



## ZRAČNI PROMET: SIGURNOST CIVILNOG ZRAČNOG PROMETA

Sigurnost zračnog prometa (treba je razlikovati od zrakoplovne sigurnosti<sup>[1]</sup>) postoji kako bi se spriječile zlonamjerne radnje usmjerene na zrakoplove, njihove putnike i članove posade. Nakon strašnih napada iz 2001. EU je donio niz sigurnosnih pravila za zaštitu civilnog zračnog prometa. Ta se pravila redovno ažuriraju kako bi se u obzir uzeli novi rizici. Države članice zadržavaju pravo na primjenu strožih mjera.

### PRAVNA OSNOVA

Članak 100. stavak 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije.

### CILJEVI

Sigurnost zračnog prometa podrazumijeva sprečavanje nezakonitog ometanja, poglavito sprečavanjem toga da oružje i eksplozivi dođu u blizinu zrakoplova. Ona je već desetljećima jedno od prioritetnih pitanja, posebice nakon terorističkih napada u rujnu 2001. Otada se regulatorni okvir u tom području u cijelom svijetu znatno proširio, i to ili na nacionalnoj razini ili na temelju međunarodne suradnje/sporazuma, ili pak posredstvom Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva<sup>[2]</sup> (ICAO), odnosno na osnovi Priloga 17. Čikaškoj konvenciji te s njom povezanog Univerzalnog programa za kontrolu sigurnosti<sup>[3]</sup> (USAP). Europska unija je sa svoje strane razvila odgovarajuću politiku koja se redovito ažurira kako bi se u obzir uzeli novi rizici, prijetnje i tehnološke promjene.

### POSTIGNUĆA

Nakon terorističkih napada u rujnu 2001. donesena je Uredba (EZ) br. 2320/2002<sup>[4]</sup> kako bi se osigurala zaštita civilnog zračnog prometa te državama članicama pružila

[1] Zrakoplovna sigurnost odnosi se na postupke projektiranja, izgradnje i održavanja zrakoplova te na njihovu uporabu (3.4.9).

[2] Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva (ICAO) specijalizirana je agencija Ujedinjenih naroda utemeljena Konvencijom o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (također poznatom pod nazivom „Čikaška konvencija”), koja je potpisana 7. prosinca 1944. i koja danas broji 191 zemlju potpisnicu. Organizacija prije svega utvrđuje „standarde i preporučene prakse” koje provode države ugovornice, no ne postoji obvezujući mehanizam kojim bi se jamčila njihova ispravna primjena.

[3] Prilogom 17. Čikaškoj konvenciji utvrđuju se standardi i preporučene prakse za jamčenje sigurnosti međunarodnog zračnog prometa. Univerzalni program za kontrolu sigurnosti (USAP) pokrenut je 2002. kako bi se nadziralo pridržavaju li se zemlje članice Međunarodne organizacije civilnog zrakoplovstva tih standarda.

[4] L 355, 30.12.2002., str. 1.



osnova za zajedničko tumačenje Priloga 17. Čikaškoj konvenciji. U ožujku 2008. ta uredba zamijenjena je Uredbom (EZ) br. 300/2008<sup>[5]</sup>.

Parlament i Vijeće usvojili su Uredbu (EZ) br. 300/2008 kako bi se utvrdila zajednička pravila i osnovni standardi u vezi sa sigurnošću zračnog prometa kao i mehanizmi za nadzor njihove primjene. Uredba je upotpunjena nizom propisa koje je Komisija donijela u okviru postupka komitologije (općim mjerama kojima se dopunjuju osnovni zajednički standardi ili detaljnim mjerama potrebnim za provedbu tih standarda<sup>[6]</sup>). Vrijedi napomenuti da se provedbena pravila „koja sadrže povjerljive sigurnosne informacije” ne objavljuju. Regulatorni okvir EU-a temelji se na obvezujućim osnovnim zajedničkim standardima te sljedećim osnovnim načelima:

