

ZAŠTITNI PREGLED PUTNIKA I PRTLJAGE OD STRANE PRIVATNE ZAŠTITE U ZRAČNIM LUKAMA

Sigurnost i zaštita osoba i imovine u zračnim lukama, jedan su od preduvjeta za nesmetano i kontinuirano odvijanje zračnog prometa. U proteklom periodu intenzivno se podizala razina zaštite na zračnim lukama te se kronološki prilagođavalo prijetnjama. Sustavi sigurnosti na zračnim lukama stalno prolaze kroz razne preobrazbe, u kojima se mjere zaštite stalno poboljšavaju i standardiziraju. Nužan uvjet za to je odgovarajući pravni okvir koji uključuje propise iz sigurnosti zračnog prometa te nacionalne i međunarodne propise koji se na njih nadovezuju. U zrakoplovnu infrastrukturu spadaju zračne luke, zračni putovi, pripadajuća komunikacija, navigacijska i druga oprema te zrakoplovi kao prijevozna sredstvo. Za svu infrastrukturu osim tehničkih ispravnosti, važnu ulogu ima i njihova zaštita. Prema Zakonu o privatnoj zaštiti i Izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu iz 2011. godine, privatna zaštita u zračnim lukama ima sve veću ulogu u zaštiti osoba i imovine. Cilj ovog rada je analiza primjene ovlasti čuvara i zaštitara kod pregleda osoba, prometa i prometnih sredstava te sigurnosnih procedura na zračnim lukama u Republici Hrvatskoj.

Ključne riječi: Pregled osoba, prometa i prometnih sredstava, mjere zaštite, privatna zaštita, tehnologije zaštitnih pregleda, sigurnosne procedure.

1. UVOD

U protekla dva desetljeća na zračnim lukama zabilježen je veliki broj sigurnosnih incidenata i niz otmica zrakoplova. Iz tog razloga, jedna od

osnovnih zadataka zračnih luka je podizanje razine sigurnosti. U počecima razvoja zračne plovidbe, jedini je siguran način bio ručni zaštitni pregled osoba i prtljage putnika, što je predstavljao nezamisliv problem na zračnim lukama koje su dnevno opsluživale ogroman broj putnika i letova. Zračne luke, rješenje problema pregleda putnika pronašli su u detektoru metala⁴⁵. No, metal detektori nisu konačno rješenje za pregled putnika i prtljage, tek su označili početak borbe između tehnologije i prijatnji od strane osoba u zračnim lukama koji ugrožavaju ili bi mogli ugroziti zrakoplov, osobe u njemu ili bilo koju drugu osobu. U prosincu 1944. godine u Chicagu donesena je Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu⁴⁶ kojom je sigurnost uvrštena u osnovne ciljeve i na tim temeljima je 1944. godine nastala ICAO - Organizacija međunarodnog civilnog zrakoplovstva⁴⁷. ICAO kontinuirano predlaže poboljšanja sigurnosti u zrakoplovstvu koje se temelji na prikupljanju informacija, analizi i statističkoj obradi podataka vezanih za sigurnost. Zbog podizanja razine sigurnosti i pojačanih mjera zaštite u zračnom prometu, osobe koje imaju namjeru ugrožavanja sigurnosti, primorani su neprestano osmišljavati nove načine unosa eksplozivnih naprava u zrakoplove. Razvojem sigurnosne opreme za otkrivanje eksplozivnih naprava, danas kompletno pripremljene eksplozivne naprave je gotovo nemoguće unijeti u zrakoplov⁴⁸. U zrakoplovima se kao prtljaga ne smiju prevoziti eksplozivi i druge zapaljive tvari, šiljasti predmeti ili predmeti s oštricom kojima se može nanijeti ozljeda, tupi predmeti te kemijske i otrovne tvari. Unatoč propisanim zabranama unošenja opasnih predmeta u zrakoplov i tijekom ove godine na zračnim lukama u Londonu i Dubaiu otkriveni su pokušaji unošenja sumnjivih paketa u zrakoplov. Ti paketi bili su poslani iz Yemena na adrese dvije sinagoge u Chicagu, a imali su u sebi eksplozivne naprave⁴⁹. U neuspjelom pokušaju rušenja zrakoplova na liniji Pariz – Miami u prosincu 2001. godine korišten je TATP kao detonator i vojni eksploziv PETN (Pentaerythritolte tranitrate) kao glavno punjenje. Oba su bila sakrivena u potplatima tenisica, a aktiviranje se trebalo obaviti sporogorećim

⁴⁵ Detektor metala je uređaj koji koristi elektromagnetnu indikaciju za otkrivanje metalnih predmeta. Na zračnim lukama koriste se ručni metal detektori razna ram vrata, te nove rendgenske tehnologije skeniranja, otkrivanja i lociranja predmeta skrivenih ispod odjeće s pregledavane osobe, v. <http://www.tehnomobil.ba/katalozi/Rapiscan.pdf>, pristupio dana 17.09.2014.

⁴⁶ Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu (engl. Convention on International Civil Aviation) poznatija kao Čikaška konvencija, sastavljena je u Chicagu 7. prosinca 1944. godine. Stupila je na snagu 4. travnja 1947. godine a sadrži pravila o zračnom prostoru, registraciji zrakoplova, zrakoplovnoj sigurnosti kao i ostala detaljna prava država stranaka u vezi zračnog prometa. Republika Hrvatska stranka je od 9. svibnja 1992. godine

⁴⁷ International Civil Aviation Organization – ICAO.

⁴⁸ Američko ministarstvo državne sigurnosti izdalo je upozorenje za termos boce u zrakoplovima. TSA navodi kako za sada nema nikakve konkretne prijatnje i da je mjera uvedena iz opreza, dok sigurnosne agencije nastavljaju prikupljati informacije. Unošenje termosica za sada je dopušteno i u prtljazi koja se predaje kod ukrcaja i u onoj koja se nosi u kabinu. Također postoji realna mogućnost da se eksploziv unese u zrakoplov u inzulinskom kompletu koji moraju koristiti dijabetičari.

⁴⁹ TSA (2001-2014), Transportation Security Administration, www.tsa.gov, pristupio dana 14.04.2014.

