguće ponuditi samo obavljanje ručnog pregleda ukoliko ista odbije prolazak kroz MDV.

Ukoliko dijete izazove alarm MDV, zaštitar/operator odgovarajućeg spola će zatražiti od roditelja dopuštenje za obavljanje pregleda.

Kod putnika ograničene pokretljivosti pregled se provodi na posebno odvojenom prostoru gdje se do tih mjesta dolazi kroz zaštitno ograničeni dio Zračne luke Split.

2.8 Postupci i uređaji za pregled prtljage

Prije zaštitnog pregleda, iz ručne prtljage se moraju izvaditi prijenosna računala i drugi veći elektronički uređaji te se njih pregledava posebno. Prije zaštitnog pregleda, iz ručne se prtljage moraju izvaditi LAG-ovi⁹ i njih se pregledava posebno. Kad se LAG-ovi vade iz ručne prtljage, putnik mora pokazati:

- sve LAG-ove u pojedinačnim spremnicima čija zapremnina nije veća od 100 mililitara i
- druge LAG-ove odvojeno.

Ručna se prtljaga pregledava:

- ručno ili
- rendgenskom opremom ili
- sustavima za otkrivanje eksploziva (engleski: Explosive Devices, EDS).

Ručni pregled prtljage sastoji se od provjere prtljage, uključujući njen sadržaj kako bi se osiguralo da ona ne sadrži zabranjene predmete.

Kada se koristi rendgenska oprema ili EDS, osoba koja obavlja zaštitni pregled mora pregledavati svaku sliku; svi se alarmi moraju riješiti na zadovoljstvo osobe koja obavlja zaštitni pregled kako bi se primjereno osiguralo da se u zaštitno ograničeno područje ili u zrakoplov ne unesu bilo kakvi zabranjeni predmet; svaki predmet čija gustoća smanjuje mogućnost osobe koja obavlja zaštitni pregled da analizira sadržaj ručne prtljage mora se izvaditi iz prtljage te se ponovno pregledava prtljaga, a izvađeni predmet posebno kao ručna prtljaga. Svaka torba za koju se utvrdi da sadrži veći elektronički uređaj pregledava se ponovno nakon što se uređaj izvadi. Psi za otkrivanje eksploziva i oprema za otkrivanje tragova eksploziva (engleski: Explosive Trace Detectors, ETD) mogu se koristiti kao doopunski način pregleda.

LAG-ovi se pregledavaju:

- rendgenskom opremom
- sustavima za otkrivanje eksploziva
- opremom za otkrivanje eksploziva
- trakama za ispitivanje kemijskih reakcija ili
- skenerima za tekućine u bocama.

⁹ LAG – Liquids, Aerosols ang Gels – Tekućine, aerosoli i gelovi

Kušanje ili testiranje na koži mogu se upotrijebiti kao dopunski način pregleda.

Zaštitar koji obavlja zaštitni pregled prtljage rendgenskim RTG uređajem mora se prijaviti vlastitom šifrom za obavljanje pregleda, koju unosi putem tastature u RTG uređaj kako bi mu se omogućilo upravljanje RTG uređajem. Tako se ujedno prati i rad zaštitara koji obavlja RTG pregled prtljage. Maksimalna dužina rada zaštitara na pregledu prtljage pomoću RTG uređaja bez prekida je 20 minuta. Ponovni rad na pregledu moguć je nakon 20 minuta obavljanja drugih zaštitarskih poslova u točki zaštitnog pregleda. Zaštitar kontrolira da se u prtljazi ne nalaze predmeti navedeni u listi zabranjenih predmeta. Ukoliko posumnja da se istoj nalaze zabranjeni predmeti, mora se zaustaviti daljnji protok prtljage te se izvršiti ručni pregled iste. Ukoliko zaštitar posumnja da se u prtljazi nalazi eksploziv, eksplozivna naprava ili sl. mora prtljagu zaustaviti na RTG uređaju te tihim alarmom (kodnom riječi) izvijestiti nadzornika koji će zatražiti intervenciju Postaje aerodromske policije „Resnik“ (PAP RESNIK).

Uređaj koji se koristi za pregled prtljage je Heimann HI-SCAN rendgenski uređaj (Slika 8.) kojim je jednostavno rukovati i koji pruža povećanu propusnost za sigurnosne kontrolne točke. Njegov snažan generator od 140kV nudi mogućnost penetracije čelika do 31mm a tehnologija diskriminacije materijala osigurava pouzdanu analizu slike. Inovativna tehnika i visok stupanj pouzdanosti čine ovaj uređaj izvrsnim alatom za pokrivanje osjetljivih područja inspekcije. Oprema operativnom osoblju nudi optimalnu potporu u donošenju odluka i znatno smanjuje vrijeme provjere.¹⁰

¹⁰ Izvor: Standardna operativna procedura (SOP) , GSS, Split, ožujak 2015.

