

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**

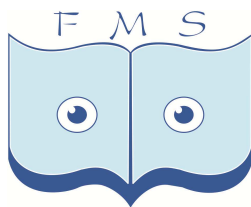
**Slavojka Murišić**

**BEZBJEDNOST  
VAZDUŠNOG I POMORSKOG  
SAOBRAĆAJA**

**SPECIJALISTIČKI RAD**

**Tivat, 2017.**

**FAKULTET ZA MEDITERANSKE POSLOVNE STUDIJE  
TIVAT**



**BEZBJEDNOST  
VAZDUŠNOG I POMORSKOG  
SAOBRAĆAJA**

**SPECIJALISTIČKI RAD**

**Predmet: Sigurnost i bezbjednost  
marina i jahti**

**Mentor: Prof. dr Vesna Vučković**

**Student: Slavojka Murišić  
S 18/15**

**Smjer: Nautički turizam  
i upravljanje marinama**

**Tivat, januar, 2017.**

## Sadržaj:

<b>1. UVOD</b> .....	<b>4</b>
<b>2. TEORIJSKI STAVOVI O BEZBJEDNOSTI</b> .....	<b>5</b>
2.1. Osvrt na riječ i pojam bezbjednost .....	5
2.2. Teorijski stavovi o bezbjednosti ( <i>security</i> ) i sigurnosti ( <i>safety</i> ) .....	8
<b>3. BEZBJEDNOST VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA</b> .....	<b>9</b>
3.1. Razvoj vazdušnog saobraćaja .....	9
3.1.1. Podjela vazdušnog saobraćaja .....	10
3.1.2. Pravila vazdušnog saobraćaja .....	11
3.2. Faktori ugrožavanja vazdušnog saobraćaja .....	12
3.2.1. Prirodni faktori ugrožavanja sigurnosti vazdušnog saobraćaja .....	12
3.2.2. Ljudski faktori ugrožavanja bezbjednosti vazdušnog saobraćaja .....	13
3.3. Zaštita vazdušnog saobraćaja .....	20
3.3.1. Međunarodna pravna regulativa .....	20
3.3.2. Međunarodne i nacionalne organizacije za bezbjednost vazdušne plovidbe .....	22
3.4. Odgovornost za štete prouzrokovane zloupotrebom vazduhoplova .....	25
3.5. Mjere spriječavanja kriminalnih aktivnosti u vazdušnom saobraćaju .....	27
3.6. Osvrt na vazdušne luke .....	29
3.6.1. Prihvat i otprema vazduhoplova u vazdušnoj luci .....	30
<b>4. BEZBJEDNOST POMORSKOG SAOBRAĆAJA</b> .....	<b>33</b>
4.1. Razvoj pomorskog saobraćaja .....	33
4.1.1. Pravila pomorskog saobraćaja .....	35
4.2. Faktori ugrožavanja pomorskog saobraćaja .....	37
4.2.1. Prirodni faktori ugrožavanja sigurnosti pomorskog saobraćaja .....	37
4.2.2. Ljudski faktori ugrožavanja bezbjednosti pomorskog saobraćaja .....	39
4.3. Zaštita pomorskog saobraćaja .....	42
4.3.1. Međunarodna pravna regulativa i međunarodne organizacije .....	42
4.4. Mjere spriječavanja nezgoda i kriminalnih aktivnosti u pomorskom saobraćaju .....	46
4.5. Osvrt na pomorske luke .....	47
<b>5. ZAKLJUČAK</b> .....	<b>55</b>
<b>6. LITERATURA</b> .....	<b>56</b>

## 1. UVOD

Danas vazdušni i pomorski saobraćaj na globalnom nivou imaju važnu ulogu u transportu roba i putnika. Oni omogućavaju povezivanja geografski udaljenih proizvođača robe i na drugom kraju zemljine kugle potrošača robe. U drugom slučaju povezivanje, turistički interesantnih udaljenih destinacija i za njih zainteresovanih putnika iz bilo kog kraja svijeta. Oni omogućavaju relativno brzo prevoženje roba i putnika sa bilo koje tačke na bilo koju drugu tačku na planeti tj., za kratko vrijeme s kraja na kraj svijeta.

Vazduh kao smiješa gasova koju udišemo obavija našu planetu u potpunosti. Nakon pronalaska aviona i on je postao medijum za organizovanje i sprovođenje prevoženja putnika i roba. Vazdušni saobraćaj je najmlađa grana saobraćaja, ali u isto vrijeme on je najbrži vid prevoženja. Tako da upotrebom raznih vrsta vazduhoplova sve tačke na zemljinoj kugli mogu biti transportno povezane ovom vrstom saobraćaja. Iz tih razloga je njegova osjetljivost na ugrožavanje sigurnosti i bezbjednosti veoma izražena.

More pokriva najveći deo naše planete i zapljuskuje sve kontinente, koje u isto vrijeme razdvaja i spaja. Ono je najpogodniji medijum za prevoz najvećih količina roba i putnika. Prevoženja morem se sprovode plovnim objektima a najčešće velikim morskim brodovima. Oni ostvaruju transport koji predstavlja četiri petine ukupne svjetske robne razmjene. Takođe, u prekomorskoj trgovini se ugrožava sigurnost brodova, a oni su pogodno sredstvo za izvršenje krivičnih djela terorizma, krijumčarenja i protiprivne koristi koja ugrožava bezbjednost.

Sa druge strane svi zakoni i sve odredbe donešene u vazdušnom i pomorskom saobraćaju, donešeni su pod uticajem pomorskih i vazduhoplovnih nesreća ili već izvršenih krivičnih djela, kao npr, terorističkog napada na Sjedinjene Američke Države, 2001. godine. Izazvani ovim krivičnim djelom, sve države svijeta nastoje da unifikuju pravila. Samim tim stvaraju se i specijalizovane organizacije za spriječavanje ovakvih i sličnih krivičnih djela. Tako da se ta pravila na sličan način razvijaju u vazdušnom i u pomorskom saobraćaju.

Sistem vazdušnog i pomorskog saobraćaja sastoji se od mnogo segmenata. Da bi se saobraćaj odvijao sigurno i bezbjedno, taj sistem mora funkcionisati besprekorno, što nekada i nije lako ostvariti. Obje vrste saobraćaja obuhvataju prevozna sredstva u ovom slučaju to su plovni objekti ili brodovi i vazduhoplovi ili avioni. U tom lancu su povezani objekti za prihvatanje i otpremu brodova i aviona tj., pomorske luke i aerodromi, kao sistema kontrole i nadzora saobraćaja.

Motiv za izbor ove teme jeste priroda ovih sistema i njihova kompleksnost. Oni su pogodni za zloupotrebe i izvršenje krivičnih djela sa ciljem ugrožavanja sigurnosti i bezbjednosti vazdušnog i pomorskog saobraćaja. Oni su danas meta mnogobrojnih napada tj., izvršenja krivičnih djela. U tome često i plovni objekti i vazduhoplovi postaju sredstvo kriminala.

Da bi se zadržao potreban nivo sigurnosti i bezbjednosti nužno je da svaki od segmenata u nizu obavlja svoju funkciju odgovorno, uz poštovanje međunarodnih konvencija i primjenu nacionalnih zakona. Bezbjednost vazdušnog i pomorskog saobraćaja sastoji se iz planiranja mjera bezbjednosti i preduzimanja bezbjedonosnih radnji u cilju spriječavanja i suzbijanja djela koja narušavaju bezbjednost saobraćaja.

U ovom radu obrađujemo moguće prijetnje i vrste ugrožavanja sigurnosti i bezbjednosti vazdušnog i pomorskog saobraćaja, kao i pravne odredbe i mjere održavanja bezbjednosti ovih vrsta saobraćaja.

Još jedan od motiva za izbor ove teme jeste specifičnost grada Tivta u kome živim, a koji ima vazdušnu luku - Aerodrom Tivat, Nautičku luku - Marinu „Porto Montenegro“ i neposredno je povezan sa pomorskom lukom – Lukom Kotor.

## 2. TEORIJSKI STAVOVI O BEZBJEDNOSTI

### 2.1. Osvrt na riječ i pojam bezbjednost

Bezbjednost je opšti pojam i on obuhvata široku društvenu stvarnost, a time i široku problemsku teorijsku i naučnu oblast koju baštini više društvenih nauka i naučnih disciplina.

Tako je i nova Nauka o bezbednosti, jedna od najdinamičnijih u sistemu političkih nauka, i ona se mijenja u skladu sa promijenama međunarodnih odnosa.