štapinom maskiranim u vezice⁵⁰. Na Božić 2009. u Detroitu terorist - samoubojica pokušao je raznijeti zrakoplov s 279 putnika i 11 članova posade. Naprava nije eksplodirala zbog kvara na upaljaču. Eksploziv je bio sakriven u donjem rublju i nije otkriven prilikom pregleda na aerodromu. Razlog tome je što korišteni eksploziv nije imao metalnih komponenti, što predstavlja inovaciju u izradi eksploziva. 2010 godine, u dva navrata su registrirani pokušaji unosa eksploziva u zrakoplove, što je stvorilo pravu paniku u putničkom zračnom prometu⁵¹. Dakle, jedna od osnovnih uloga zračne luke u zaštiti zračnog prometa je osigurati siguran promet putnika i roba bilo da putovanje osoba počinje ili završava na zračnoj luci, što predstavlja izuzetno veliku odgovornost za operatere. Danas, u zračnim lukama privatne zaštitarske tvrtke pružaju usluge zaštite osoba i imovine. Jedna od posebnih mjera zaštite koje pružaju privatne zaštitarske tvrtke su pregled putnika, prtljage i roba pri dolasku ili odlasku sa zračne luke, te sigurnosni pregledi svih zaposlenika koji se kreću u zračnoj luci⁵². Osobe koje rade zaštitne preglede (security osoblje) također nisu izuzete od zaštitnih pregleda, te prilikom pristupa u štićenu zonu, tj. do svog radnog mjesta, moraju se podvrgnuti zaštitnom pregled, koji se nimalo ne razlikuje od zaštitnog pregleda bilo koje druge osobe koja nije putnik, a ima potrebu ulaziti u štićeni dio. Preventivnim djelovanjem čuvara i zaštitara, smanjuje se mogućnost ugroze zračnog prometa, ali se rizici ne mogu u potpunosti isključiti⁵³. Kako se broj zabranjenih predmeta za unošenje u zrakoplov konstantno mijenja, ipak potencijalna prijetnja uvijek postoji, jer se ne mogu predvidjeti sve prijetnje, neke postanu jasne tek kada do njih dođe, te se onda reguliraju u preventivnim mjerama sigurnosti. Nedostatak informiranosti i svijesti javnosti o problemu sveobuhvatne usluge koje pruža privatna zaštita na zračnim lukama predstavlja problem, stoga je cilj ovog rada analizirati mjere i radnje o ovlastima zaštitara tijekom pružanja usluga privatne zaštite, važnost permanentnog osposobljavanja zaštitara u primjeni ovlasti pregleda i pretrage prtljage u zračnim lukama, analiza međunarodne i domaće pravne regulative koje nalažu donošenje pravila i propisa za zaštitu i sigurnost zračnog prometa, analiza značaja infrastrukture Zračnih luka kao objekta, te potrebite specijalne opreme za otkrivanje oružja, eksploziva i dr. nelegalnih sredstava koje mogu ugroziti sigurnost. U radu je dat prikaz mjera zaštite civilnog zračnog prometa, način na

⁵⁰ Božić, B.: Minerski priručnik, vlastita naknada, Zagreb, 2001.

⁵¹ Džanić, D.: Bombe kućne izrade, Večernje novosti, Beograd, 2011.

⁵² Do 2014. godine pregled putnika i prtljage na domaćim i međunarodnim linijama isključivo je obavljala policija. Izmjenom i dopunom Zakona o sigurnosti zračnog prometa, od 2014. godine taj posao mogu obavljati čuvari i zaštitari.

⁵³ Američka agencija za sigurnost prometa upozorila je aerodromske službe na opasnost pojave osoba koje u sebi imaju ugrađene eksplozivne implantate. Obavještajne službe na zapadu već par godina upozoravaju da je ovakva vrsta unosa eksploziva do aviona moguća, međutim, sada postoje osnovane sumnje da se pripremaju samoubilačke terorističke akcije uz pomoć putnika koji će imati u vlastito tijelo ugrađene eksplozivne naprave. Implantati mogu biti ugrađeni u dojke ili želudac putnika, a već je količina od 200– 300 grama eksploziva dovoljna da raznese zrakoplov dok je u zraku, v. Isaković, V.: Upozorenje na mogućnost pojave terorista sa eksplozivnim implantatima, www.udruzenje.pilota.org/bez.htm, pristupio dana 16.11.2013.

koji se implementiraju međunarodni standardi i nacionalni propisi u sustav zaštite te moguća poboljšanja. Istaknuta je važnost sigurnosti i zaštite civilnog zračnog prometa, te kako i zašto poremećaj tih dvaju parametara može ozbiljno narušiti opstojnost te gospodarske grane, ali i značajno narušiti ekonomiju pogođene zemlje.

2. **NORMATIVNO UREĐENJE ZAŠTITE ZRAČNOG PROMETA**

U proteklom razdoblju koncept zaštite zračnog prometa na europskoj razini izmijenjen je i unaprijeđen, naravno sa odgovarajućim prilagodbama i izmjenama sustava na nacionalnoj razini. Izmjene i unaprijeđenja temelje se na odgovarajućim izmjenama europskog i nacionalnog zakonodavstva⁵⁴. Na nacionalnoj razini kao izvor prava zaštite zračnog prometa treba spomenuti Zakon o zračnom prometu, Zakon o oružju, Kazneni zakon, Prekršajni zakon, Zakon o prijevozu opasnih tvari, Zakon o privatnoj zaštiti, te Nacionalni program zaštite civilnog zračnog prometa i Nacionalni program kontrole kvalitete zaštite civilno zračnog prometa. Nacionalno zakonodavstvo Republike Hrvatske u dijelu zaštite civilnog zrakoplovstva temelji se na europskom zakonodavstvu i usklađeno je se međunarodnim standardima i preporukama⁵⁵. Aktivnosti u civilnom zrakoplovstvu koje se izvode na teritoriju i u zračnom prostoru Republike Hrvatske izvode se u skladu s odredbama Zakona o zračnom prometu⁵⁶, mnogostranog sporazuma o uspostavi europskog zajedničkog zračnog prostora (ECAA Sporazum) i drugih međunarodnih ugovora koji obvezuju Republiku Hrvatsku da poštuje sve odredbe donesene ili napisane u međunarodnim i nacionalnim propisima koje je potpisala i Republika Hrvatska. Mjere zaštite, kao jedan od elemenata sustava zaštite, obavljaju se i primjenjuju u dijelu zračne luke, zračnog prijevoznika i lanca dostave. Usklađenost i kvaliteta sustava zaštite, a tako i mjera, stalno se nadzire kroz djelovanje i Hrvatske agencije za civilno zrakoplovstvo, kojoj su u Republici Hrvatskoj dodijeljene odgovornosti „Nadležnog tijela“ u području zaštite civilnog zrakoplovstva⁵⁷.

⁵⁴ Nakon terorističkog napada u rujnu 2001. godine usvojena je Uredba 2320/2002 kako bi se osigurala zaštita civilnog zrakoplovstva te državama članicama pružila osnova za zajedničku interpretaciju Priloga 17. Konvencije iz Chicaga. Ta Uredba zamijenjena je Uredbom (EZ) br 300/2008. „Svi putnici, osoblje i sva prtljaga moraju se detaljno pregledati prije ukrcanja, tereta, pošta i zalihe za opskrbu tijekom leta također se detaljno pregledavaju prije utovara osim ako ve nisu pošli odgovarajuću sigurnosnu kontrolu“, v. Sl L 97. 9.4.2008. str. 72.