Slika 8.: Hi-Scan RTG uređaj



Izvor: <http://www.directindustry.com>

Još jedan od uređaja za pregled prtljage, točnije tekućina, je EMA3 (Slika 9.), kompaktan stolni uređaj koji je napravljen da brzo prozrači boce sa komercijalnim pićima i prepozna eventualne opasne sastojke, kao npr. eksplozivne mješavine, kiseline i spojeve sa kisikom.

Može ispitati sve pitke tekućine za svakodnevnu upotrebu, kao:

- vodu
- bezalkoholne napitke
- slabo alkoholna pića (pivo)
- vino
- srednja do jaka žestoka pića

Tekućine moraju biti u bocama zapremnine 100 mililitara do 2000 mililitara. Ispitivanje opasnih sustanci se obavlja sa neionizirajućim elektromagnetskim poljem, spremnike nije potrebno otvarati. Uređaj može analizirati boce raznih oblika i veličina, može analizirati boce od prozirnog, obojenog stakla ili plastike, automatski prepoznaje metalne boce.

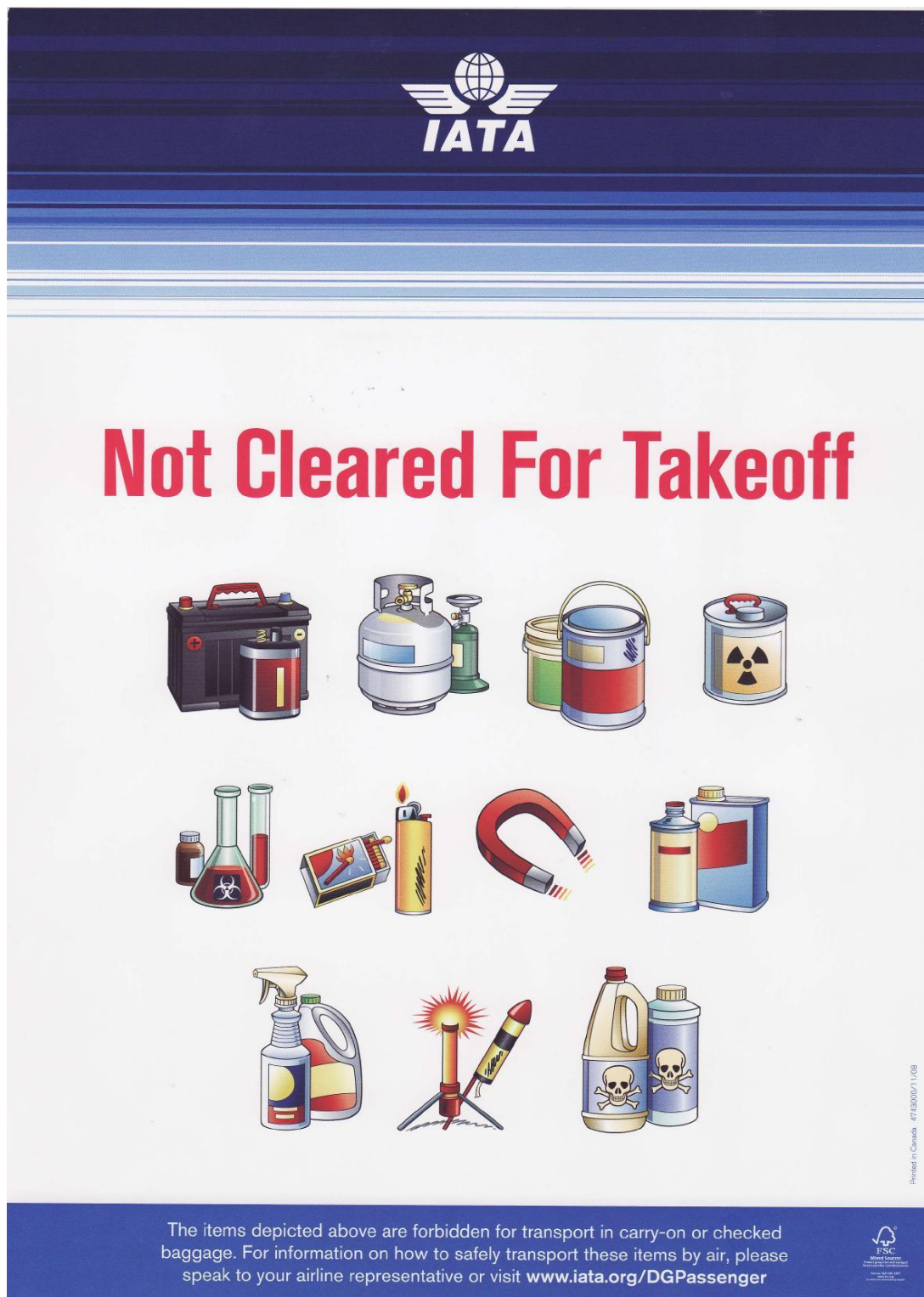
Slika 9.:EMA 3 (Electro Magnetic Analizator)



Izvor: www.ceia.net

2.9 Postupci i uređaji za pregled sumnjivog predmeta

Slika 10.: Predmeti zabranjeni u ručnoj i predanoj prtljazi



Izvor: www.split-airport.hr

Opasne robe su tvari i predmeti koji mogu prouzročiti značajan rizik za zdravlje, sigurnost, materijalna dobra i okoliš. Opasna roba je zabranjena za prijevoz u predanoj i ručnoj prtljazi putnika.