U tom pogledu proces saznavanja o bezbjednosti, najbolje je početi od etimološkog značenja same riječi - termina „bezbjednost“. U riječniku književnog jezika ona ima slijedeće značenje;

„bezbednost i bezbednost, - osti ijek. bezbjednost i bezbjednost – ž stanje onog koji je

*bezbedan, onog što je bezbedno, sigurnost: javna-, mere bezbednosti, državna-, služba državne bezbednosti.*“<sup>1</sup>

Takođe, i sa njom izvorno povezana riječ „bezbedan, -dna, -dno, ijek. bezbjedan a. koji je osiguran od opasnosti, zaštićen. - Smeju se deca sklonjena i bezbedna iza plotu. Srem. b. koji se oseća obezbeđen, siguran.“<sup>2</sup>

U značenju riječi bezbjednost i bezbjedan pojavljuje se riječ „sigurnost“ i „siguran“, koje u riječniku književnog jezika imaju slijedeća značenja;

„siguran, -rna, -rno 1. koji nije izložen opasnosti, dobro zaštićen. – U šumi . . . mi glava nije . . . sigurna. Šen. Vladao je ona; naročiti . . . mir fronta . . . kada se žuri da se . . . proživi nekoliko sigurnih trenutaka. Vas. 2. a. koji zaslužuje puno poverenje, stalan u svojim osećanjima i nazorima, koji se neće izmeniti, odan, pouzdan. - Đuka uzeo sinčića k sebi. Taj je bio u sigurnim rukama. Tom. Sigurni ljudi dostaviše mi to sa dokazima, jasnim kao dan. Čol. b. na koga se može osloniti, čvrst, solidan. - Gde god dođete, imaćete dobru postelju, uz sigurne prijatelje. Čos. B. Snijeg dubok i siguran. Tom. 3. a. koji odgovara istini, stvarnosti, pouzdan, tačan; nesumnjiv, neizbežan. - Nova kultura (se) ne može stvoriti bez sigurnog poznavanja . . . kulture stvorene cijelim dosadašnjim čovječanstvom. Zog. Svojom opomenom on nas je spasio sigurne smrti. Čol. b. koji je bez pogreške, tačan, ispravan. - Pavle nije imao siguran cilj. Čos. D. 4. a. koji se ne koleba, čvrst. - Pristupio je sigurnim korakom. Kol. b. koji čvrsto veruje u nešto, uveren, ubeđen. - Znao (je) samo dvije melodije i nikada nije bio posve siguran koju svira. Kreš. U to sam sigurna. Grg.“<sup>3</sup>

<sup>1</sup> Rečnik srpskohrvatskog književnog jezika, Drugo fototipsko izdanje, (1990.), Knjiga I, (Novi Sad – Zagreb: Matica srpska – Matica Hrvatska, 1967.), str.160.

<sup>2</sup> Ibidem.

<sup>3</sup> Rečnik srpskohrvatskog književnog jezika, Drugo fototipsko izdanje, (1990), Knjiga V, (Novi Sad: Matica srpska, 1973.), str.753 - 754.

„sigurnost, -osti ž 1. stanje, osobina onoga koji je siguran, onoga što je sigurno, u kome nekome ili nečemu ne preti opasnost, odsutnost opasnosti, bezbednost: javna. - Ima li što ljepše za partizana nego osjećaj sigurnosti? Horv. Smatrajući se već u sigurnosti iskoče one iz skloništa. Kranjč. Stj. 2. uverenost, pouzdanje. - Dugo se gledaju. I zato što očevo pogled ode na pod, njemu poraste sigurnost u sebe. Čos. D. 3. odlučnost, čvrstina. - U njihovom hodu . . . bilo je neke čudne, prirodne sigurnosti. Lal. 4. gotovost, spremnost, snalažljivost. - Atletičar treba da dobije . . . sigurnost u tehnici starta. Atl. 5. jasnost, određenost, doslednost. - Jednostavnost i sigurnost, te dve Andrićeve osobine . . . bliske (su) čitaocu. KN 1956. Izr. ventil sigurnosti tehn. Ventil koji se automatski otvara i propušta gas ili paru kad pritisak

dostigne određenu granicu. - fig. Oči su joj (duši) ventil sigurnosti. Laz. L.; za svaku - razg.

za svaki slučaj. - Vojska je ponovo kupila . . . ta dva vagona, no on ih je za svaku sigurnost i dalje ostavio na slijepom kolosijeku. Jonke.“<sup>4</sup>

Dakle vidimo da riječi bezbjednost, bezbjedan i riječi sigurnost i siguran, se u jezičkom značenju povezuju i pozivaju jedna na drugu i ne možemo jasno uočiti distinkciju među njima. Možda bi se distinkcija mogla učiniti u odnosu na riječ „opasnost“ (koja je u krajnjem neka prijetnja) koja je izražena i značenju obje riječi. U značenju riječi bezbjednost riječ opasnost se spominje. Značenje riječi bezbjedan, spominje se riječ „opasnost“, dakle, „ako je osiguran od opasnosti on je bezbjedan“. U značenju riječi sigurnost, riječ „opasnost“ se spominje, ali tako da se isključuje njeno prisustvo, i to je dovoljan argument postojanja „sigurnosti“ – „zaštićenosti“ od nečega ili nekoga.

U stručnoj literaturi pojam bezbjednost je određena na slijedeći način; „Bezbednost, u odnosu na suštinu i stvarno značenje B. Se može definisati kao stanje, organizacija i funkcija B. Kao stanje predstavlja zaštićenost nekog dobra, vrednosti, tekovine društva. U političko-bezbednosnom smislu obuhvata celokupnu zaštićenost države od svih vidova subverzivne delatnosti spoljnog i unutrašnjeg neprijatelja i drugih štetnih delatnosti i uticaja. S obzirom na opasnosti koje sobom nose delatnosti spoljnog i unutrašnjeg neprijatelja može biti spoljna i unutrašnja. Spoljna B. Odnosi se na nezavisnost, suverenitet i teritorijalni integritet države, a unutrašnja na nesmetano funkcionisanje konkretnog ustavnog poretka, odnosno društveno-političkog, ekonomskog i pravnog sistema i zaštićenost drugih dobara, vrednosti i objekata zaštite. Kao mehanizam zaštite B. ima različite oblike organizacionih formi (državnih i društvenih organa i organizacija) i različitih obeležja, zasnovanih i regulisanih ustavnim i drugim zakonskim aktima ili odlukama političke vlasti. Kao funkcija B. je nerazdvojni atribut države bez obzira na karakter uređenja, politički sistem i oblik vlasti. U realizaciji B. kao stanja, organizacije i funkcije, (v. sistem bezbednosti SFRJ) u obezbeđenju spoljnje i unutrašnje zaštićenosti države i društva, istovremeno učestvuju državna i javna bezbednost i bezbednost oružanih snaga. Svaka od ovih predstavlja istovremeno celinu za sebe, ali su u komplementarnom odnosu posebne B. u odnosu na opštu bezbednost kao celinu. Pored ovih, postoji i bezbednost u tehničkom smislu, bezbednost saobraćaja, veza i slično.“<sup>5</sup> Sličnu definiciju bezbjednosti nakladimo i u Vojnoj enciklopediji.<sup>6</sup>

Pored toga što su izvori definisanja ključnog pojma „bezbjednost“ malo stariji. Oni odražavaju suštinu bezbjednosti kao stanja, organizacije i funkcije, i njen specifični odnos u

<sup>4</sup> Ibid., str. 754.

<sup>5</sup> Vojni leksikon, (Beograd: VIZ, 1981.), str. 56.

<sup>6</sup> Vojna Enciklopedija., Tom 1. Drugo izdanje, (Beograd: Vojnoizdavački zavod Beograd, Štampa „Mladinska knjiga“ Ljubljna, 1970.), str. 597.

opštem, posebnom i pojedinačnom. One se u logičkom smislu poklapaju i čine jedinstvenu cijelinu. Takođe važna je i naznaka o postojanju posebnih bezbjednosti u koje spada i bezbjednost saobraćaja u opštem smislu. Tako da u daljnjem razvijanju pojma „bezbjednost“ kao roda, javljaju se i pojmovi „bezbjednost pomorskog saobraćaja“ i „bezbjednost vazdušnog saobraćaja“ kao pojmovi vrste. Iz njih se u daljnjem građenju novih pojmova, javljaju pojmovi „bezbjednost letenja“, „bezbjednost vazduhoplova“, bezbjednost aerodroma“ i slično. Kao i u vezi sa pojmom „bezbjednost pomorskog saobraćaja“ pojmovi; „bezbjednost plovidbe“, „bezbjednost broda“, „bezbjednost luke“, „bezbjednost kompanije“ i slično. Oni u cjelini čine sadržaj i opseg pojma „bezbjednost“.

Dakle u tom kontekstu razvijaju se i sljedeća značenja u političko pravnoj teoriji. Bezbjednost vazdušnog i pomorskog saobraćaja je preduzimanje i planiranje mjera bezjednosti radi spriječavanja, suzbijanja i zaštite prevoza i transporta lica i tereta.

„Vazdušni saobraćaj je proces premještanja, odnosno prevoz lica i/ili stvari vazdušnom plovidbom, kao i bilo koja druga upotreba ili djelovanje u vazdušnom prostoru.“<sup>7</sup>

Riječ avion je strana riječ i u našem jeziku ima slijedeće značenje „avion (fr. avion, lat. avis ptica) naprava za letenje teža od vazduha; *aeroplan*.“<sup>8</sup> U tom kontekstu određeno je i njeno značenje u zakonskoj regulativi vazdušnog saobraćaja.

„Avion je vazduhoplov teži od vazduha, pokretan motorom, koji uzgon u letu dobija pretežno zbog aerodinamičnih reakcija na površinama koje u određenim uslovima leta ostaju nepokretne.“<sup>9</sup>

Pomorski saobraćaj je saobraćaj kojim se plovnim putevima odvija prevoz i transport lica i tereta plovnim objektima.

Takođe, riječ „brod“ u našem jeziku ima slijedeće značenje „brbd, brbda m (lok. brodu; mn. Brbdovi i pesn. brbdi) 1. *plovno sredstvo sa motorom ili na jedra koje služi za prevoz ljudi i robe po vodi i u druge svrhe, lađa, parobrod*: ratni, školski, ribarski -; trgovački, na jedra, parni, transportni, putnički, cisterna, vasijski, svemirski, kosmički. - fig. Pedeset ljeta zvonar ravna ovim brodom. *Vizn.* Mađari hoće da se brod naše zajednice nasuče. *Petr. V. 2. a. mesto na vodi gde se može pregaziti ili se prevozi skelom, gaz, pličak, prelaz.* - Drina voda zla je broda. *NPH.* Tek im saznaš jedan brod na kome prelaze, a već ti javljaju za druga dva. *Ves. b. mesto u jezeru gde se riba hvata. Vuk Rj. 3. građ. deo crkve od glavnog ulaza do pevnice, lađa.* - Na sporednom oltaru desnoga broda služio je mladi arcibiskup. *Petr. V. Izr. broda mi euf. boga mi. Vuk Rj.*; koji tone stvar koja rđaeo stoji, koja može lako propasti; državni - država; kud, tud i barka treba bitiuz većinu.“<sup>10</sup>

Takođe, sa te strane on ima i svoje pravno određenje. Brod kao osnovna jedinica pomorskog saobraćaja definiše se kao plovni objekat koji je osposobljen za plovidbu morem i koji učestvuje u plovidbi se dodatno traži da se radi o brodu koji je registrovan za plovidbu morem i čija baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara, registarska zapremina (tonaža), najmanje 15 BRT prema Zakonu o pomorskoj i unutrašnjoj plovidbi.