⁵⁵ Propisi o ulasku i prijemu i otpremi „Putnici, posada ili teret ili netko u njihovo ime se pri ulasku li odlasku ili tijekom boravka na teritoriju Države ugovornice moraju pridržavati zakona i propisa o ulasku i izlasku putnika, posade ili tereta zrakoplovom u i iz teritorija te Države, ako što su propisi koji se odnose na ulazak, prihvat i otpremu, prelazak granice, putovnice, carinu i karantenu“ v. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 6/1994.

⁵⁶ Zakon o zračnom prometu, Narodne novine, br.69/09.

⁵⁷ <http://www.ccaa.hr/>, pristupio dana 17.09.2014.

3. ZRAČNE LUKE KAO OBJEKTI MOGUĆE UGROZE

Zračne luke suočene su s brojnim sigurnosnim prijetnjama, kao npr. prijetnje infrastrukturi i osobama koje se u njima nalaze, ali i na zrakoplove koji se nalaze u zračnoj luci. Takve prijetnje mogu biti u obliku krađa, krijumčarenja, otmice zrakoplova, podmetanje eksplozivnih naprava, oružani napadi i slično. Zračne luke suočene su s istim sigurnosnim rizicima i ugrozama kao i zrakoplovi, te uključuju terorističke, bombaške, biološke, kemijske i nuklearne napade. Prijetnje od takvih napada na zračne luke postaju sve realnije u današnjem dobu globalnog terorizma. Terorističke skupine, osobito one koje imaju povijest napada na dijelove sustava zračnog prometa, mogu smatrati zračnu luku vrlo privlačnom metom napada poradi njene značajne uloge u prijevozu i trgovini, te zbog prijevoza velikog broja putnika. Također, opsežne mjere za povećanje sigurnosti u zračnom prometu koje su zadnjih godina poduzimane, mogu rezultirati usmjeravanjem terorističkih napada prema zračnim lukama, posebno prema onim dijelovima zračnih luka koje predstavljaju lake mete⁵⁸. Stoga zračne luke moraju ozbiljno razmišljati o mogućnostima terorističkih ugroza i poduzeti odgovarajuće mjere za smanjenje takvih vrsta rizika i prijetnji, te procijeniti i primijeniti odgovarajuće mjere za povećanje sigurnosti infrastrukture zračnih luka, usmjeriti se na napredne nadzorne mogućnosti, pojačati zaštitu prostora na i oko same zračne luke, imati strogu kontrolu pristupa zrakoplovima te svim kritičnim mjestima na zračnoj luci. Sigurnost i gospodarski prosperitet države značajno ovisi o sigurnom radu zrakoplovnog sustava i korištenja zračnog prostora pojedine države. Slaba sigurnost predstavlja opasnost za sigurnost zrakoplova i putnika.

Teroristi, kriminalne skupine te neprijateljski nastrojene države odavno gledaju zrakoplovstvo kao metu za napad. Ove vrste napada, koji su u porastu diljem svijeta, znatno su promijenile stavove zemalja o tome kako osigurati i zaštititi svoje stanovništvo, granice te kritičnu imovinu, ali i ujedno znatno naglasili potrebu da se poduzmu hitne mjere kako bi se smanjila vjerojatnost i utjecaj budućih napada. Uspješni napadi u zračnim lukama mogu nanijeti masovne žrtve, veliku ekonomsku štetu i privući značajnu pozornost javnosti. Kao rezultat, prijetnje zračnim lukama postaju vjerojatnije, a njihovi utjecaji se povećavaju. Osoblje koje radi u sustavu sigurnosti i zaštite u zračnim lukama suočeni su sa novim nekonvencionalnim prijetnjama, kao što su terorističke prijetnje (domaće i međunarodne), raznih aktivista, pobunjenika, kriminalaca, hakera, te čak i nezadovoljnih zaposlenika. Oni koriste različite napade na zračne luke, od napada autobombi, MANPADS (Man portable air defense system - Raketni sustavi protuzračne obrane), improviziranih eksplozivnih naprava, otmica zrakoplova, hakiranjem sustava za navođenje zrakoplova i sl. Ti napadi su

⁵⁸ Duncan, D. (ed.) Economic Merit of a Multi-User Intermodal Facility in Manitoba Winnipeg: Transport Institute, University of Manitoba, 1999.

kompleksni i dobro koordinirani, te iskorištavaju fizičke slabosti sustava, slabosti informacijske tehnologije, slabosti okoline, organizacijske i ljudske slabosti.

4. ZRAČNE LUKE U REPUBLICI HRVATSKOJ I SIGURNOSNE PROCEDURE

U Republici Hrvatskoj, sedam je registriranih zračnih luka⁵⁹ na kojima se odvija domaći i međunarodni javni zračni promet: Zagreb, Split, Dubrovnik, Rijeka, Zadar, Pula, Osijek, te Brač i Mali Lošinj kao zračna pristaništa. Uzevši u obzir broj stanovnika i površinu, Republika Hrvatska ima veliki broj zračnih luka, te je svrstana u zemlje s razvijenim zračnim prometom te ima veliki potencijal za razvoj zračnog prometa. U tijeku je izgradnja novog putničkog terminala Međunarodne zračne luke Zagreb za prihvat do pet miliona putnika godišnje. Da bi taj potencijalni razvoj zračnog prometa bio ostvaren, nastoji se raznim mehanizmima zadržati i poboljšati kvaliteta zaštite i sigurnosti. S razvojem tehnologije, prvenstveno informatike i telekomunikacijskih sustava, zračni promet postaje sve kompleksniji i zahtjevniji, te zahtjeva uvođenje novih raznih pravila i propisa. Stoga, da bi taj sustav bio funkcionalan i da bi se uspješno održala razina sigurnosti na najvišoj mogućoj razini, potrebno je zadovoljiti razne međunarodne standarde. Sukladno tome, zračne luke morale su stvoriti pretpostavke za smanjenje mogućnosti neželjenih događaja, te se posebno pripremiti kroz „emergency“ planove za djelovanje u takvim situacijama⁶⁰. S obzirom na to da je zračni promet jedan od najsigurnijih prometa, te je s razvitkom tehnologije sve pouzdaniji i sigurniji, ne možemo očekivati smanjenje broja neželjenih događaja vezanih uz zračni promet. Problematika zaštite i sigurnosti je vrlo specifična i kompleksna, budući da zračni promet zahtjeva određene specifičnosti, najsigurniji je, a opet s druge strane, ukoliko dođe do neželjenog događaja nastaje ogromna šteta. Izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu, operatori zračne luke mogu ugovorom povjeriti pravnim osobama registriranim za obavljanje zaštitarske djelatnosti: obavljanje poslova kontrole i sprečavanja neovlaštenog pristupa u sigurnosno osjetljiva i štićena područja zračne luke, obavljanje zaštitnih pregleda predane putničke prtljage i stvari u odgovarajućim prostornima za obavljanje zaštitnih pregleda putnika i stvari te obavljanje zaštitnih pregleda putnika i njihove ručne prtljage⁶¹. Navedenim izmjenama Zakona, omogućeno je privatnoj zaštiti da putnike na sigurnosnom RTG- pregledu pri ukrcavanju u zrakoplove