- svaka država članica odgovorna je za sigurnost letova koji polijeću s njezina teritorija („odgovornost države domaćina” kako ju je utvrdila Međunarodna organizacija civilnog zrakoplovstva (ICAO))
- svi putnici, osoblje i sva prtljaga moraju se detaljno pregledati prije ukrcaja. Teret, pošta i zalihe za opskrbu tijekom leta također se detaljno pregledavaju prije utovara osim ako su već prošli odgovarajuću sigurnosnu kontrolu
- države članice zadržavaju pravo provođenja strožih sigurnosnih mjera ako to smatraju potrebnim

Regulatornim okvirom EU-a obuhvaćeni su svi aspekti lanca zračnog prometa koji mogu utjecati na sigurnost u zrakoplovu i/ili infrastrukturu. Tu se ubrajaju: zračna luka, zrakoplov, putnici, prtljaga, teret, zalihe za opskrbu zračne luke i zalihe za opskrbu tijekom leta, sigurnosno osoblje te oprema. Pravila EU-a odnose se na sve zračne luke u Uniji otvorene za civilno zrakoplovstvo, sve operatore koji pružaju svoje usluge u tim zračnim lukama, uključujući zračne prijevoznike i sve druge operatore koji „primjenjuju standarde sigurnosti zračnog prometa” te pružaju robe i usluge zračnim lukama ili njihovim posredstvom<sup>[7]</sup>. Sigurnosni standardi koji se primjenjuju mogu biti razmjerni s obzirom na dotični zrakoplov, operaciju ili promet.

U tom kontekstu svaka država članica imenuje jedno tijelo nadležno za koordinaciju i nadzor nad provedbom zakona o sigurnosti zračnog prometa te sastavlja i provodi „nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa” (kojim se određuju uloge i obveze svih relevantnih operatora). Države članice također uspostavljaju i provode „nacionalne programe za kontrolu kvalitete” (kako bi se utvrdilo u kojoj se mjeri operatori pridržavaju pravila te kako bi se osigurale mjere za uklanjanje manjkavosti), nameću sankcije u slučaju kršenja pravila te surađuju s Komisijom prilikom kontrola koje ona provodi radi provjere usklađenosti s pravilima EU-a o sigurnosti zračnog prometa. Dotični pružatelji usluga sastavljaju i provode „program zaštite” kako bi djelovali u skladu sa zakonodavstvom EU-a i „nacionalnim programom zaštite civilnog zračnog prometa” države članice u kojoj se nalaze. Komisija provodi nenajavljene inspekcije zračnih luka i operatora u suradnji s nacionalnim tijelima nadležnim za

---

[5]SL L 97, 9.4.2008., str. 72.

[6]detaljne mjere za provedbu zajedničkih osnovnih standarda objedinjene su u Uredbi (EU) 2015/1998.

[7]Pravila EU-a koja se odnose na sigurnost zračnog prometa također se primjenjuju na Norvešku, Island, Lihtenštajn i Švicarsku.



sigurnost zračnog prometa (ta se tijela također kontrolira) u cilju praćenja provedbe zakonodavstva EU-a.

Od srpnja 2014. zračni prijevoznici koji namjeravaju u EU prevoziti teret iz neke od zračnih luka koje se ne nalaze u EU-u moraju biti usklađeni s „programom ACC3” kako bi se zajamčilo da je taj teret fizički pregledan prema standardima EU-a. U tom pogledu nadležna tijela dotičnih država članica, kada je to potrebno, provode provjere na licu mjesta u zračnim lukama trećih zemalja.

Radi olakšavanja zračnog prometa Komisija može priznati standarde sigurnosti zračnog prometa treće zemlje kao jednakovrijedne, kao što je to učinila u slučaju SAD-a, Kanade i nekoliko europskih zemalja koje nisu članice EU-a. K tome, od lipnja 2012. EU i SAD uzajamno priznaju sustave sigurnosti zračnog tereta, neovisno o tome prevozi li se teret isključivo teretnim ili putničkim zrakoplovom. Slijedom toga, zračni prijevoznici koji prevoze teret između EU-a i SAD-a ne moraju primjenjivati dodatne zahtjeve EU-a ili SAD-a.