<sup>7</sup> Zakon o vazdušnom saobraćaju („Sl. list RCG“, broj 30/12), str. 1.

<sup>8</sup> Vujaklija M., Leksikon stranih reči i izraza, (Beograd: Prosveta, 1980.), str. 11.

<sup>9</sup> Zakon o vazdušnom saobraćaju („Sl. list RCG“, broj 30/12), str. 1.

<sup>10</sup> Rečnik srpskohrvatskog književnog jezika, Drugo fototipsko izdanje, (1990.), Knjiga I, , (Novi Sad – Zagreb: Matica srpska – Matica Hrvatska, 1967.), str. 282.

## 2.2. Teorijski stavovi o bezbjednosti (*security*) i sigurnosti (*safety*)

Dakle, pored riječi „bezbjednost“, u našem jeziku je u upotrebi još i riječ „sigurnost“. Ona etimološki potiče od latinske riječi „*securitas, atis*“, koja u filozofskom smislu ima značenje (mir duha, bezbrižnost, sigurnost, bezopasnost), takođe i pridjeva *securus* (bez brige, bezbrižan, bez bojazni, koji se ne boji nikakve opasnosti). Ove dvije riječi se često koriste i ponekad zvuče kao sinonimi. Međutim, kako navodi prof Ejodus F., „moguće je pretpostaviti da je sigurnost širi pojam od bezbednosti, zato što osim odsustva opasnosti obuhvata i izvesnost, samopouzdanje, pa i lakomislenost.“<sup>11</sup>

Takođe, imamo i sljedeći slučaj, gde se Engleska riječ „Safety“ prevodi kao „Bezbednost – nepostojanje neprihvatljivog rizika ili štete.“<sup>12</sup> U tom pogledu se sa pozicije stanja, organizacije i funkcije takođe sprovode određene mjere i aktivnosti koje otklanjaju prijetnju, te samo značenje riječi sigurnost dijelom naginje pojmu zaštite, tako da nam je u tom pogledu bliža i razuljivija. Ona ima zadatak da obezbijedi nekoga ili nešto, tako da se prilikom njegovog određenog dijelovanja neće dovesti u opasnost i zbog toga trpjeti posledice.

U širem kontekstu značenja koriste se riječi: „sigurno letenje“, „sigurna zona“, „sigurna vazдушna luka“, kao i u pomorstvu; „sigurna plovidba“, „siguran brod“, „sigurna luka“.

Naravno, kada je pomorska sigurnost u pitanju, ona je preko Organizacije ujedinjenih nacija (OUN) i njene specijalizovane Međunarodne pomorske organizacije (IMO) na međunarodnom nivou regulisana. Pitanje sigurnosti i pitanje bezbjednosti pomorstva regulisano je IMO konvencijom, Safety of life at sea – Zaštita ljudskog života na moru (skraćeno SOLAS). Samim tim što se pitanje pomorske bezbjednosti (*security*) direktno povezuje i odnosi na poglavlje XI-2 SOLAS konvencije.

Nakon tragičnog terorističkog napada na SAD 2001. godine, zemlje potpisnice SOLAS 1974, su u Londonu, 17. Septembra 2002 godine, na Konferenciji država članica međunarodne konvencije o zaštiti ljudskog života na moru 1974., usvoile ISPS code (Međunarodni kodeks za bezbjednost brodova i lučkih postrojenja). On je po odluci Konferencije „stupio na snagu 01. Jula. 2004. godine nakon stupanja na snagu nove glave XI-2 Konvencije.“<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Ejodus, F., Međunarodna bezbednost: teorije, sektori i nivoi, (Beograd: Služeni Glasnik, 2010.), str. 26.

<sup>12</sup> Englesko-srpski rečnik tehničkih termina u evropskim direktivama Novog pristupa i Globalnog pristupa, (Beograd, 2006.), str. 51.

<sup>13</sup> Agencija pomorske sigurnosti, ISPS Code (Međunarodni kodeks za bezbjednost brodova i lučkih postrojenja), (Bar: 2004), str. 2.



### 3. BEZBJEDNOST VAZDUŠNOG SAOBRAĆAJA

#### 3.1. Razvoj vazdušnog saobraćaja

Među prvim naučnim radovima iz oblasti aeronautike, smatraju se radovi Leonarda da Vinčija u XV vijeku. Zatim su i drugi naučnici u XVI, XVII i XVIII vijeku najprije proučavali oblik ptičijih krila i upotrebu krila tokom letenja.

Već tokom 1783. godine u Francuskoj se više konstruktora bavilo proizvodnjom balona. Međutim, prvi istorijski let ostvaren je 15. novembra 1778. godine. Tada je balon od platna i papira, prečnika 10 m i zapremine 650 m<sup>3</sup> letio na visini od oko 300 m i za vrijeme od 25 minuta preletjeo udaljenost od 8 km. Petnaest dana kasnije, 1. decembra, je ostvaren prvi uspješan let ljudi u balonu punjenim vodonikom, a potom 7. januara 1785. godine prvi let preko Lamanša.<sup>14</sup>

„Francuz Kleman Ader sagradio je 1897. godine leteću spravu na parni pogon koju je nazvao avion. Od tada se sve slične letelice nazivaju tim imenom. Avion Adera imao je za pogon dve parne mašine od po 20 KS, a njegova ukupna težina iznosila je 400 kg.“<sup>15</sup>

Prvom uspešnom letu aviona 1903. godine, dala su doprinos istraživanja mnogih naučnika u oblasti aerodinamike, stabilnosti, upravljivosti, pogona itd. Dakle, da bi se ostvario duži let morala se obezbjediti veća sila uzgona i dovoljna pogonska snaga. Tako su braća Vilbur i Orvil Rajt, 1903. godine konstruisali prvi avion za koji su sami izradili četvorocilindrični benzinski motor snage 12 KS i sa njim 17. Decembra 1903. godine u pustinji Kiti Houk izveli prvi komandovani let avionom.

Od tog trenutka počinje brzi razvoj vazduhoplova na svim kontinentima. Oni nalaze svoju upotrebu u vojsci, a zatim je njihova upotreba proširena i na civilne potrebe. Sa razvojem vazduhoplova razvija se i vazdušni saobraćaj. Već krajem I svjetskog rata upotrebljavao se avion sa motorom od 150 kW koji je dostizao brzinu od 180-200 km/h i mogao je letjeti 3 sata bez spuštanja.

---

<sup>14</sup> <http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Integralni6tekst.pdf> , pristup u 18.00 časova 30.12.2016. godine.

<sup>15</sup> Janić, Č., Berković, M., Kuletin, A., Gajić, D., Gabrijel, Z., i Basarić, S., Vazduhoplovno jedrličarstvo, Savezna uprava za civilnu vazdušnu plovību, (Beograd: Štampa Grafičko preduzeće „Slobodan Jović“, 1963.), str.18.

„U ovom periodu, 1927. godine, ostvaren je prvi prelet Atlantika na relaciji Njujork - Pariz za 33 sata i 23 minuta.“<sup>16</sup> Na početku drugog svjetskog rata u upotrebi su bili avioni sa motorima i do 1000 kW koji su letjeli brzinom oko 300-400 km/h. Najbrži razvoj vazduhoplova ostvaren je upravo u velikim svjetskim ratovima, a naročito u drugom svjetskom ratu, kada je za stratege vazdušna prevlast postala postala dominantna u ostvarivanju ukupne nadmoći nad neprijateljem.

Civilno vazduhoplovstvo razvijalo se nakon prvog svjetskog rata prvo u Americi i Njemačkoj. Tada su vojni avioni i njihove posade ponudili svoje usluge državi, preduzećima i građanima, najprije za prevoz pošte, a zatim i prevoz putnika i robe. Prvi komercijalni letovi u Evropi bili su na linijama Berlin - Vajmar, Pariz - Brisel, Pariz - London i London - Brisel.<sup>17</sup>

Poslijeratni period obilježen je usavršavanjem aviona sa mlaznim motorima, prvo vojnih a kasnije i civilnih. Prvi vazduhoplovi koristili su za polijetanje i slijetanje obične ravne travnate livade. Razvojem vazduhoplovstva i vazdušnog saobraćaja, za održavanje redovnih linija, razvijaju se i posebne poletno-slijetne staze tj., piste, a uz njih i aerodromi.

U početku su to bile travnate staze dužine od 1000 do 1600 metara, kasnije pojavom savremenih aviona koriste se betonske piste. Aerodromi se takođe razvijaju i opremaju tako da omogućavaju operacije aviona u svim meteorološkim uslovima.

Primjenom mlaznog pogona na avionima za civilne svrhe, grade se aviona za prevoz od 70 pa i do 120 putnika. Pojavom širokotrupnih aviona poput Boinga 747 (slično vojnim vazdušnim tvrđavama), omogućeno je savladavanje najvećih udaljenosti u interkontinentalnom prevozu. Na svojim letovima ovi avioni prevoze do 500 putnika i daljinu savladavaju brzinama i do 1200 km/h. Prvi avion sa prosječnom brzinom od 2000 km/h pojavljuje se 1976. godine ali sa značajno manjim kapacitetom i većim troškovima prevoza.<sup>18</sup>

Evropa je, pojavom aviona na mlazni pogon, bila kontinent sa najvećim obimom prevoza u redovnom međunarodnom saobraćaju a zatim Sjeverna Amerika i Azija.