⁵⁹ v. članak 2.stavak 3 toč.89., zračna luka (eng. airport): aerodrom posebno prilagođen za usluge u zračnom prijevozu. U skladu sa Zakonom o zračnom prometu (NN 69/09, 84/11, 54/13, 127/13, 92/14) aerodrom je određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili djelomično za kretanje, uzlijetanje, slijetanje i boravak zrakoplova.

⁶⁰ Emergency plan, definira i opisuje svaki mogući izvanredni događaj, određuje tijela rukovođenja, sudionike i njihove aktivnosti te utvrđuje postupak uzbunjivanja.

⁶¹ Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu, Narodne novine, br. 84/11.

više neće pregledavati policajci već zaštitari⁶². Štićeno područje zračne luke je područje kretanja zrakoplova u zračnoj luci, susjedno zemljište i zgrade ili njihovi dijelovi, do kojih je pristup ograničen. Operatori aerodroma prepoznaju da je štićeno područje meta za one koji žele poduzeti radnje protiv nezakonitog ometanja bilo zrakoplova i posade ili putnika. Stoga je od izuzetne važnosti da se štićeno područje zaštiti od neovlaštenih upada, koji moraju biti okarakterizirani kao potencijalna prijetnja. Štićeno područje mora imati adekvatnu zaštitnu ogradu koja ima ulogu jasnog definiranja štićenog područja, koja odbija ili usporava uljeze od ulaza, te koja upućuje da se mora isključivo ulaziti na kontrolirane ulaze. Ti ulazi, bilo da se otključavaju ključem ili imaju automatsku kontrolu ulaza, moraju biti nadzirani, osvijetljeni i pod alarmom. Nadalje, pristupne točke na kontrolnim ulazima moraju imati komunikaciju sa osobljem koje nadzire taj ulaz. Zaštitna ograda mora biti visoka, metalne konstrukcije, na vrhu opremljena bodljikavom žicom, koja samim time odbija jedan dio potencijalnih osoba koje žele ući u štićeno područje. Također, posebna pažnja mora se posvetiti kanalima, odvodnim cijevima, te svemu što prolazi ispod ograde, a postoji mogućnost da netko prođe tim putovima. Prepoznajući da je štićeno područje potencijalno opasno područje na terorističke napade, operatori zračnih luka, naravno kroz propise nadležnih tijela, ograničili su pristup samo na ovlaštene osobe. Svi koji rade na zračnim lukama, od prihvata i otpreme zrakoplova, do predstavnika zrakoplovnih kompanija, pilota i članova posade, moraju imati pristup štićenom području. Da bi taj pristup bio ograničen samo na njih uvedene su identifikacijske iskaznice koje sadrže sliku osobe, ime i prezime, datum do kada je važeća, ime tvrtke za koju radi i slično. Nadalje, da bi osoba dobila identifikacijsku iskaznicu, mora proći provjeru podobnosti⁶³. Posjetitelji koji moraju radi određenih potreba ići u štićeno područje imaju posebne iskaznice, te obavezno pratnju osobe koja posjeduje odgovarajuću iskaznicu za određeno područje. Kao što je već spomenuto, identifikacijske iskaznice vremenski su ograničene, te je to i jedan od načina periodične provjere⁶⁴. Slično kao i identifikacija osoba, identifikacija vozila

⁶² Na Međunarodnoj zračnoj luci Zagreb, od 2014. godine, sukladno provedenom javnom natječaju za obavljanje pregleda putnika i prtljage, prva je zračna luka u Republici Hrvatskoj, koja je omogućila privatnoj zaštiti sukladno Zakonu o zračnom prometu preuzimanje poslova od policije.

⁶³ Provjera podobnosti osobe podrazumijeva provjeru identiteta i prethodnih iskustava, uključujući pregled kaznenih i prekršajnih aktivnosti, kao dio sustava procjene podobnosti osobe za dobivanje ovlasti pristupa zaštitno ograničenim područjima zračnih luka. U Republici Hrvatskoj provjera podobnosti osobe obavlja se sukladno odredbama Nacionalnog programa zaštite civilnog zračnog prometa Republike Hrvatske.

⁶⁴ Jedan od primjera zloupotrebe identifikacijskih iskaznica dogodio se 1987. godine u SAD-u kada se srušio zrakoplov Pacific Southwest Airlinesa broj 1771, koji je letio na relaciji Los Angeles – San Francisco, gdje je poginulo 44 putnika i članova posade. Propust se dogodio kada je nedavno otpušteni zaposlenik, navodno, unio oružje u zrakoplov zaobišavši zaštitni pregled pokazujući svoju kompanijsku identifikacijsku iskaznicu.

v. <http://www.airdisaster.com/special/special-pa1771.shtml>, 13.06.2014., pristupio dana 10.05.2014.

mora biti ograničena samo na ona vozila koja moraju biti u šticienom području poradi obavljanja svojih funkcija. Pravila koja postoje za kretanje vozila po šticienom području moraju se strogo poštivati, a bilo kakvo nepoštivanje podliježe sankcijama, pa čak i trajnoj zabrani pristupa. Također vrijedi pravilo ograničenja trajanja iskaznica, kao jedan od načina periodične provjere valjanosti. Ukoliko je šticieno područje zaštićeno s ograničenim ulaskom, onda nije potrebna posebna zaštita zrakoplova na stajanci.