Zrakoplovni prijevoznik određuje količinu, težinu i dimenzije prtljage koja se prevozi.

Predanoj prtljazi ne smiju se unositi slijedeći predmeti:

- eksplozivi, uključujući detonatore, granate, mine
- plinovi – propan, butan
- zapaljive tekućine
- zapaljive tvari i materijali poput magnezija
- radioaktivne tvari
- oksidi i organski peroksidi
- otrovne i zarazne tvari
- korozivne kemikalije uključujući živu
- komponente sustava za dovod goriva motora za vozila kad sadrže gorivo.

Sadržaj liste nije potpun i identificira samo kategorije zabranjenih predmeta koje je potrebno odstraniti iz predane prtljage. U prtljagu koju putnik unosi u zrakoplov, odnosno u ručnu prtljagu ne smiju se unositi:

- vatreno oružje i ostali predmeti koji mogu izbacivati projekte i izazvati ozbiljnu ozljedu
- oštri/šiljasti predmeti s oštricom ili zašiljenim vrhom koji mogu uzrokovati ozbiljnu ozljedu
- alati koji se mogu upotrijebiti za nanošenje ozbiljne ozljede ili za prijetnju sigurnosti zrakoplova
- tupi predmeti koji mogu uzrokovati ozbiljne ozljede glav kad se njima udara
- eksplozivi, zapaljive tvari i naprave koje mogu uzrokovati ozbiljne ozljede ili prijetnju sigurnosti zrakoplova
- kemikalije i otrovne tvari.

Nakon uočavanja ili dojave o sumnjivom predmetu, kontaktira se Postaja aerodromske policije „Resnik“, tj. službenik za protueksplozijsku zaštitu.

Službenici protueksplozijske zaštite na raspolaganju imaju vodiča službenog psa za detekciju eksploziva i uređaj za EDS.

Nakon osiguranja mjesta događaja vrši se preliminarni test s EDS uređajem i provjera psom za detekciju eksploziva. U slučaju pozitivnih rezultata pozivaju se službenici Protueksplozijskog odjela PU-SD te se vrši potpuna ili djelomična evakuacija ugroženog objekta. Po dolasku službenika za Protueksplozijskog odjela vrši se snimanje pomoću prijenosnog RTG uređaja „Vidisco“ (Slika 11.) i EOD 9 zaštitnog odijela (Slika 12.). U slučaju da je prijetnja stvarna vrši se neutralizacija sumnjivog predmeta, uništavanje vodenim razbijačem (Slika 13.).