U razvoju vazdušnog saobraćaja značajno su uticale međunarodne organizacije IATA i ICAO o kojima govorimo u dijelu međunarodne pravne regulative kao načinu zaštite bezbjednosti vazdušnog saobraćaja.

### **3.1.1. Podjela vazdušnog saobraćaja**

Osnovna podjela vazdušnog saobraćaja je na civilni i vojni. Vojni vazdušni saobraćaj je stalni saobraćaj sa transportni putničkim vojnim avionima koji isključivo služe u vojne svrhe. Civilni vazdušni saobraćaj je svaki oblik vazdušnog saobraćaja osim vojnog i dijelimo ga na:

- Javni vazdušni saobraćaj, koji obuhvata linijski i povremeni prevoz osoba ili stvari.

*Linijskim vazdušni saobraćaj* uključuje redovni komercijalni prevoz osoba ili stvari, koji je dostupan svima pod jednakim uslovima, a obavlja se unaprijed utvrđenim linijama, prema unaprijed utvrđenom redu letenja i po određenim cijenama i opštim uslovima prevoza.

*Povremeni vazdušni saobraćaj* uključuje komercijalni prevoz osoba i/ili stvari koji nije linijski, a koji se obavlja uz posebno ugovorene uslove - čarter prevoz (pojedinačni ili serijski), taksi - prevoz, panoramski letovi i sl.

- Domaći vazdušni saobraćaj je saobraćaj koji se obavlja u vazdušnom prostoru neke države.

---

<sup>16</sup> <http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Integralni6tekst.pdf> , pristup u 18.00 časova 30.12.2016. godine.

<sup>17</sup> Ibidem.

<sup>18</sup> Ibidem.

- Međunarodni vazdušni saobraćaj je saobraćaj koji se obavlja u vazdušnom prostoru iznad teritorija dvije ili više država.
- Poseban vazdušni saobraćaj je saobraćaj koji nije uključen u javni vazdušni saobraćaj.

### 3.1.2. Pravila vazdušnog saobraćaja

Vazdušni saobraćaj organizuje se prema sledećim pravilima:

- Prvenstvo u letu

Prvenstvo u letu je pravo vazduhoplova nekog tipa i vrste da mu se, zbog njegovih osobina i performansi, u letu moraju s puta uklanjati i davati mu prvenstvo drugi vazduhoplovi, oslobađajući mu prostor za let i manevar. Aneks 2., Čikaške konvencije navodi:

- Vazduhoplovi i helikopteri sa sopstvenim pogonom moraju dati prvenstvo jedrilicama, balonima i vazduhoplovima koji vuku druge vazduhoplove, predmete ili sprave;
- Vazduhoplovi sa klipnim pogonskim grupama uklanjaju se i daju prvenstvo vazduhoplovima sa mlaznim pogonskim grupama;
- Jedrilice daju prvenstvo balonima i vazduhoplovima koji vuku druge vazduhoplove ili predmete.

- Prvenstvo u slijetanju

Ako u redovnom saobraćaju dva vazduhoplova predviđaju približno isto vrijeme slijetanja, vazduhoplov sa mlaznom pogonskom grupom ima prednost nad vazduhoplovima sa klipnom pogonskom grupom. Ukoliko se radi o dva vazduhoplova sa istom vrstom pogonske grupe prednost ima vazduhoplov sa većim brojem motora. Od dva vazduhoplova koji istovremeno prilaz aerodromu na slijetanje prednost ima onaj koji se nalazi na manjoj visini.

- Prvenstvo na manevarskim površinama

Vazduhoplov koji polijeće ili slijeće ima prednost u odnosu na sve druge vazduhoplove i ostala vozila. Vazduhoplov koji polijeće daje prvenstvo vazduhoplovu koji slijeće.

- Prvenstvo u slijetanju ili polijetanju na civilnim aerodromima

Red prvenstva u slijetanju i polijetanju određen prema vrsti i namjeni vazduhoplova je slijedeći:

- Vazduhoplov u nuždi (pod nuždom se podrazumijeva i vazduhoplov sa malom količinom goriva);
- Vazduhoplov sa bolesnicima ili ranjenicima kojima je potrebna hitna medicinska pomoć;
- Vazduhoplov u cilju traganja i spasavanja;
- Vazduhoplov koji prevoze visoke državne rukovodioce sa statusom VIP (*Very Important Persons*);
- Vazduhoplovi koji obavljaju redovni i vanredni saobraćaj;
- Ostali vazduhoplovi koji vrše obuku ili koji vrše sportske i privredne djelatnosti.

- Pravo puta

Pravo puta je pravo nekog vazduhoplova da u blizini drugih vazduhoplova i u odnosu na njih zadrži svoj prvobitni kurs, brzinu i visinu.

Vazduhoplov koji je dužan da oslobodi prolaz drugom vazduhoplovu ne smije da prelazi iznad ili ispod tog vazduhoplova, niti da mu presiječe put, osim ako se sa njim ne ukršta na dovoljnom udaljenju, bez opasnosti od sudara. Ovo pravo se utvrđuje radi izbjegavanja opasnosti od sudara.

- Pravo puta pri susretu

Ukoliko dva vazduhoplova lete jedan drugom u susret a nalaze se na istoj visini, oba pilota su obavezna da blagovremeno skrenu u svoju desnu stranu, tako da se u momentu mimoilaženja ostvari minimalno bočno rastojanje od 300 m. Piloti oba vazduhoplova su podjednako odgovorni za bezbjednost leta i izbjegavanje sudara.

- Pravo puta pri ukrštanju

Kada se putanje dva vazduhoplova ukrštaju na približno istoj visini, tada je pilot koji vidi drugi vazduhoplov sa svoje desne strane obavezan da skrene u svoju desnu tako da u momentu ukrštanja ostvari minimalno rastojanje od 300 m.

- Pravo pri prestizanju

Vazduhoplov koji vrši prestizanje drugog vazduhoplova u horizontalnom letu, penjanju ili poniranju, obavezan je da skrene u svoju desnu stranu, tako da se u momentu prestizanja ostvari minimalno bočno rastojanje od 500 m. Na manevarskim površinama primjenjuje se isto pravo.<sup>19</sup>

### **3.2. Faktori ugrožavanja vazdušnog saobraćaja**

Vazdušni saobraćaja ugrožava veći broj faktora, kako prirodnih tako i ljudskih ili činilaca koji ugrožavaju sigurnost i bezbjednost vazdušnog saobraćaja, a koje još možemo nazvati bezbjednosnim izazovima, rizicima i prijetnjama u vazdušnom saobraćaju.

#### **3.2.1. Prirodni faktori ugrožavanja sigurnosti vazdušnog saobraćaja**

U prirodne faktore ugrožavanja sigurnosti avio-saobraćaja ubrajamo slijedeće 4 prirodne pojave:

- Munje

Munje su jedna od najopasnijih prirodnih pojava koja direktno ugrožava bezbjednost vazduhoplova. Od početka razvoja vazdušnog saobraćaja munje su kao bezbjednosna prijetnja ozbiljno shvatane. Smatra se da su munje bile uzrok nesreće u „Pan-Am“ aviona na letu 214., koji se dogodio 1963. godine. U početku avioni nijesu bili dizajnirani da izdrže udar munje, međutim danas se avioni grade od takvih materijala i takve su konstrukcije da predstavljaju faradejev kavez. Putnici mogu vidjeti bljesak i čuti udar, ali od toga neće imati posledice, jer će se elektricitet sprovesti i izaći na drugom kraju konstrukcije npr. repu aviona.

- Snijeg i led

Zaleđivanje je još jedan od ozbiljnih problema u avijaciji. On predstavlja prirodnu pojavu nagomilavanja leda na krilima, repu ili motorima. To može da dovede do otkazivanja rada pojedinih dijelova i sklopova upravljačkog sistema aviona.

- Ptice

Ptice su jedna od čestih uzroka nesreća. Radi se o fizičkom sudaru ptice i aviona, kada se ptice kao čvrsti predmeti (brzina udara) zaglave u djelove aviona, najčešće u motoru. Najveći rizik se pojavljuje prilikom slijetanja i polijetanja aviona. Neki aerodromi koriste aktivne i pasivne mjere zaplašivanja i rastijerivanja ptica.

- Vulkanski pepeo

---

<sup>19</sup> Babić, O., Kontrola leta (Beograd: Saobraćajni fakultet, 2011), str. 65-76.

Takođe, u oblastima gdje se prisutne seizmičke i eruptivne aktivnosti vulkana sa izbacivanjem pepela i lave u atmosferu. Vulkanski pepeo je jedna od velikih opasnosti za let aviona jer otežava vidljivost i utiče na trošenje propelera.

### **3.2.2. Ljudski faktori ugrožavanja bezbjednosti vazdušnog saobraćaja**

Pod ljudskim faktorom ugrožavanja bezbjednosti vazdušnog saobraćaja podrazumjevaju se sva djela, radnje i postupci koje čine ljudi, a koja imaju cilj da ugroze bezbjednost tj., bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Ovdje se ubrajaju dijela terorizma, organizovanog kriminala, koje mogu biti manifestovane u obliku sabotaza, nasilni i oružani upad, otmica, kriminalno-terorističkih prinuda, iznuda, ucjena, narko-terorizam i dr.

Navedena protiv pravna - krivična dijela kao činoci ugrožavanja bezbjednosti vazdušnog saobraćaja koje sprovode ljudi opredjeljeni ličnom protivpravnom materijalnom i finansijskom korišću, kao i neprijateljski opredjeljeni ljudi (suprotnih političkih, vjerskih, rasnih, i drugih ubjeđenja i ciljeva), zaslužuju našu posebnu pažnju.