Općenite mjere zaštite kao osvjjetljenje stajanke inače je dovoljno da odbije potencijalne uljeze, zatim zatvaranje vrata zrakoplova kao jedna od mjera, micanje stepenica i ljestava za ulaz u zrakoplov koje bi mogle ostati preko noći na zrakoplovima kojima je bilo potrebno održavanje. Ostale općenite mjere zaštite odnose se na privremene pokrivače za zrakoplove, na primjer na manje zrakoplove, zatim na pokrivače motora zrakoplova, koji štite da ne bi neki strani predmet upao na bilo koji način do motora. Također korištenje raznih uređaja za detekciju pokreta ili video nadzor može biti od velike koristi prilikom zaštite zrakoplova na stajanci. Kretanje transfernih putnika, prtljage, tereta ili pošte kroz zračnu luku donosi određen rizik za sigurnost, pogotovo kada lete iz ili prema zemljama visokog rizika. U većini velikih međunarodnih zračnih luka, transferni putnici se izdvajaju od ostalih zaštitno pregledanih putnika, ili tamo gdje odvajanje nije moguće, vrši se zaštitni pregled transfernih putnika i njihove prtljage. Iako svaka zemlja naglašava sigurnosni rizik u međunarodnom kontekstu, ne smije se isključiti niti mogućnost domaćeg terorizma. Transferna prtljaga i cargo roba oduvijek je bila određena prijatnija iz razloga jer na neki način ne prati putnika cijelim putem, nego se može dogoditi da prtljaga dođe različitim letom od putnika⁶⁵. Nadalje, cargo roba koja dolazi na zaštitni pregled a ima oštećenje ambalaže, tretira se kao visokorizična pošiljka, te se primjenjuju posebne procedure za pregled takve robe.

5. SIGURNOSNI SISTEMI I OPREMA

Zbog svoje specifične ranjivosti, velike zračne luke sa mnogo putnika zahtijevaju sofisticirane mjere zaštite sa zahtjevnom opremom te sa značajnim brojem zaposlenih. Zahtjevi za mjerama zaštite na manjim zračnim lukama, također zahtijevaju sofisticiranu opremu, te su mjere zaštite i dalje potrebne. Detektori pokreta elektromehanički i električni sistemi upozorenja omogućuju detekciju ukoliko neželjena osoba provali u zgradu ili neovlašteno uđe u šticieno područje, bilo preko ili kroz zaštitnu ogradu. Stajanka zrakoplova i druga šticiena

⁶⁵ Jedan od slučajeva gdje je naknadno utvrđeno da je bomba bila postavljena i aktivirana u nepraćenju transfernoj prtljazi je pad Pan Am-ovog zrakoplova iznad Lockerbieja, Škotska, 21. prosinca 1988. godine. Bomba je eksplodirala nakon što je zrakoplov dostigao visinu od oko 10.000 metara. Svih 243 putnika i članova posade, te 11 stanovnika Lockerbieja je smrtno stradalo. Stoga, na neki način može se reći da transferna prtljaga predstavlja slabu kariku u sigurnosnom lancu zaštitnih pregleda., v. Ashford N. i dr, Airport Operations - Secondedition, Strana 266, McGraw-Hil lCompanies, 1987.

područja moraju biti osvijetljeni kako bi se isključile bilo kakve nezakonite radnje na tom području. Za detekciju oružja i metalnih eksplozivnih naprava a koje bi putnici mogli nositi na sebi, u ručnoj ili predanoj prtljazi, dostupni su razni uređaji za detekciju navedenog. Nadalje, detektori eksploziva i lako zapaljivih tekućina, uređaji koji ne rade na principu otkrivanja metala, nego na principu otkrivanja čestica eksploziva i opasnih tekućina. To su uređaji koji detektiraju čestice koje hlape, neki rade na principu otkrivanja pozitivnih i negativnih iona, ali također ovdje možemo i svrstati neke koji nisu uređaji, a to su uvježbani psi za otkrivanje eksploziva. Tlačne komore i bunkereri mogu se koristiti kako bi bili sigurni da u prtljazi nema eksplozivnih naprava koje rade na principu promjene tlake. Takve komore se uglavnom grade na mjestima, gdje u slučaju aktivacije eksplozivne naprave, ne mogu počinuti nikakvu štetu.

6. ZAŠTITNI PREGLED

Putnici, osoblje, posade, njihova ručna i predana prtljaga te vozila koja ulaze uštićeno područje zračne luke, moraju proći zaštitni pregled. Cilj zaštitnog pregleda jest otkrivanje i sprečavanje unošenja zabranjenih predmeta u zaštitno osjetljivo područje i u zrakoplov. Zlonamjerne radnje, ukoliko bi se dogodile na zračnim lukama, imale bi dugotrajan štetan utjecaj ne samo za zračni promet pogođene zemlje, nego i mnogo šire, stoga je neprihvatljivo da se sigurnost zračne luke ugrozi na bilo koji način.

Poslovi privatne zaštite predstavljaju komercijaliziranu, selektivno određenu zaštitu osoba i imovine zasnovane na ugovorima između pojedinaca, tražitelja i davatelja usluga, omeđenu posebnim i općim pravnim propisima. Kao djelatnost privatne zaštite može se ugovarati samo vrsta poslova koje dozvoljavaju nacionalni Zakoni iz djelokruga privatne zaštite, gdje se tijekom pružanja usluga tjelesne zaštite mogu primjenjivati i utvrđene ovlasti⁶⁶. Primjena ovlasti čuvara i zaštitara normirana je općim i posebnim pravnim normama, te općom normom u okviru pojedinog pravnog izvora te posebnom pravnim normama koja ovlast detaljno propisuje. Za pojedine ovlasti (privremeno ograničavanje slobode kretanja, pregled osoba, predmeta i prometnih sredstava te uporaba sredstava prinude) uz sam zakon koji regulira ovlasti važni su i drugi nacionalni izvori: Ustav RH, Zakon o kaznenom postupku, Zakon o prekršajima, Zakon o policiji i policijskim ovlastima te Kazneni zakon⁶⁷. Prema Veiću, primjena ovlasti privatne zaštite nesumnjivo je ograničenje slobode i prava drugih zbog čega je nužnost da je razmjernost vodeći princip u ponašanju zaštitara. Prema razmatranom načelu poduzeta radnja mora biti razmjerna potrebi zbog koje se poduzima. S druge strane primjena ovlasti ne smije biti prekomjerna s obzirom na štetne posljedice koje bi nastupile da zaštitari nisu primijenili ovlasti, jer bi to bilo protivno

⁶⁶ v. Izmjene i dopune Zakona o zračnom prometu, Narodne novine, br. 84/11.

⁶⁷ v. Pavišić, B., Veić, P.: Zbirka kaznenih zakona, Dušević & Kršovnik d.o.o., Rijeka, 2013.

pravednosti. Zato je drugi naziv za to načelo zabrana prekomjernosti. Načelo je, nadalje, izraz općeg zahtjeva za slobodom građana prema državi, u sklopu kojega se osnovna prava mogu ograničavati u nužnoj mjeri koja jamči prijeko potrebnu zaštitu javnih interesa. Bez obzira što se privatna zaštita bavi zaštitom privatnih interesa, ona time štiti i javni interes.