Slika 11.: Prijenosni RTG uređaj „Vidisco“



Izvor: www.vidisco.com

Slika 12.: EOD 9 zaštitno odijelo



Izvor: www.luveti.hr

Slika 13.: Vodeni razbijač



Izvor: www.hrvatski-vojniki.hr

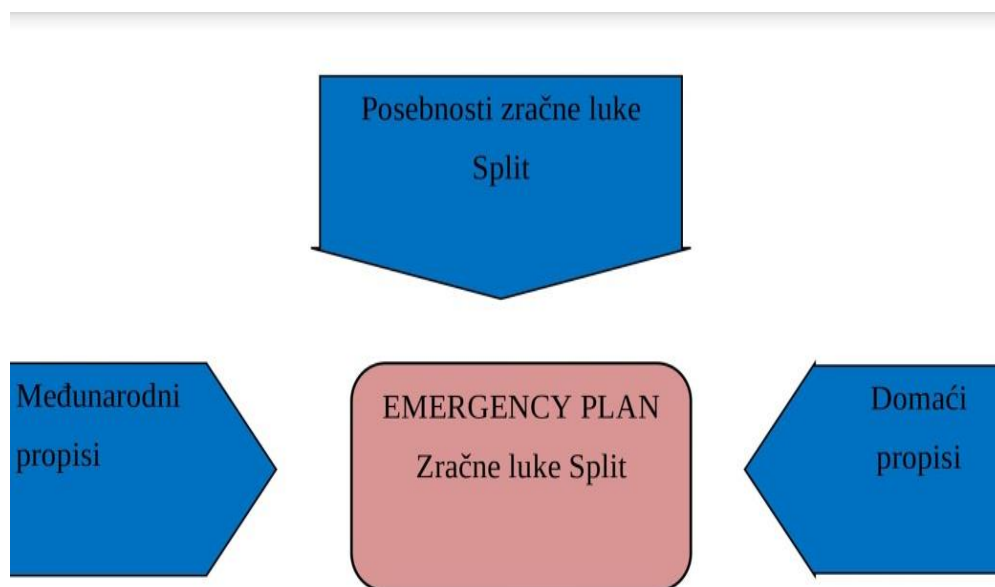
2.10 Zakonske regulative RH

Domaći propisi moraju biti u skladu sa prihvaćenim međunarodni standardima. Ishodište svih domaćih propisa je Zakon o zračnom prometu (NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14), koji definira nadležna tijela i ustrojstvo, te mjere koje treba poduzeti da se zaštiti zračni promet.

Nacionalni program zaštite zračnog prometa je temeljni dokument koji sadrži sve mjere zaštite zračnog prometa od nezakonitog ometanja, u skladu s međunarodnim ugovorima koji obavezuju Republiku Hrvatsku.

Izloženost zračne luke kao ključni element sustava sigurnosti zračnog prometa daje poseban naglasak na njenu sigurnosnu regulativu. Prema globalnoj regulativi, sustav sigurnosti zračne luke temelji se na implementaciji sustava sigurnosti u fizičku strukturu zračne luke i na operativnim planovima u izvanrednim situacijama (Emergency plan), što je prikazano na Slici 14.

Slika 14.: Podloga za izradu Emergency plana



Izvor: Emergency plan Zračne luke Split

Svim demokratskim društvima je interes održati zakonitost vlasti i vladavinu zakona. Nakon terorističkog napada 11. rujna 2001. godine na New York, Ujedinjeni Narodi su se uključili u neutralizaciju porasta terorizma, donošenjem Rezolucije 1373, kao odgovor na teroristički napad. Prijetnje koje predstavlja terorizam danas nemjerljivo su smrtonosnije nego prijašnjih desetljeća, te to treba biti ključno u stvaranju efikasnog sustava sigurnosti zračnih luka.

U prosincu 2001. godine usvojena je europska definicija terorizma. Tada je i precizno definirano što se smatra imovinom, te je predviđeno da se terorističkim aktom smatra svaki oblik podupiranja terorizma, uključujući i saznanje o postojanju planova za izvođenje terorističkih napada.

U općoj teoriji kaznenog prava i u nacionalnim zakonodavstvima uvijek se razlikuju osnovna od posebnih kaznenih djela terorizma. Bit osnovnih djela terorizma sastoji se u izazivanju opasnosti i straha najširih razmjera uporabom opasnih sredstava (eksplozivom, podmetanjem vatre i sl.). U Hrvatskom zakonodavstvu kazneno djelo terorizma inkriminirano je u članku 97. Kaznenog zakona koji glasi:

„Stavak 1. Tko s ciljem ozbiljnog zastrašivanja stanovništva, ili prisiljavanja države ili međunarodne organizacije da što učini ili ne učini, ili ozbiljnog narušavanja ili uništavanja temeljnih ustavnih, političkih, gospodarskih ili društvenih struktura države ili međunarodne organizacije, počini jedno od sljedećih djela koje može ozbiljno naštetiti državi ili međunarodnoj organizaciji:

1. napade na život osobe koji mogu prouzročiti smrt
2. napadne na tijelo drugoga
3. otmicu ili uzimanje talaca
4. uništenje državnih ili javnih objekata, prometnog sustava, infrastrukture uključujući i informacijske sustave, nepokretne platforme na epikontinentalnom pojasu, javnog mjesta ili privatne imovine koje može ugroziti živote ljudi ili prouzročiti znatnu gospodarsku štetu
5. otmicu zrakoplova, broda ili drugih sredstava javnog prijevoza ili prijevoza robe
6. izrada, posjedovanje, pribavljanje, prijevoz, opskrba ili uporaba oružja, eksploziva, nuklearnog, biološkog ili kemijskog oružja, kao i istraživanje i razvoj nuklearnog, biološkog ili kemijskog oružja
7. ispuštanje opasnih tvari ili prouzročenje požara, eksplozija ili poplava, čime se ugrožava život ljudi

8. ometanje ili obustava opskrbe vodom, električnom energijom ili drugim osnovnim prirodnim resursom, čime se ugrožava život ljudi ili

9. posjeduje ili koristi radioaktivne tvari ili izrađuje, posjeduje ili koristi uređaj za aktiviranje, raspršivanje ili emitiranje radioaktivnog materijala ili ionizirajućeg zračenja, koristi ili ošteti nuklearni objekt tako da dođe do ispuštanja radioaktivnog materijala, ili upotrebom sile ili prijetnje zahtijeva radioaktivni materijal, uređaj za aktiviranje, raspršivanje ili emitiranje radioaktivnog materijala ili nuklearni objekt, kaznit će se kaznom zatvora od tri do petnaest godina.