#### **a. Terorizam**

U etimološkom smislu, „teror“ i „terorizam“ kao strane riječi, u našem jeziku imaju slijedeće značenje:

- riječ „teror (lat. terror) užas, strah, strah i trepet; vladavina zastrašivanjem, strahovlada (naročito za vreme francuske revolucije); političko nasilje.“<sup>20</sup>

- riječ „terorizam (lat. terror užas, strah) vladavina zastrašivanjem, način vladanja ulivanjem straha i nasiljem; politička borba putem individualnog terora.“<sup>21</sup>

U naučnom smislu zbog složenosti terorizma kao bezbjednosne pojave, i nepotpunost međunarodnih i državnih mehanizama još uvijek ne postoji jedinstvena definicija terorizma.

Jedan od ključnih problema prilikom definisanja pojma terorizma, čini uključivanje politički - motivisanog cilja. Ako se on tretira kao bitno obilježje kriminalnog i terorističkog akta koji je usmjeren protiv društvenog poredka, državne vlasti i drugih legalnih organa i organizacija u državi. Naročito u onim državama gdje su pojedinci iz vlade uključeni u neka od navedenih krivičnih akata.<sup>22</sup>

Iz praktičnih razloga a radi boljeg razumijevanja problema bezbjednosti i terorizma, navešćemo dvije od mnogih definicija terorizma. One nam u ovom slučaju služe kao radni model složenog pojma koji još uvijek nije do kraja određen.

„Terorizam je organizovana primena nasilja (ili pretnja nasiljem) od strane politički motivisanih izvršilaca, koji su odlučni da izazivanjem straha, zebnje, defetizma i panike nameću svoju volju organima vlasti i građanima.“<sup>23</sup>

„U krivično-pravnom smislu terorizam je svaki akt nasilja, kojim se ugrožava život ljudi (nevine žrtve) i nanosi materijalna šteta oštećenjem ili rušenjem objekata od javnog interesa građana s ciljem da se izazove strah i opšta nesigurnost ljudi.“<sup>24</sup>

Osnovna obilježja savremenog terorizma u vazdušnom saobraćaju čine:

- Fanatizam - kao izraz odanosti ili pretjerane zalijepljenosti u vjeru.

<sup>20</sup> Vujaklija M., Leksikon stranih reči i izraza, (Beograd: Prosveta, 1980.), str. 909.

<sup>21</sup> Ibidem.

<sup>22</sup> Pejanović Lj., M, Bejatović, Avioterorizam (Novi Sad, 2009.), str. 15.

<sup>23</sup> Gaćinović R., Terorizam u političkoj i pravnoj teoriji, Drugo dopunjeno izdanje, (Beograd: Medija centar „Odbrana“, 2011.), str. 73.

<sup>24</sup> Pejanović Lj., M, Bejatović, Avioterorizam (Novi Sad, 2009.), str. 15.

- Neočekivanost - kao jedno od glavih obilježja jer stvara prednost u odnosu na organe suzbijanja i sprječavanja terorizma. Javlja se kad se najmanje očekuje.
- Odlučnost i nepokolebljivost terorista koji polažu svoje živote u vjeru i ideale.
- Ofanzivnost se postiže na neprekidnim nasiljem na unaprijed ciljane i planirane objekte sa više mjesta i različitih pravaca uz ostavrenje efekta i krajnjeg cilja.<sup>25</sup>
- Lukavost, postiže se dovodenjem službi i stanovništva u zabludu, i usmjerava ih na pogrešan način kretanja i djelovanja terorista.
- Pokretljivost, još jedna od prednosti kojom se otežava rad organima bezbjednosti.

U analizi pojave terorizma njene uzroke (iako mogu biti mnogobrojni) možemo podijeliti u dvije grupe:

- Objektivni uzroci terorizma se odnose na državu, državni poredak, nedovoljno obrazovanje stanovništva, siromaštvo, otuđenost itd. Ovaj uzrok je veoma čest s obzirom da mnoge države ne uspijevaju da održe stabilnost u svojoj državi, pa se samim tim javljaju unutrašnje krize kako ekonomske tako i društvene.<sup>26</sup>
- Subjektivni uzroci terorizma jesu shvatanja terorista da se stanje u jednoj državi, ili bilo koji drugi problemi koji izazivaju nezadovoljstvo, mogu jedino riješiti nasiljem.<sup>27</sup>

Vezano za uzroke terorizma postoje dva mišljenja o načinu njegovog suzbijanja. Jedni smatraju da se terorizam jedino suzbija primjenom sile, dok su drugi mišljenja da je potrebno suzbiti siromaštvo, riješiti društvene i političke krize i stvoriti uređeno društvo. Možemo zaključiti da prvi način suzbijanja terorizma dovodi do većeg nasilja dok je drugi način teži ali možemo reći kvalitetiniji.<sup>28</sup>

Terorističke i kriminalne organizacije, izvršavaju razna krivična djela, koja imaju različite oblike, a svima je zajednički cilj da ugrožavaju bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

#### **b. Organizovani kriminal**

Organizovani kriminal u vazdušnom saobraćaju je poseban oblik kriminala koji izvršavaju posebne organizovane kriminalne grupe koje odlikuje profesionalnost a za cilj imaju sticanje profita. Naravno, uz podršku pojedinaca u vladi i bezbjednosnim strukturama. Najkraće rečeno oni u sprovođenju nedozvoljenih djela bez kontrole na graničnim prelazima, iznose sredstva bez dokumenata i pokrića ili sa lažnim dokumentima i ista transportuju vazduhoplovima u druge zemlje.

#### **c. Sabotaža**

Sabotaža je prikrivena, spontana ili organizovana djelatnost kojom se na podmukao i perfidan način, za kraće ili duže vrijeme, onemogućava ili ometa normalno funkcionisanje proizvodnih, upravnih ili drugih djelatnosti društva (zemlje, države), posredno ili neposredno, prouzrokuju određene materijalne i moralne političke posljedice. Sabotaža je akt koji se preduzima u namjeri da prouzrokuje smetnje koje rezultiraju nezakonitim ometanjem civilnog vazduhoplova i njegovih sredstava.

Sabotaža u vazduhoplovu je unutrašnje nasilje u kompaniji, kojom se vrši ugrožavanje bezbjednosti ljudskih života i vazduhoplova namjernim izazivanjem kvara, kako bi se nanijele materijalne štete avio-kompaniji sa političkim motivima od strane zaposlenih lica u njihovoj avio-kompaniji.<sup>29</sup>

<sup>25</sup> Ibid., str. 74.

<sup>26</sup> Marković Tomislav, Terorizam kao nekonvencionalna prijetnja savremenoj bezbjednosti, str. 195.

<sup>27</sup> Ibidem.

<sup>28</sup> Ibid, str. 197.

<sup>29</sup> Pejanović, Lj., M. Bejatović, op. cit., str. 119.

Sa ovom vrstom kriminalne aktivnosti su se često susretale avio-kompanije, čak se u periodu od 1920. do 2003. godine, desilo 36 različitih eksplozija. Sabotažom se najčešće napadaju vazduhoplovi, aerodromi i aerodromska postrojenja.

Zbog prirode ove kriminalne aktivnosti neophodno je vršiti unutrašnju kontrolu i redovno provjeravati zaposlene u avio-kompanijama zbog blagovremenog otkrivanja i spriječavanja ovakvih krivičnih djela.

#### **d. Nasilnički i oružani upad**

Nasilnički upad kriminalno-terorističkih grupa u avion ili aerodromski objekat upotrebom oružja predstavlja najgrublji oblik subverzivne aktivnosti čime se stvara krizna situacija, formira nepovjerenje prema državnim organima i avio-kompaniji, pa samim tim predstavlja prijetnju po ljudske živote zatečenih ljudi. Kao primjer možemo navesti slučaj kada su dvojica palestinskih komandosa izvršili napad na aerodrom u Atini u avionu B-707, izraelske kompanije „EL AL“, uz upotrebu bombi tj. eksploziva kojim su izvršili prijetnju i ugrozili ljudske živote, 1968. godine.<sup>30</sup>

#### **e. Otmica civilnog vazduhoplova**

Otmica je međunarodno krivično djelo koje predstavlja preuzimanje kontrole nad vazduhoplovom koji se nalazi u letu, upotrebom sile ili pod ozbiljnom prijetnjom da će se upotrijebiti fizička sila.<sup>31</sup> Motivi za izvršenje ovog krivičnog djela su:

- Politički motiv - Najčešće se javlja u slučajevima otmica vazduhoplova radi oslobađanja saboraca iz zatvora ili dobijanja političkog azila u drugoj zemlji. U 38,67 % otmica, motiv je bio politički.
- Motiv izvršenja kriminalne radnje - Najčešće prisutan u slučajevima bjekstva u drugu državu. U 28,75% otmica javlja se ovaj motiv.
- Avanturizam - Motiv koji se javlja kod mentalno oboljelih osoba, koje vrše krivično djelo radi skretanja pažnje na sebe,obično iskazujući neki protest. U 2,29% slučajeva, avanturisti su izvršili otmicu.

Sve otmice i napadi, bilo da su u pokušaju ili su uspjeti, izvedeni su uz prijetnju vatrenim oružjem, kao i eksplozivnim zapaljivim napravama i materijama. Vatreno oružje upotrebljeno je u 11,11% slučajeva, hladno oružje u 1,52% slučajeva, eksplozivi, eksplozivne naprave i zapaljive tečnosti upotrebljeni su u 9,24%, dok za 64,71% slučajeva nije poznato oružje koje je upotrijebljeno.<sup>32</sup>

U periodu od 1920. do 2003. godine oteto je 1192 vazduhoplova.<sup>33</sup> Većinom se otmice izvršavaju mirnim putem i bez žrtava, a rijetke su otmice sa jednim motivom, jer ih je obično više.