Aktualnim zakonodavnim okvirom državama članicama prepušteno je da same odluče o načinu pokrivanja troškova sigurnosti zračnog prometa. Komisija je 2009. predložila direktivu kako bi osigurala primjenu ključnih načela poput povezanosti s troškovima i odsustva diskriminacije među prijevoznicima ili putnicima<sup>[8]</sup>. Međutim, tim prijedlogom nije usvojeno stajalište o ključnom pitanju treba li troškove sigurnosti pokrivati iz javnih sredstava ili u skladu s načelom „korisnik plaća” te se odluka o tome donosi na nacionalnoj razini u skladu s načelom supsidijarnosti. Budući da zakonodavno tijelo nije odobrilo taj prijedlog, Komisija ga je povukla 2015. godine.

## ULOGA EUROPSKOG PARLAMENTA

Europski parlament oduvijek je sigurnost civilnog zračnog prometa smatrao jednim od prioriteta Europske unije te je podržavao uspostavu strogog i učinkovitog sustava sprečavanja i izbjegavanja terorističkih napada. Parlament je također istaknuo važnost temeljnih prava građana te potrebu za uravnoteženjem mjera poboljšanja sigurnosti zračnog prometa snažnim i primjerenim zaštitnim mehanizmima u cilju zaštite privatnosti te osobnog dostojanstva i zdravlja građana.

Stoga je primjerice Rezolucijom od 23. listopada 2008. primorao Europsku komisiju da povuče i izmijeni svoj prijedlog o tjelesnim skenerima za pregled osoba, dok je u izvješću od 1. lipnja 2011. pozvao na to da se pri sigurnosnom pregledu osoba isključe svi oblici tehnologije koji počivaju na ionizacijskom zračenju i predložio korištenje samo onih skenera kojima se tijelo prikazuje u obliku crteža, kao i da se s pregledom povezani podaci ne pohranjuju i ne čuvaju. Zakon o tjelesnim skenerima donesen u studenom 2011.<sup>[9]</sup> ispunjava te kriterije.

Parlament postupak komitologije općenito smatra neprimjerenim u sektoru sigurnosti zračnog prometa, barem u pogledu mjera koje utječu na prava građana. Stoga je u izvješću iz lipnja 2011. zatražio svoju potpunu uključenost kroz postupak suodlučivanja, što još uvijek nije ostvareno.

---

[8] [COM\(2009\)0217](#).

[9] Uredbe Komisije (EU) br. 1141/2011 (SL L 293, 11.11.2011.) i (EU) br. 1147/2011 (SL L 294, 12.11.2011.).



Kad je riječ o financiranju sigurnosnih mjera, Parlament smatra da izdaci za sigurnost trebaju pokrivati samo troškove sigurnosti te da države članice koje primjenjuju strože mjere trebaju same snositi dodatne troškove koji iz njih proizlaze.

Povezane odluke Europskog parlamenta:

- Rezolucija od 23. listopada 2008. o učinku mjera sigurnosti zračnog prometa i tjelesnih skenera na ljudska prava, privatnost, osobno dostojanstvo i zaštitu podataka<sup>[10]</sup>;
- Zakonodavna rezolucija od 5. svibnja 2010. o prijedlogu direktive Europskog parlamenta i Vijeća o naknadama za sigurnost zračnog prometa<sup>[11]</sup>,
- Rezolucija od 6. srpnja 2011. o sigurnosti zračnog prometa s posebnim naglaskom na sigurnosnim skenerima<sup>[12]</sup>.

Esteban Coito  
05/2019

---

[10]SL C 15 E, 21. 1. 2010., str. 71.

[11]SL C 81 E, 15.3.2011, str. 164.

[12]SL C 33 E, 5.2.2013., str. 125.