Prema Zakonu koja regulira djelokrug rada privatne zaštite⁶⁸ mogu se primijeniti ovlasti i to u cilju zaštite osoba i imovine, osiguranja mirnih prosvjeda i javnog okupljanja, osiguranje stambenih i poslovnih prostora, neposredna tjelesna zaštita osoba, osiguranje i pratnja novca, vrijednosnih papira i dragocjenosti. Kao temeljno ograničenje određeno je da se poslovi tjelesne zaštite mogu obavljati samo unutar štice objekta te oko štice osobe, što omeđuje prostor na kojem se ovlasti mogu primjenjivati. Iznimno dopušta se uz posebna odobrenja na temelju kojeg se poslovi mogu obavljati i na javnim površinama. Pri obavljanju poslova i primjene ovlasti prema Zakonu koje regulira djelokrug rada privatne sigurnosti, pravna osoba dužna je nadoknaditi svaku štetu koju njihovi zaposlenici počine u vezi s obavljanjem poslova ugovorenoj stranci ili trećim osobama, ako je do štete došlo zbog propusta zaposlenika u suprotnosti s odredbama Zakona i ostalih propisa kojima je uređena djelatnost privatne zaštite⁶⁹. Pojmovno gledajući, ovlasti zaštitara predstavljaju njihova prava i obveze kada se ispune uvjeti propisani Zakonom. Primjena ovlasti nije prepušteno volji zaštitara, već su dužni djelovati. To znači da odluka o tome hoće li djelovati ili ne ovisi isključivo o tome jesu li ispunjeni uvjeti, a ne o njihovoj volji. Propis dopušta primjenu ovlasti zaštitara samo unutar objekata i oko štice osobe do granice prostora za čije su čuvanje zaduženi zaštitari. Zaštitari mogu primijeniti svoje ovlasti i izvan navedenog prostora i objekta, ali samo radi odbijanja istodobnog ili izravno predstojećeg protupravnog napada usmjerenog prema njemu ili osobi koju štiti. Tako strukturiran propis možemo tumačiti na dva načina. Prvi je da je zaštitar ovlašten uporabiti tjelesnu snagu i vatreno oružje, što je vjerojatno *ratio legis*⁷⁰. Prema ekstenzivnom tumačenju to bi mogla biti svaka ovlast koja može biti povezana s odbijanjem istodobnog ili izravno predstojećeg protupravnog napada usmjerenog prema zaštitaru ili prema osobi koju štiti. U tom smislu, to bi moglo biti pored navedenih i davanje upozorenja i zapovijedi radi otklanjanja opasnosti za život i osobnu sigurnost štice osoba te sprječavanja izvršenja kaznenih djela te privremeno ograničavanje slobode kretanja radi sprječavanja izvršenja kaznenih djela.

⁶⁸ v. Zakon o privatnoj zaštiti, Narodne novine, br. 68/03

⁶⁹ Svaki propust čuvara i zaštitara kod pregleda putnika i prtljage na zračnim lukama može imati nesagledive posljedice u slučaju da tijekom pregleda kod putnika nisu otkrili eksplozivnu napravu ili opasno sredstvo te to sredstvo ugrozi sigurnost i odvijanje zračnog prijevoza.

⁷⁰ Lat. *ratio legis* : smisao zakona ; svrha koja se želi postići pravnom normom www.hrleksikon.info

7. PRIMJENA OVLASTI ČUVARA I ZAŠTITARA

Pregled osoba, predmeta i prometnih sredstava jedna je od ovlasti čuvara i zaštitara utvrđen Zakonom o privatnoj zaštiti, koji određuje trenutak u kojem je dopušten takav pregled. Pregledom može biti obuhvaćena osoba, predmeti koje osoba nosi sa sobom i njezino prometno sredstvo. Zaštitar, sukladno zakonskim ovlastima, pregledati osobu može vizualno, dodirrom, uvidom u sadržaj ili korištenjem tehničkih sredstava (ogledala, detektora i sl.). Pregled osoba, predmeta i prometnih sredstava ovlaštenu su poduzimati čuvari i zaštitari. Razlozi za navedeni pregled su taksativno određeni Pravilnikom⁷¹ kada je to nužno radi pronalaska predmeta: koji mogu biti predmet kaznenog djela ili prekršaja; koji su namijenjeni kao sredstvo za izvršenje kaznenog djela ili prekršaja; koji mogu poslužiti kao dokaz u kaznenom ili prekršajnom postupku; koji mogu koristiti za uništenje i oštećenje objekta koji se štiti; koji su podobni za napad i samoozljeđivanje. Pregled osobe sastoji se od uvida u sadržaj odjeće i obuće. Pregledom prometnog sredstva smatra se: pregled svih otvorenih i zatvorenih prostora prometnog sredstva; pregled predmeta koji se prevoze, i pregled dokumenata na osnovi kojih se predmeti prevoze. Pregled predmeta koji osoba nosi sa sobom obuhvaća: pregled predmeta koji su kod osobe; predmeta koji su u njezinoj izravnoj blizini; predmeta po čijem se nalogu u njezinoj pratnji predmeti prevoze. U pravilu, pregled, radi zaštite dostojanstva osobe, mora obaviti osoba istog spola. Iznimno, kada je to nužno radi sprječavanja napada ili opasnosti, pregled osobe radi oduzimanja oružja ili predmeta podobnih za napad može obaviti i osoba suprotnog spola. Prilikom pregleda zaštitari, mogu koristiti tehnička sredstva, metal detektore, rendgenske uređaje, specijalna zrcala i sl. Zaštitar će predmete koje pronađu prilikom pregleda, a koji mogu biti predmet kaznenog djela ili prekršaja, koji mogu poslužiti za izvršenje kaznenog djela ili prekršaja, predmete koji se mogu koristiti za uništenje ili oštećenje objekta koji se štiti i predmeta podobnih za napad ili samoozljeđivanje, privremeno zadržati ili preuzeti i odmah predati policiji na daljnje postupanje i utvrđivanje činjenica iz njihove nadležnosti. Primjena ovlasti zaštitara u zračnim lukama trebalo bi na neki način uskladiti sa specifičnim potrebama vezanih uz zaštitne preglede, budući je taj oblik zaštite specifičan i pregled putničke prtljage se odvija bez putnika, te ukoliko operater (zaštitar) posumnja da u prtljazi postoji nešto nedozvoljeno, nema ovlasti istu otvoriti bez prisutnosti vlasnika prtljage. Tu onda dolazi do problema potrage za putnikom koji se može nalaziti već unutar štice područja ili van njega, što traje određeno vrijeme i može doći do kašnjenja zrakoplova ili čak do toga da putnik propusti let. Uglavnom prilikom zaštitnih pregleda zaštitari se u predanoj prtljazi susreću sa opasnom robom, koja po IATA standardima ne smije biti prisutna tijekom leta (boce pod velikim pritiskom, razne zapaljive