Teroristi za vrijeme otmice vazduhoplova koriste sredstva javne komunikacije kako bi iznijeli svoje zahtjeve i prenijeli poruku. Takav je slučaj sa TV stanicom Al Džazira u Pakistanu, putem koje „Al Kaida“ najavljuje svoje aktivnosti prijetnje o izvođenju terorističkih djela. Ponekad teroristi javno i lažno prijetu kako bi dobili što više pristalica.

---

<sup>30</sup> Ibid, str. 44.

<sup>31</sup> Ibidem.

<sup>32</sup> Ibid, str. 149.

<sup>33</sup> Ibid, str. 165.

Nakon otmice često se dešava da nastane udes zbog ometanja posade od strane otmičara. Na to ukazuje činjenica, da se u periodu od 1920. do 2003. godine desilo 37 udesa nakon otmice, i da je život izgubilo 2080 ljudi.

Najveći broj udesa vazduhoplova zbog otmice desio se u SAD-u 17%, zatim u Aziji 0,11%, dok se ovakvi incidenti nije bilo samo u Australiji.

TABELA 1. Hronološki prikaz udesa vazduhoplova izazvan otmicom vazduhoplova i ljudi u periodu od 1920.-2005. godine<sup>34</sup>

Br.	Period	AM	AF	AZ	AU	EV	Poginulo	NN za br. udesa
1	1920-1929	-	-	-	-	-	-	-
2	1930-1939	1	-	-	-	-	15	-
3	1940-1949	-	-	-	-	-	-	-
4	1950-1959	-	-	2	-	-	81	-
5	1960-1969	1	-	-	-	-	44	-
6	1970-1979	3	1	5	-	4	581	7
7	1980-1989	4	2	2	-	2	409	2
8	1990-1999	1	1	1	-	1	405	-
9	2000-2005	5	-	1	-	2	886	-
10	Ukupno za 85 god.	15	4	11	-	8	2080	9
11	god. pros.	0,17	0,004	0,11	-	0,07	2,47	0,1
12	%	40,54	10,81	29,72	-	18,91	56,21	0,24
13	Ukupno 47							

#### f. Kriminalno-teroristička prinuda

Teroristička prinuda je krivično djelo gdje jedno lice izvršava krivično djelo pod prinudom drugog lica.

#### g. Iznuda

Iznuda je krivično djelo koje se sastoji od činjenja ili nečinjenja neke radnje, na štetu svoje ili tuđe imovine kako bi se sebi ili drugom pribavila protivpravna imovinska korist. Jedan od primjera ovog krivičnog djela jeste kada su četvorica muslimanskih terorista - otmičara oteli dvanaestoro djece i zahtjevali od sovjetskih vlasti da im isplate 10 miliona dolara i ustupi avion za prevoz do Irana.

#### h. Ucjena

Ucjena je krivično djelo koje je slično sa krivičnim djelima iznude i prinude. Sličnost je najprije u tome što se ucjena vrši prijetnjom da će se otkriti neki podatak koji može da

<sup>34</sup> Ibid, str. 145.



naškodi časti ili ugledu pasivnog subjekta ili njemu bliskog lica. Primjer ovog krivičnog djela jeste događaj na Kipru kada su šestorica otmičara oteli kiparski avion B-707 iz Larnake. Prijeteći da će oduzeti život putnicima ukoliko predstavnik libijske vlade ne stupi u kontakt sa kiparskim vlastima radi puštanja iz zatvora dvojice saborca (terorista) osuđenih za otmicu rumunskog aviona na Kipru.

#### **i. Narko-terorizam**

Narko-terorizam je oblik krivičnog djela koje je nastalo na tlu Latinske Amerike. Ovo djelo se sastoji od organizovane proizvodnje, prometa, prevoza i isporuke narkotika što samim tim uključuje i prevoz narkotika uz pomoć vazduhoplova. Proizvodnja i promet narkotika najrazvijeniji su u Avganistanu, Pakistanu, Kolumbiji i drugim afričkim i azijskim zemljama.

#### **j. Sekte i kriminalni terorizam**

Krivično djelo koje najbolje možemo objasniti na primjeru otmice sovjetskog aviona na liniji Stokholm-Moskva, kada je posada napadnuta hladnim oružjem i primorana da skrene u drugom pravcu. Pripadnici sekti, često vrše krivično djelo otmice ili ucjene, kako bi dobili neku materijalnu i bilo koju drugu korist ili izazvali strah među stanovnicima kao što je slučaj iz 1977. godine, kada su pripadnici muslimanske sekte „Hanafi“ držali 130 talaca više od 38 sati uz direktan televizijski i radio prenos.

#### **k. Bioterorizam**

Bioterorizam je relativno novi pojam, s obzirom da se sve češće javlja i predstavlja sve veću opasnost. Bioterorizam predstavlja primjenu bioloških agensa u terorističkim akcijama, radi ubistva živih bića i zagađenja okoline, na teritoriji protivnika. Teroristi bio oružje sve češće upotrebljavaju radi velike stope smrtnosti, a male količine agensa. Povezanost bioterorizma i vazdušnog saobraćaja u zadnje vrijeme sve je veća zbog prenosa i transporta bio oružja vazduhoplovima. Lica koja vrše prenos ne moraju biti samo kriminalne grupe, teroristi već postoje i takozvani *avanturisti*. Avanturisti su lica koja čine krivična djela, prenosa bio oružja, otmice, ucjene ali sa motivom da javnosti pokažu svoje postojanje kao hrabri i sposobni.

#### **l. Sajber terorizam**

Sajber terorizam predstavlja prijetnju po bezbjednost vazdušnog saobraćaja, uz mogućnost daljinskog i direktnog sabotiranja elektronskih programa i uređaja putem blokada kompjuterskog i navigacionog sistema u vazduhoplovu ili kontrolnim centrima na aerodromima.<sup>35</sup>

#### **m. Ugrožavanje vazdušnog prostora**

Ugrožavanje vazdušnog prostora je jedna od opasnosti koja se javlja kada dođe do otmice vazduhoplova pa taj vazduhoplov uđe u drugi suvereni vazdušni prostor nenajavljen. Ovim se djelom vrši povreda integriteta date države i njenog vazdušnog prostora.

#### **n. Anonimne prijetnje**

Anonimne prijetnje su oblik ugrožavanje vazduhoplovne bezbjednosti koje unose strah i paniku među članovima kompanije kojoj se prijeti, a za cilj imaju nanošenje finansijskih gubitaka i odvrćanje od korišćenja usluga kompanije. Anonimne prijetnje se najčešće ostvaruju telefonskim putem, ali može i pismima ili ceduljama. Često se prijeti otrovima i podmetanjem opasnih naprava u vazduhoplovu.

---

<sup>35</sup> Ibid, str. 50.

„Od izjavljenih prijetnji 94,2% je izrečeno muškim, 7,57% ženskim glasom. Prijetnja je ostvarena 33,33% a 57,57% bila je lažna. „<sup>36</sup>

Anonimne prijetnje ne služe samo za izazivanje straha, već možemo reći da imaju i mnogo veći značaj. Teroristi često prijave lažnu dojavu o bombi u vazduhoplovu ili na aerodromu kako bi vidjeli da li ih organi bezbjednosti ozbiljno shvataju, i ako ne shvataju tako pristupaju ostvarenju tog čina a sa druge strane otkrivaju i posmatraju radnje bezbjednosnih organa, i koje mjere preduzimaju kako bi se mogli suprotstaviti savremenijim metodama.

Zbog ovakvih situacija, svaka se prijetnja mora shvatiti ozbiljno i treba preduzeti sve mjere bezbjednosti, bez obzira na to kome je namjenjena.

Navešćemo nekoliko primjera, sa našeg područja i područja regiona:

- 12.05.1980. godine - Šalterskoj službi Aerodroma „Beograd“ telefonom je javljeno: „Podmetnuli smo vam bombu u pristanišnoj zgradi.“ Nakon izvršene propisane radnje pronađena je jedna konzerva sa sporogorećim štapinom ispod jednog sjedišta u terminalu.
- 27.03.1983. godine - Direktoratu Kontrole leta u Tivtu anonimno se javio muški glas i saopštio: „Sanacija tornja u Tivtu nakon zemljotresa odvija se nestručno“. Nekoliko dana kasnije buknuła je vatra i učinjena je veća materijalna šteta.
- 24.08.1984. godine - Aerodromskim službama bezbjednosti Srbije, Crne Gore, Makedonije i Bosne i Hercegovine, dostavljena je istovremeno depeša Ministarstva unutrašnjih poslova u kojoj se obavještavaju da je anonimno lice poručilo: „JAT - ov avion na linijama Skoplje - Titograd, Sarajevo - Beograd, biće dignut u vazduh, podmetnuta je bomba“. Detaljnom istragom je ustanovljeno da je neko od muslimanskih vjernika upućivao prijetnje JAT - u zbog odbijanja uvođenja linije Sarajevo - Meka.<sup>37</sup>

#### o. Državni terorizam - raketiranjem civilnog vazduhoplova

Državni terorizam u civilnom vazdušnom saobraćaju je akt prijetnji i nasilja koji vrše oružane snage u ime države i državnim sredstvima, na način primjene raketiranjem sa vojnog objekta.<sup>38</sup>

Kada govorimo o raketiranju civilnog vazduhoplova, moramo naglasiti da se ono teško otkriva jer oružane snage obično kriju činjenice i istinu o udesu vazduhoplova koji je oboren na ovaj način.

Raketiranje vazduhoplova vrše i terorističke organizacije. Nekada nijesu imali takvo oružje da raketiraju vazduhoplov iz drugog vazduhoplova, već se to radilo sa kopna kao što je to bilo 1972. godine, kada je ispaljen raketni projektil na JAT-ov avion DC - 9, raketnim projektilom na Pariškom aerodromu.