Stavak 2. Tko prijeti počinjenjem kaznenog djela iz stavka 1. ovoga članka, kaznit će se kaznom zatvora od šest mjeseci do pet godina.

Stavak 3. Ako su kaznenim djelom iz stavka 1. ovoga članka prouzročena velika razaranja ili je prouzročena smrt jedne ili više osoba, počinitelj će se kazniti kaznom zatvora najmanje pet godina.

Stavak 4. Ako počinitelj prigodom počinjenja kaznenog djela iz stavka 1. ovoga članka s namjerom usmrti jednu ili više osoba, kaznit će se kaznom zatvora najmanje deset godina ili kaznom dugotrajnog zatvora.“¹¹.

„Strategija nacionalne sigurnosti“ je dokument koji sukladno Ustavu Republike Hrvatske utvđuje i prihvaća političke stavove o temeljnim pitanjima nacionalne sigurnosti. Ovaj dokument osigurava osnove za kreiranje i provedbu sustavnih institucijskih rješenja te mjera i aktivnosti u pogledu reagiranja na opće sigurnosne izazove i konkretne oblike ugrožavanja Republike Hrvatske.¹²

Pod nacionalnom sigurnošću Republike Hrvatske razumijevaju se:

1. određeno (postignuto ili projektirano) stanje sigurnosti
2. funkcionalno područje djelovanja različitih sigurnosnih institucija, zajedno s ukupnim društvenim nastojanjima na polju postizanja sigurnosnih ciljeva, te
3. same institucije sigurnosti, povezane u uređeni sustav odnosa.

Republika Hrvatska nastoji izgrađivati stanje nacionalne sigurnosti u kojem će biti osigurana njena sloboda, suverenost i teritorijalni integritet u okvirima međunarodno prihvaćenih aranžmana, ljudske slobode i prava njenih građana, politička i socijalna stabilnost društva, stabilan ekonomski razvoj u uvjetima slobode tržišta i poduzetništva, funkcioniranje pravne

¹¹ Kazneni zakon, Narodne novine, članak 97., N.N. br. 61/15, Zagreb, 30.05.2015. godine

¹² Strategija nacionalne sigurnosti, članak 1., N.N. 32/02, Zagreb, 19.03.2002. godine

države, unutarnji red i osobna sigurnost građana, te zdravi i stabilni ekološki uvjeti. U navedenom smislu, nacionalna se sigurnost može definirati kao stanje zaštićenosti temeljnih vrijednosti društva i na njima zasnovanih institucija.¹³

Terorizam kao globalna prijetnja najizravnije naglašava važnost načela nedjeljivosti sigurnosti. Mada se na njegovu opasnost učestalo i sustavno upozoravalo u protekloj dekadi, stvarnim je globalnim izazovom terorizam postao nakon napada na Sjedinjene Američke Države, 11. Rujna 2001. Bez odgovarajuće suradnje čitave međunarodne zajednice, terorizam kao globalna prijetnja neće biti iskorijenjen. Iako nije uzravno ugrožena, Hrvatska izravno podupire napore i ciljeve Međunarodne antiterorističke koalicije, predvođene Sjedinjenim Američkim Državama. Hrvatska, sukladno s vlastitim mogućnostima, u koordiniranim naporima s međunarodnom zajednicom, Koaliciji pruža aktivnu potporu. Riječ je o strateškom opredjeljenju za zajedničke vrijednosti, ciljeve i sredstva.¹⁴

S obzirom da je dokument „Strategija nacionalne sigurnosti“ donesen 2002. godine, potrebno je donijeti novu strategiju. Prvenstveno je treba preoblikovati da bude primjerena članstvu Republike Hrvatske u NATO-u i Europskoj Uniji. Također je prema dokumentu, koncept sigurnosti nazadan te se temelji na državnoj sigurnosti koja izostavlja sigurnost svojih građana i članova društva, a ujedno se ukazuje na zakašnjelu europizaciju Hrvatske.

Dana 07. listopada 2015. godine Vlada Republike Hrvatske donijela je Odluku o donošenju nacionalne strategije za prevenciju i suzbijanje terorizma, koja ima za svrhu odrediti strateški okvir Republike Hrvatske prema problematici borbe protiv terorizma te na nacionalnoj razini dati smjernice za nadogradnju postojećih i izgradnju novih mehanizama i mjera za prevenciju i suzbijanje terorizma. Strategija se temelji na odredbama, načelima i vrijednostima Ustava Republike Hrvatske, Povelje Ujedinjenih naroda, članstva u Europskoj Uniji i NATO-u te ostalih preuzetih međunarodno-pravnih obveza, a posebno na području zaštite ljudskih prava i sloboda, prava izbjeglica i humanitarnog prava. Strategija tematski nadopunjuje Strategiju nacionalne sigurnosti Republike Hrvatske te druge nacionalne strateške dokumente vezane uz prevenciju i suzbijanje terorizma. Dodatno, Strategija podupire i one ciljeve i vrijednosti koje su zacrtani u Globalnoj protuterorističkoj strategiji Ujedinjenih naroda (UN) i