⁷¹ v. Pravilnik o uvjetima i načinu provedbe tjelesne zaštite, Narodne novine, br. 45/05, 21/07, 32/09, 68/09., čl. 24.- 27. Pregled osoba, predmeta i prometnih sredstava,

tekućine, npr. Zippo benzin, plinski spremnici i sl.), a koja bi se uz potvrdu o odstranjivanju takve robe koja bi ostala u prtljazi, odstranila, te bi prtljaga nastavila let, a putnik bi znao da je prtljaga otvarana od strane security osoblja sa popisom odstranjenih stvari. Iako su putnici prilikom kupovine zrakoplovne karte upoznati sa zabranjenim predmetima, velik je broj slučajeva da se takvi predmeti pronalaze u predanoj prtljazi.

8. ZAKLJUČAK

Nakon donošenja Izmjena i dopuna Zakona o zračnoj plovidbi, privatna zaštita ima važnu ulogu u sigurnosti i zaštiti zračnih luka, koji kroz zaštitne preglede, bilo opremom ili ručnim pregledima, moraju optimalno osigurati da ne dođe do neželjenih događaja, i spriječiti unos zabranjenih i opasnih stvari u zrakoplov. Zbog pojačanih mjera sigurnosti na zračnim lukama, osobe koje imaju namjeru ugrožavanja sigurnosti zrakoplova i putnika, neprestano osmišljavaju nove metode unošenja zabranjenih predmeta u zaštitno osjetljivo područje i zrakoplov s namjerom ugrožavanja zrakoplova i osoba u njemu.

Prema analizama pokušaja unošenja eksplozivnih naprava u zrakoplov, vidljivo je da osobe pokušavaju naprave unijeti kroz kontrolne preglede na zračnim lukama i to u dijelovima. Iz tog razloga čuvari i zaštitari koji obavljaju poslove zaštitnog pregleda na zračnim lukama moraju se permanentno usavršavati za te poslove.

Na čuvaru i zaštitare u zračnim lukama koji obavljaju kontrolni pregled putnika i prtljage utječe niz čimbenika, od radnog vremena do pritiska tijekom velikih gužvi na kontrolnim pregledima. Da se smanje rizici na kontrolnim pregledima na najmanju moguću mjeru, potrebno je poduzeti niz mjera od edukacije čuvara i zaštitara, kvalitetne i pravodobne zamjene zbog eventualnog umora čuvara i zaštitara na kontrolnim pregledima, posebno kod velikih gužvi pritisaka na ulaz u zrakoplov, odnosno da ne bi zbog umora čuvara i zaštitara došlo do propusta. Nedvojbeno je da na ovom području zaštite postoji golemi potencijal za poboljšanje, ali dok se ne poboljša pojedini sustav, potrebno je poduzimati potrebne radnje i mjere da ne dođe do neželjenog događaja.

Sasvim je sigurno, da sigurnost i zaštita osoba, objekata i imovine na zračnim lukama (bez obzira da li je riječ javnoj ili privatnoj sigurnosti) zahtijevaju odgovarajuću zakonsku i drugu potporu. Čestim izmjenama zakona, pravila, uputa pod pritiskom incidenata ili katastrofa uvijek se svodi, kako se to u stručnom žargonu kaže, na trenutnu ishitrenu akciju, i samo se trenutno rješava određeni problem a ne dugoročno. Teorija i praksa stalno pokazuju da dobra preventiva uvijek znači višestruko veći dobitak od kasnije skupe i neefikasne represije.

Promjene koje opća znanost, tehnika i tehnologija nose, nužno zahtijeva i niz korjenitih izmjena u načinu pružanju usluga zaštite od strane specijaliziranih

zaštitarskih tvrtki. Potrebna je i implementacija međunarodnog sustava normi, modernizacija sredstava za materijalnu (klasičnu) i nematerijalnu (modernu) zaštitu i sigurnost te je:

Neophodno brzo i sveobuhvatno školovanje i dopunsko obrazovanje čuvara i zaštitara koji će biti u stanju da se uhvate u koštac ne samo sa sadašnjim porastom svih oblika kriminala na zračnim lukama, već moraju biti i korak ispred njega u budućnosti, posebno u otkrivanju eksplozivnih sredstava. Za školovanje takvog oblika potrebno je osigurati kompetentnu Ustanovu za osposobljavanje čuvara i zaštitara za kontrolne preglede na zračnim lukama.

Zaštitarska tvrtka i zračna luka, moraju zajednički analizirati sve moguće eventualne neželjene situacije i događaje, planirati optimalnu reakciju za najbrži i najbolji put oporavka.

Na zračnim lukama izuzetno je važna koordinacija između javne i privatne zaštite, posebno nakon što je Izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu, privatnoj zaštiti dozvoljeno obavljanje zaštitnih pregleda i njihove ručne prtljage. Prema Zakonu o privatnoj zaštiti zaštitar ima pravo zadržati osobu za koju procijeni da može dati obavijesti važne za razjašnjavanje događaja, o zadržavanju i razlozima zadržavanja bez odgode zaštitar mora na pogodan način izvijestiti policiju, nakon čega će postupiti po zapovijedi policije.

Suvremena sigurnosna oprema nema apsolutno nikakvog smisla ako se sa njom ne zna pravilno i efikasno koristiti. Odgovor je, da je za taj posao potreban kompetentan školovan kadar.

Navedene preporuke su samo neki od brojnih pravaca u koje je potrebno uložiti svu raspoloživu energiju za realno suočavanje s problemom uloge privatne zaštite u zračnim lukama a u cilju zaštite osoba, objekata i imovine.

POPIS LITERATURE

1. Anić, V.: Rječnik hrvatskog jezika, Zagreb, Novi Liber, 1991.
2. Ashford N. i dr, Airport Operations – Second edition, Strana 266, McGraw-Hill Companies, 1987.
3. Ashford N. i dr.: Airport Operations – Second edition, Strana 272., Chapter Nine, McGraw-Hill Companies, 1987.
4. Božičević J. i dr.: Konceptcija strategije razvoja zračnog prometa Hrvatske, Znanstvena studija. Institut prometa i veza, Zagreb, 2002.
5. Božić, B.: Miniranje u rudarstvu, graditeljstvu i geotehnici, Varaždin, Sveučilište u Zagrebu, Geotehnički fakultet, 1998.
6. Božić, B.: Minerski priručnik, vlastito izdanje, Zagreb, 2001.
7. Duncan, D. (ed.): Economic Meritsof a Multi User Intermodal Facilityin Manitoba Winnipeg: Transport Institute, Universityof Manitoba, 1999.
8. Džanić, D.: Bombe kućne izrade, Večernje novosti, Beograd, 2011.