Danas postoje terorističke organizacije koje imaju najnovija raketna oružja. One često djeluju sa drugim terorističkim organizacijama ili oružanim snagama država. Zbog toga postoji sumnja da države saraduju sa terorističkim organizacijama, posebno kada je riječ o obučavanju i nabavljanju takvog oružja.

---

<sup>36</sup> Ibid, str. 92.

<sup>37</sup> Ibid, str. 83 - 84.

<sup>38</sup> Ibid, str. 138.

TABELA 2 - Hronološki prikaz udesa vazduhoplova od posljedica raketiranja u period od 1920 – 2006. godine.<sup>39</sup>

RAKETIRANJE								
Br.	Period	Regionalni-Kontinenti					Žrtve	
		AM	AF	AZ	AU	EV	Poginulo	NN za br. udesa
1	1920-1929	-	-	-	-	-	-	-
2	1930-1939	-	-	1	-	-	14	-
3	1940-1949	1	-	2	-	-	17	2
4	1950-1959	4	-	4	-	2	171	7
5	1960-1969	1	2	2	-	2	1	6
6	1970-1979	2	6	4	-	1	211	10
7	1980-1989	4	9	17	-	1	1028	16
8	1990-1999	3	2	4	-	2	472	4
9	2000-2006	-	1	2	-	5	261	1
10	Ukupno za 86 god.	15	20	36	-	13	2695	46
11	God. Prosek	0,17	0,23	0,42	-	0,12	25,71	0,54
12	% po udesu	18,51	24,69	44,44	-	12,34		
Ukupno raketiranja: 130								

**p. Samoubilački terorizam**

„Samoubilački terorizam podrazumjeva samožrtvanje kao “pokretne navodeće bombe“ koja se usmjerava na unaprijed odabrani objekat, radi ostvarenja zadatog cilja nalogodavca, odnosno ispunjenja “božije volje“.<sup>40</sup>

„Na prostoru SAD-a desio se najveći broj ovakvih slučajeva - 54,54% od ukupnog broja“.<sup>41</sup>

**q. Podmetanje NRHB sredstava**

Podmetanje otrova u avionima ili aerodromima je jedna od opasnijih terorističkih akcija, samim tim što je indirektna. Teroristi često truju hranu ili piće posade, kako bi ih onеспособili

<sup>39</sup> Ibid, str. 139.

<sup>40</sup> Ibid, str. 153.

<sup>41</sup> Ibid, str. 155.

da upravljaju vazduhoplovom i tako izazvali nesreću. Takođe njihov cilj može biti masovno trovanje, kada na aerodromima cirkuliše mnogo ljudi, npr. putnici koji odlaze, putnici koji dolaze, rodbina i prijatelji koji ih ispraćaju ili dočekuju itd.

Terorističke organizacije mogu vršiti trovanje na sljedeći način: upućivanjem prevoznih sredstava u kojima se nalaze veće količine otrova na aerodrome; namjernim ostavljanjem paketa na nekom od aerodromskih terminala, kako bi ih neko od zaposlenih pronašao i slučajno otvorio i ispuštio viruse, bakterije i druge žive mikroorganizme koji bi se brzo proširili u aerodromskom prostoru i tako ugrozili sve prisutne; ubacivanjem otrova u hranu koja se sprema za putnike u katering ili u kuhinjama avio-kompanije; ostavljanjem opasnih materija u prevoznim sredstvima kojima se prevoze putnici od gradskih do aerodromskih terminala; ostavljanjem otrova u avionu kojim je putovao terorista i slično.<sup>42</sup>

#### **r. Akt nasilja kidnapovanjem ljudi na aerodromima i u avionima**

Ovo krivično djelo predstavlja djelo uzimanja talaca, tj. ograničavanje slobode koje može biti motivisano političkim, kriminalnim i avanturističkim pobudama.

„Istraživanje talačke situacije, prema međunarodnom ratnom i međunarodnom vazduhoplovnom pravu, Profesor Milošević navodi: „Taoci su osobe stavljenje pod vlast države ili grupe ljudi koja ima ili tvrdi da ima pravo da na taj način obezbjedi sopstvenu bezbjednost i time osigurava prema sebi ponašanje samih talaca, njihove žrtve, ili šireg stanovništva.“<sup>43</sup>

Lice koje je oteto predstavlja taoca, jednog ili više lica koji su okupirali avion i aerodrom, da bi ostvarili svoje zahtjeve. Razne vrste nasilja su zastupljene prilikom talačke situacije a najčešće su to nanošenje fizičkih i psihičkih patnji.

#### **s. Sudari vazduhoplova**

Prema Rimskoj konvenciji sudar aviona definisan je kao fizički dodir između dva ili više vazduhoplova u letu, odnosno, situacija u kojoj manevrisanje jednim vazduhoplovom izaziva štetu drugom vazduhoplovu bez fizičkog dodira vazduhoplova.<sup>44</sup>

Najčešći razlog sudara jeste greška u navigaciji ili planu leta ali sudar može izazvati i smanjeno rastojanje među vazduhoplovima, gustina saobraćaja u vazduhu, neodržavanje vazduhoplova i vremenske neprilike.

Da su sudari aviona na zemlji česta pojava u svijetu, bilo da su nastali sudarom dvije letjelice ili letjelice i stranog tijela, pokazuju sljedeći podaci: „U periodu od 1920-2003. godine, desila su se 242 incidenta, u kojima je bila ugrožena 191 osoba, dok su 92 osobe izgubile život. Za pet incidenata se ne raspolaže tačnim podacima o ugroženosti ljudskih života, kao i za tri slučaja o ljudskim žrtvama“.<sup>45</sup>

### **3.3. Zaštita vazdušnog saobraćaja**

#### **3.3.1. Međunarodna pravna regulativa**

Pod međunarodno pravnom regulativom podrazumjevamo međunarodne konvencije i organizacije koje djeluju u cilju zaštite vazdušnog prostora, spriječavanja i kažnjavanja djela kojima se narušavaju suverenitet koje države imaju nad vazdušnim prostorom i sva ostala krivična djela kojima se narušava bezbjednost vazdušnog saobraćaja.

---

<sup>42</sup> Ibid, str. 158.

<sup>43</sup> Ibid, str. 248.

<sup>44</sup> Ibid, str. 122.

<sup>45</sup> Ibid, str. 125.

Pojava i razvoj vazduhoplovne tehnike izazvali su potrebu regulisanja međunarodnog vazdušnog saobraćaja. Doktrina prva koja ukazuje na dva kriterijuma za pravno rješenje ovog pitanja. Prvi, se odnosi na striktno poštovanje državne suverenosti i njeno isključivo pravo da koristi i kontroliše vazdušni saobraćaj.<sup>46</sup>

Suverenitet nad vazdušnim prostorom jeste pravo koje je ustanovljeno Konvencijom o civilnom vazduhoplovstvu iz 1944. godine, koje glasi:

„Državne ugovornice priznaju da svaka Država ima potpuni i isključivi suverenitet nad vazdušnim prostorom iznad svoje teritorije.“ - Glava 1, član 1.

Sve države potpisnice su ovom konvencijom obavezane da obezbijede siguran prelazak preko njihove vazdušne teritorije.

Svaki vojni vazduhoplov se smatra državnim i ne može preći preko vazdušne teritorije bez odobrenja države koja ima nad njom suverenu vlast.

Zbog važnosti ovog prava svake države, široka je mreža konvencija i organizacija koje imaju za cilj njegovu zaštitu:

- Pariska konvencija, usvojena 1919. godine u Parizu, je prva Konvencija za izjednačenje izvjesnih pravila o međunarodnom prevozu u vazdušnom prostoru. Ovu Konvenciju jugoslovenska vlada ratifikovala je 03.03.1931. godine.<sup>47</sup>
- Čikaška konvencija, usvojena 1944. godine u Čikagu, a jugoslovenske vlasti su je ratifikovale tek 1953. godine. Ova Konvencija je prvi pravni akt kojim je regulisan međunarodni vazdušni saobraćaj u smislu kontrole letenja i određenja koridora u vazdušnom prostoru.<sup>48</sup>

Na ovoj konferenciji, donešene su još tri Konvencije i to, Sporazum o međunarodnom vazdušnom tranzitu, Sporazum o međunarodnom vazdušnom transportu i Privremeni sporazum o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu.

Čikaškim konvencijama usvojeno je kao osnovno načelo suverenost država uz znatna ograničenja putem pet “čikaških sloboda“:

- a) neškodljiv prelet iznad državne teritorije, bez spuštanja;
  - b) spuštanje iz tehničkih razloga radi uzimanja goriva;
  - c) iskrcavanje putnika, pošte i robe iz zavičajne zemlje vazduhoplova;
  - d) ukrcavanje putnika, pošte i robe za zavičajnu zemlju vazduhoplova;
  - e) iskrcavanje putnika, pošte, i robe u mjesta koja se ne nalaze u zavičajnoj zemlji vazduhoplova i ukrcavanje za takva mjesta.<sup>49</sup>
- Tokijska konvencija, usvojena je 1963. godine u Tokiju. Konvencija za suzbijanje protizakonitih akata u civilnom vazdušnom saobraćaju odnosi se na suzbijanje krivičnih djela izvršenih u vazduhoplovstvu.
  - Haška konvencija, usvojena je 1970. godine. Ova konvencija obavezuje ugovornice da ovo krivično djelo unesu u svoje nacionalne zakone.

<sup>46</sup> Avramov Kreća, Međunarodno javno pravo skripta, str. 28.

<sup>47</sup> Pejanović, Lj., M. Pejanović, op. cit., str. 256.

<sup>48</sup> Ibidem.

<sup>49</sup> Avramov Kreća, op. cit., str 29.