¹³ Strategija nacionalne sigurnosti, članak 2., N.N. 32/02, Zagreb, 19.03.2002. godine

¹⁴ Strategija nacionalne sigurnosti, članak 12., N.N. 32/02, Zagreb, 19.03.2002. godine

Protuterorističkoj strategiji Europske Unije (EU), kao i drugim temeljnim protuterorističkim dokumentima iz okvira rada UN, EU, NATO, OEES¹⁵ i Vijeća Europe.¹⁶

U načelu, teroristička ugroza može varirati između pojedinačnih napada na visoko simbolične vrijednosti, napada s ciljem izazivanja što većeg broja žrtava, širenja što intenzivnijeg straha i što većih mjera razaranja, te napada na nacionalne kritične infrastrukture, odnosno na sustave, mreže i objekte od nacionalne važnosti čiji prekid djelovanja ili prekid isporuka roba ili usluga može imati ozbiljne posljedice na nacionalnu sigurnost, zdravlje i živote ljudi, imovinu i okoliš, sigurnost i ekonomsku stabilnost i neprekidno funkcioniranje vlasti.

U kontekstu nacionalne sigurnosti Republike Hrvatske, nestabilnosti koje proizlaze iz problema prisutnih u procesu političke, društvene i ekonomske tranzicije na području jugoistočne Europe izazivaju neželjene procese radikalizacije i ekstremizme koji potencijalno mogu prerasti u terorizam. Sigurnosnu prijetnju predstavlja i razvoj događaja na kriznim područjima u svijetu s kojih se terorističke aktivnosti mogu prenijeti i na područje Republike Hrvatske i time direktno ili indirektno ugroziti nacionalna sigurnost. Stoga je od posebne važnosti onemogućiti pokušaj putovanja u i iz kriznih žarišta s namjerom sudjelovanja u terorističkim aktivnostima.¹⁷

Obveza zračne luke je izrada procjene ugroženosti i plana sigurnosti zračne luke. Službama koje djeluju u zračnoj luci zadaća je provođenje mjera i postupaka zaštite zračnog prometa od akata protuzakonitog djelovanja:

- služba sigurnosti zračne luke
- služba sigurnosti zrakoplovnog prijevoznika
- zrakoplovne vlasti
- vojska
- policija
- ostali čimbenici.

Mora postojati dobra opremljenost i obučenost svih subjekata na zračnoj luci u uporabi s odgovarajućom i preventivnom zaštitinom opremom, kako bi se stvorili sigurni radni uvjeti i

¹⁵ OEES – Organizacija za europsku sigurnost i suradnju

¹⁶ Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma, članak 1. i 2., N.N. 108/15, Zagreb, 07.10.2015. godine

¹⁷ Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma, članak 11. i 12., N.N. 108/15, Zagreb, 07.10.2015. godine

spriječili zastoji u odvijanju procesa rada kao i moguće posljedice za zdravlje i život radnika, što je u Republici Hrvatskoj implementirano u Zakonu o zaštiti na radu. Osnovna pravila zaštite na radu moraju udovoljavati zahtjevima koje sadrže sredstva rada kad su u upotrebi i imaju prednost u odnosu na posebna pravila zaštite na radu. Poslodavac je dužan organizirati i provoditi zaštitu na radu, imajući na umu prevenciju rizika te obavještanje, osposobljavanje, organizaciju i sredstva rada. U svrhu unaprjeđenja sigurnosti i zaštite zdravlja radnika poslodavac je dužan poboljšavati razinu zaštite na radu i usklađivati radne postupke s promjenama i napretkom na području tehnike, zdravstvene zaštite, ergonomije i drugih znanstvenih i sličnih područja.¹⁸

2.11 Mjere za poboljšanje u zaštiti od terorizma

U sustavu zračnog prometa preventivne mjere i postupci umanjuju rizik i time povećavaju razinu sigurnosti od mogućeg terorističkog napada te pripremaju sustav zaštite i obrane za učinkovit odgovor u slučaju njegovog izvođenja. Mogući teroristički događaj zahtijeva učinkovito planiranje i izdvajanje sredstava prije nego dođe do napada.

Sve radnje koje bi se trebale provoditi na razini države, ministarstva, agencija i državnih organa u skladu su sa Strategijom nacionalne sigurnosti. Država donosi zakone i podzakonske propise koji uređuju područje zaštite i spašavanja i djelovanja u krizni situacijama, te propise koji povezuju dijelove sustava u funkcionalnu cjelinu.