9. Elias Bart: Airport Passanger Screening, Background and Issues for Congress, April 23, 2009.
10. Izmjene i dopune Zakona o zračnom prometu, Narodne novine, br. 84/11.
11. Nađ, I.; Uloga i položaj menadžera sigurnosti u hrvatskom gospodarstvu, Sigurnost, Educa, Zagreb, 2007.
12. Nađ, I.; Zbirka propisa iz djelokruga privatne zaštite, AKD Zagreb, 2012.
13. Nađ, I.; Paić K.; Ribičić G.; Maršić, M.; Pintar, B.; Vasilj, P.: Priručnik za izobrazbu čuvara i zaštitara, VVG, Velika Gorica, 2013.
14. Odluka o donošenju nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu („Narodne novine“, broj 41/13)
15. Odluka o donošenju Nacionalnog programa sigurnosti u zračnom prometu, Narodne novine, br. 41/13.
16. Pavišić, B., Veić, P.: Zbirka kaznenih zakona, Dušević&Kršovnik d.o.o., Rijeka, 2013.
17. Pravilnik o uvjetima i načinu provedbe tjelesne zaštite, Narodne novine, br. 45/05, 21/07, 32/09, 68/09.
18. Uredba (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i vijeća od 11. Ožujka 2008. o zajedničkim pravilima u području zaštite civilnog zračnog prometa i stavljanju izvan snage Uredbe (EZ) br. 2320/200
19. Uredba komisije (EU) br. 1254/2009 od 18. prosinca 2009. o utvrđivanju mjerila na temelju kojih se državama članicama omogućuje odstupanje od zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa i o donošenju alternativnih mjera zaštite
20. Uredba komisije (EU) br. 185/2010 od 4. ožujka 2010. o utvrđivanju detaljnih mjera za provedbu zajedničkih osnovnih standarda o zaštiti zračnog prometa
21. Uredba komisije (EU) br. 72/2010 od 26. siječnja 2010. o utvrđivanju postupaka za provođenje inspekcija Komisije u području zaštite zračnog prometa
22. Uredba komisije (EZ) br. 272/2009 od 2. travnja 2009. o dopunjavanju zajedničkih osnovnih standarda zaštite civilnog zračnog prometa utvrđenih u Prilogu Uredbi (EZ) br. 300/2008 Europskog parlamenta i Vijeća.
23. Veić, P., Nađ, I.: Zakon o privatnoj zaštiti s komentarom, Žagar, Rijeka, 2005.
24. Veić, P.: Privatna sigurnost u Republici Hrvatskoj, Policija i sigurnost, MUP RH, Zagreb, 1994.
25. Vršec, M.: Policija, privatizacija sigurnosnih usluga i profesionalizacija zaštite u poduzećima, Priručnik, 4/91., str. 248 -270.
26. Washington, D.C.:United States General Accounting Office, , Transportationin frastructure: Implementationoffunding flexibility under ISTEA and use oftransportation controlmeasures, 1994.

27. Zakon o osnivanju Agencije za istraživanje nesreća u zračnom, pomorskom i željezničkom prometu, Narodne novine, br. 54/2013.
28. Zelenika, R.: Prometni sustavi – tehnologija – organizacija – ekonomika – logistika – menadžment, str. 45., Ekonomski fakultet u Rijeci, Rijeka, 2001.
29. Konvencija o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, Narodne novine – Međunarodni ugovori, br. 6/1994.
30. Zakon o izmjenama i dopunama Zakona o zračnom prometu, Narodne novine, br. 84/11.
31. Zakon o privatnoj zaštiti, Narodne novine, br. 68/03

Internetski izvori

1. <http://www.airdisaster.com/special/special-pa1771.shtml>, 13.06.2014.
2. http://www.avsecprofessionals.org/Publications_files/ASI-1310-Cargo%20SWolff.pdf, 13.06.2014.
3. <http://www.cdc.gov/niosh/hhe/reports/pdfs/2003-0206-3067.pdf>, Evaluation of Radiation Exposure to TSA Baggage Screeners, Transportation Security Administration, Washington, DC, 2008.29.06.2014.
4. <http://www.enciklopedija.hr/Natuknica.aspx?ID=67447>, 13.06.2014.
5. <http://www.global-securitysolutions.com/3dx-ray-ltd-x-ray-systems-and-screening/human-factors-in-x-ray-scanning.html>, 29.06.2014.
6. <http://www.prometna-zona.com/zracni.php>, 13.06.2014.
7. <http://www.ccaa.hr/>, pristupio dana 17.09.2014.
8. <http://www.washingtonpost.com/wpdyn/content/article/2009/12/26/AR2009122601150.html>, Fear and heroism aboard Northwest Airlines Flight 253 after attempted bombing, By Peter Slevin, Washington Post Staff Writer, Sunday, December 27, 2009.14.06.2014.
9. <http://www.tehnomobil.ba/katalozi/Rapiscan.pdf>, pristupio dana 17.09.2014.
10. <http://www.udruzenje-pilota.org/bez.htm>, pristupio dana 16.11.2013.
11. <http://www.airdisaster.com/special/special-pa1771.shtml>, 13.06.2014., pristupio dana 10.05.2014.
12. <http://www.hrleksikon.info/definicije>, pristupio dana 26.09.2014.

SUMMARY

SCREENING OF PASSENGERS AND BAGGAGE BY PRIVATE SECURITY GUARDS AT THE AIRPORTS

Safety and security of people and property at the airports are among the prerequisites for the existence and continuous flow of air traffic. In the past few years, the level of protection at the airports has risen significantly, as well as undergoing a chronological adaptation to threats. Airport security systems are constantly undergoing various transformations, whereby protection measures are continually improved and standardized. A necessary prerequisite for this is an adequate legal framework, including regulations on aviation safety and national and international regulations built upon them. Aviation infrastructure includes airports, airways, related communications, navigation and other equipment and aircraft as transport vehicles. For all infrastructure, security plays an important role in addition to its technical correctness. In accordance with the Private Security Act and the Amendments to the Air Traffic Act from 2011, private security at the airports plays an ever increasing role in the protection of people and property. The aim of this paper is to analyze the use of given powers by the guards and security guards while inspecting persons, transportation and transport vehicles, as well as the security procedures at the airports in the Republic of Croatia.

Key words: Inspection of passengers, transportation and transport vehicles, security measures, private security, security inspection technologies, safety procedures.