Na državnoj razini treba izraditi:

- procjenu stvarne ugroženosti zračnih luka
- stvarne scenarije
- strateški i taktički plan provedbe
- plan upravljanja rizikom u kriznim događajima
- plan zaštite i obrane od terorističkog napada za svaku zračnu luku.

Na razini ministarstva treba izraditi:

- nacionalni program zaštite zračnog prometa
- procjenu stvarne ugroženosti svake zračne luke posebno
- plan mobilizacije službi za izvanredne događaje i opreme

¹⁸ Zakon o zaštiti na radu, N. N. 71/14, 25.12.2014. godine

- plan pozivanja cjelokupnog osoblja na svim razinama
- uspostava koordinacijskog stožera za katastrofe.

Potreba za gore navednim javlja se iz razloga što je teorizam živa materija koja se razvija, raste i poprima sve raznolikije oblike. Kroz izradu stvarnih scenarija temeljenim na dosadašnjim događajima i procjenama možebitnih događaja ovisno o specifičnostima zračnih luka te provođenjem prvenstveno edukacija i situacijskih vježbi u kojima bi sudjelovali svi akteri, najlakše će se doći do rezultata u vidu poboljšanja kroz uočavanje pogrešaka i propusta prilikom same vježbe. Jedna od najvažnijih stavki je lanac zapovijedanja koji mora biti što jednostavniji i učinkovitiji. Moraju biti točno opisani poslovi u kriznim situacijama za svakog pojedinca. Češće provođenje vježbi dovelo bi automatizma i rješavanja mogućih nejasnoća.

Potrebno je educirati sve koji će djelovati ili koji se nalaze u području napada na zračnu luku, zdravstvene djelatnike i za druge službe koje dolaze u kontakt s eventualnim bolesnikom. Također treba uputiti i javnost.

Prema Direktivi EU i Zakonu o zaštiti i spašavanju RH, planovi na razini županija i općina trebaju sadržavati sigurnosne mjere i postupke od mogućeg terorističkog napada, planove opremanja, način djelovanja sustava, izvore i način financiranja, pojedinačne i skupne zadaće, odgovornosti i ovlasti, osobe odgovorne za provođenje zadaća.

Svi elementi sustava sigurnosti zračnog prometa prema ulozi, mogućnosti, zadacima, odgovornostima trebaju provoditi standardne operativne postupke. Postupanje se treba temeljiti na operativnim planovima o mogućem terorističkom napadu na zračnu luku. Planovi moraju imati jasno određene ciljeve koji moraju obuhvatiti:

- organizacijske mjere sigurnosti
- fizičke mjere sigurnosti
- tehničke mjere sigurnosti
- komunikacijske mjere sigurnosti
- psihofizičke mjere sigurnosti
- računalne mjere sigurnosti.

Kako bi se sustav sigurnosti zračne luke mogao suočiti s mogućim terorističkim napadom, mora postojati dobra opremeljenost i obučenost u uporabi s odgovarajućom preventivnom i zaštitnom opremom. Kako bi se umanjile posljedice mogućeg terorističkog napada moraju se provesti sljedeća načela:

1. prepoznavanje, uzbuđivanje, nadzor, identifikacija, verifikacija i prestanak opasnosti
2. fizička zaštita – tijela, dišnih organa i kolektivna zaštita
3. medicinska zaštita – zaštita tijela, zbrinjavanje, liječenje i terapija
4. dekontaminacija (u slučaju napada kemijskim oružjem).

Kako se tehnologija stalno nadograđuje i napreduje, kao mjera poboljšanja u zaštiti od mogućeg terorističkog napada bila bi i suvremenija i novija tehnička oprema koja se koristi za rad na Zračnoj luci Split, poput ručnog metal detektora PD240 (Slika 15.) koji kombinira visoku pouzdanost i ergonomičnost s naprednim otkrivanjem i značajkom signalizacije operatoru. Učinkovita osjetljivost na sve metale, puna usklađenost sa standardima sigurnosti te visoka otpornost na vanjske metalne mase su glavne osobitosti ovog metal detektora.

Slika 15.: Ručni metal detektor PD240



Izvor: www.ceia.net

Također se pregled prtljage može poboljšati G-Scan Gamma uređajem (Slika 16.) koji je osjetljiv na radioaktivno zračenje i dizajniran da u sklopu s RTG uređajem pregledava ručnu prtljagu.

Slika 16.: G-Scan Gamma uređaj



Izvor: www.ceia.net

Metal detektor vrata kojima se može poboljšati pregled putnika kao mjera poboljšanja su PMD2 Plus (Slika 17.), koja odlikuju superiorna detekcija i propusnost. Napravljena su prema sigurnosnim standardima, a kao veliku prednost imaju prepoznavanje predmeta koji ne spadaju u skupinu sumnjivih i neće zvučno reagirati na njih (ključevi, cipele, kovanice, sat i dr.).

Slika 17.: PMD2 metal detektor vrata



Izvor: www.ceia.net

Sigurnost zračnog prometa, putnika, posade kao i zemaljskog osoblja zadaća je svake države.

Ključni element svih procjena i analiza u borbi protiv terorizma je preventiva. Kad se sagleda ugrožavanje novim oblicima terorizma, stanje je vrlo zabrinjavajuće. Taj problem možda najjasnije može pokazati nedostatke činjenicom da nijedan objekt javnog okupljanja nije siguran, pa tako ni zračna luka.

3. ZAKLJUČAK

Više od dva milijuna ljudi svakodnevno u svijetu prelazi granice, dok gotovo milijardu i pol ljudi godišnje putuju komercijalnim letovima. Više od trideset milijuna tona tereta prevozi se zrakom. Kad bi netko pokušao teroristički čin neupitno je kolike bi katastrofalne posljedice bile. Zračne luke su vrlo rizična skupina mogućeg terorističkog cilja.

Sama Zračna luka Split se nalazi u vrlo prometnom području Europe, a srednjedalmatinska regija s blagom mediteranskom klimom je zanimljivo turističko odredište s tendencijom razvitka u budućnosti. U slučaju opasnosti os terorističkog čina cijela bi Hrvatska osjetila posljedice, posebice turizam koji vrlo mnogo doprinosi cjelokupnom gospodarstvu.

Ne postoji nijedna država u svijetu koja ima cjelovitu organizaciju sustava sigurnosti od mogućeg napada terorizma na zračnu luku. Vrlo je vjerojatno, kad bi se radilo o terorističkom napadu na zračnu luku, da bi se koristilo biološko oružje. Takav bi napad proizveo velike i strašne posljedice, teže ga je uočiti, predvidjeti i spriječiti, a ostavio bi dugotrajne posljedice.

Sigurnosni sustavi zračnih luka moraju se znatno poboljšati. Zaštita zračne luke se mora provesti na državnoj razini, od jednostavnih mjera kroz niz širih mjera gdje moraju biti uključeni svi sustavi, od pojedinca do cjelokupnog društva. Mjere sigurnosti se moraju graditi sustavno kako bi ispunjavale svoje zadatke, kako bi se zračna luka zaštitila u najboljoj mogućoj mjeri.

Djelatnici svih elemenata sustava sigurnosti zračnog prometa trebaju biti stručno osposobljeni, neprestano se usavršavati, te terorizam kao mogućnost shvatiti vrlo ozbiljno i stvarno prisutno.

Zračna luka Split ima izrađen Emergency plan izrađen u skladu s međunarodnim i domaćim propisima, te je glavno zapovjedno i koordinacijsko tijelo Lokalno povjerenstvo za zaštitu zračnog prometa.

Teško je prosuditi razinu rizika i ugroženosti zračne luke u današnje vrijeme, stoga čovjek ostaje kao ključan čimbenik u ublažavanju posljedica od mogućeg terorističkog napada na zračnu luku.

4. LITERATURA

- (1) Hoffman, B.: Inside Terrorism, New York, Chichester, West Sussex publishing Company, 2006.
- (2) ICAO: Safety Management Manual (SMM), Montreal, 2006.
- (3) Orehovec, Z., Bradaš, Z., Stipetić, D.: Zaštita od terorizma i drugih suvremenih oblika ugroza, VŠS, e-izdanje 2011.
- (4) Orehovec, Z, i dr: Zaštita od terorizma i drugih suvremenih oblika ugroza; MORH, Zagreb, 2014.
- (5) Pravilnik i provedbeni plan mjera i postupaka za slučaj izvanrednog događaja u zračnom prometu ili Zračnoj luci Split, Kaštela, 1996.
- (6) Steiner, S.: Elementi sigurnosti zračnog prostora, Sveučilište u Zagrebu, Fakultet prometnih znanosti, Zagreb, 1998.
- (7) Taylor M., Horgan J.: The future of terrorism, Frank Cass Publishers, 2000.

PROPISI:

1. Kaneni zakon, N.N., br. 61/15
2. Nacionalni program kontrole kvalitete zaštite civilnog zračnog prometa
3. Nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa
4. Strategija nacionalne sigurnosti
5. Nacionalna strategija za prevenciju i suzbijanje terorizma
6. Zakon o policiji, N.N., br. 33/15
7. Zakon o zaštiti na radu, N.N., br. 71/14
8. Zakon o zračnom prometu, N.N., br. 92/14

INTERNETSKI IZVORI:

1. hr.wikipedia.org/wiki/zracna_luka_Split/24.05.2016.
2. www.ceia.net/30.05.2016.
3. www.directindustry.com/24.05.2016
4. www.edge-group.info/24.05.2016.
5. www.luveti.com/29.05.2016.
6. www.remex.org/24.05.2016.
7. www.split-airport.hr/24.05.2016.

8. www.vidisco.com/30.05.2016.