- Montrealska konvencija, donesena je 1971. godine. Ova Konvencija definiše, svaki akt nasilja usmjeren protiv lica u vazduhoplovu i materijalnih stvari, kao krivično djelo protiv bezbjednosti civilnog vazdušnog saobraćaja.
- Američka konvencija, zaključena je u organizaciji američkih država u Vašingtonu 02.02.1971. godine. Ova konvencija, sem otmica i ubistava ljudi, druge akte terorizma u vazdušnom saobraćaju i ne spominje, čime se smatra nedovršenom i nekompletnom, kao i sve druge konvencije usvojene prije ove konvencije.
- Rezolucija 1269 iz 1999. godine koju je donio Savjet bezbjednosti Ujedinjenih nacija, a koja je dopunjena Rezolucijom 1373 iz 2001. godine, reguliše pojedinačnu i kolektivnu samoodbranu i odbranu od terorizma uz propisane preporuke:
  - a) da se države udruže kod pružanja bilo kakve podrške licima koja učestvuju u terorističkim aktivnostima;
  - b) da preduzmu neophodne mjere na sprječavanju vršenja terorističkih akata;
  - c) da uskrate bezbjedno utočište izvršiocima;
  - d) da spriječe finansijere terorističkih aktivnosti;
  - e) da izvedu pred sud finansijere terorističkih aktivnosti;
  - f) da spriječe kretanje i boravak teroristima na svojoj teritoriji.

Ovom rezolucijom potvrđene su prethodne rezolucije, među kojima su:

  1. Deklaracija iz oktobra 1970. godine.
  2. Rezolucija 2625 od 1970.
  3. Rezolucija UN 119 iz 1988. godine
  4. Rezolucija 1373 od 2001. godine.<sup>50</sup>
- Konvencija o prekoračenju zagađivanja vazduha na velikim udaljenostima, usvojena u Ženevi 1979. godine, a koju je ratifikovala Jugoslavija 1986. godine.

### ***3.3.2. Međunarodne i nacionalne organizacije za bezbjednost vazdušne plovidbe***

- Agencija za civilno vazduhoplovstvo (CAA)

„Vlada Crne Gore, na sjednici od 02.07.2009. godine, donijela je Odluku o osnivanju Agencije za civilno vazduhoplovstvo (“Službeni list CG”, broj 45/09), kojom je osnovana Agencija za civilno vazduhoplovstvo radi obavljanja poslova od javnog interesa iz oblasti vazdušnog saobraćaja. Članom 5. Zakona o vazdušnom saobraćaju (“Službeni list CG”, broj 30/12) regulisan je pravni položaj Agencije za civilno vazduhoplovstvo Crne Gore, kojim je propisano da je Agencija nezavisno pravno lice koje vrši javna ovlašćenja u skladu sa zakonom, da je osniva Vlada Crne Gore, da je samostalna u obavljanju poslova iz svoje nadležnosti i da za svoj rad odgovara Vladi. Organi Agencije su Savjet Agencije i direktor Agencije.“<sup>51</sup>

„Nadležnost Agencije uređena je članom 6. Zakona o vazdušnom saobraćaju, kojim je propisano da Agencija: izdaje sertifikat vazdušnog operatora i operativnu licencu, izdaje uvjerenje o tipu vazduhoplova, uvjerenje o plovidbenosti vazduhoplova, potvrdu o provjeri plovidbenosti vazduhoplova, potvrdu o registraciji, izdaje uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za održavanje vazduhoplova, izdaje uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za stručno osposobljavanje vazduhoplovnog osoblja, izdaje sertifikat i odobrenje za upotrebu civilnog aerodroma, izdaje uvjerenje o ispunjavanju uslova pravnom licu za

<sup>50</sup> Pejanović, Lj., M. Pejanović, op. cit., str. 259.

<sup>51</sup> [http://www.caa.me/index.php?strana=fiksna&id=2&meni\\_top=2](http://www.caa.me/index.php?strana=fiksna&id=2&meni_top=2), pristup u 14.00 časova 24.11.2016.godine.

obezbjedivanje kontinuirane plovidbenosti vazduhoplova, izdaje dozvole i ovlašćenja civilnom vazduhoplovnom osoblju, priprema stručne osnove za izradu programa, planova, podzakonskih akata koje donose Vlada i organ državne uprave nadležan za poslove saobraćaja, donosi opšte akte u skladu sa ovim zakonom i akte radi sprovođenja ECAA sporazuma (Multilateralni sporazum između Evropske zajednice i njenih država članica i Republike Albanije, Bosne i Hercegovine, Republike Bugarske, Republike Hrvatske, bivše Jugoslovenske Republike Makedonije, Republike Island, Republike Crne Gore, Kraljevine Norveške, Rumunije, Republike Srbije i Misije privremene uprave Ujedinjenih nacija na Kosovu o uspostavljanju zajedničkog evropskog vazduhoplovnog područja (European Common Aviation Area Agreement), drugih zaključenih međunarodnih ugovora, međunarodnih standarda i preporučene prakse iz oblasti civilnog vazduhoplovstva, a naročito standarda, procedura i preporučene prakse ICAO-a, ECAC-a, EASA-e i EUROCONTROL-a, uz saglasnost Ministarstva saobraćaja i pomorstva, donosi akte kojima se nalaže preduzimanje mjera radi uspostavljanja sigurnosti funkcionalnog sistema u cilju zaštite sigurnosti vazdušnog saobraćaja, vodi registre i evidencije u skladu sa ovim zakonom, vrši inspeksijski nadzor nad sprovođenjem ovog zakona i zaključenim međunarodnim ugovorima, vrši kontinuirani nadzor ispunjenosti uslova u skladu sa ovim zakonom, saraduje sa organima drugih država nadležnim za civilno vazduhoplovstvo i da vrši i druge poslove u skladu sa ovim zakonom i Statutom Agencije.“<sup>52</sup>

- Međunarodna vazduhoplovna agencija (ICAO)

Ova organizacija osnovana je 1944. godine u Čikagu. U svom sastavu i djelovanju ima: Skupština ICAO, Savjet ICAO, komisija za vazdušnu plovību, pravni komitet i druge službe. Propisuje pravila mjere i preporuke o zaštiti vazdušnog saobraćaja od terorističkih aktivnosti.

- Međunarodna organizacija (IATA)

Udruženje prevozioca u međunarodnom vazdušnom saobraćaju koje je osnovano 1945. godine. Ovo udruženje okuplja nacionalne vazduhoplove i druge kompanije, koje obavljaju međunarodni u unutrašnji saobraćaj. To je nevladina organizacija koja se bavi svojim trgovačkim interesom, ali njena pravila se tiču i krivičnih djela izvršenih u vazduhoplovu.

- Međunarodna federacija udruženja saobraćajnih pilota (IFALPA)

Značajna je zbog rezolucije koju je usvojila u Amsterdamu 1969. godine, pod nazivom „Sloboda tranzita-otmice civilnih vazduhoplova“. U dokumentima ove organizacije prihvaćena su mišljenja da se otmicarima tokom leta ne pruža otpor, ni od strane članova posade ni od strane putnika.

- Međunarodna organizacija udruženja kontrolora leta (IFATCA)

Osnovana je u Amsterdamu 1961. godine, i njena važnost se i ogleda u članovima ove organizacije, jer su kontrolori leta lica zadužena za bezbjednost vazdušne plovību.

- Međunarodna organizacija udruženja civilnih aerodroma (ICAA) Organizacija se bavim sprječavanjem krivičnih djela (sabotaže, otmice, diverzije) izvršenih na aerodromima.

- Međunarodna organizacija kriminalističke policije (Interpol)

Organizacija djeluje u saradnji sa drugim organizacijama, međunarodnim aerodromima, nacionalnim organizacijama, interpolom, i djeluje u smislu sprječavanja i suzbijanja svih djela koje prijete bezbjednosti vazdušne plovību.

- Međunarodni sudovi

---

<sup>52</sup> Ibidem.

U procesu stvaranja međunarodnog vazduhoplovnog prava međunarodni sudovi imaju nadležnost rješavanja sporova, pa se njihove odluke pojavljuju kao izvor prava. Međunarodni sud pravde ima specijalnu nadležnost koja prištiće iz Konvencije o međunarodnom civilnom vazduhoplovstvu. (član 84. Čikaške konvencije).

Aerodromske kompanije i službe bezbjednosti koje održavaju bezbjednost vazdušne plovidbe:

- Kontradiverziona kontrola (KDZ) je kontrola koja uspešno otkriva pokušaje unošenja nedozvoljenih predmeta i supstanci koji mogu nauditi ljudima ili objektima, poput oružja, eksploziva, narkotika i različitih potencijalno opasnih metalnih predmeta. Opremu za kontradiverzionu zaštitu čine detektori metala (ručni i u obliku portala), rendgenski uređaji i skeneri različitih veličina, od onih kojima se kontrolišu torbe i prtljag putnika pa do uređaja za kontrolu tereta velikih dimenzija (paleta, kontejnera, teretnih vozila), milimeter wave skeneri za pregled ljudi, kao i detektori eksploziva i radioaktivnih supstanci. Ova kontrola je dio aerodromske kompanije, i postoji nezavisno od policijske aerodromske službe. Ono što ovaj sektor kontrolišu jeste unošenje hladnog i vatrenog oružja, municije, kao i druge eksplozivne i zapaljive materije. Izuzeće od ovog pravila, propisan je u Zakonu o vazdušnom saobraćaju („Sl. list RCG“, br. 30/12), jeste unošenje oružja i municije od strane lica koje je ovlašćeno za obavljanje poslova bezbjednosti u vazduhoplovu ili službenik ministarstva unutrašnjih poslova ili ministarstva odbrane. Lice takođe može unijeti u vazduhoplov oružje ukoliko ima potvrdu da oružje koristi u sportske svrhe, kao što je npr. streljaštvo. Pored kontrole ličnog prtljaga, ovaj sektor je zadužen za pretres putnika, zbog čega predstavlja jedan bitan segment u očuvanju bezbjednosti.
- Vatrogasno-spasilačka služba je još jedan sektor aerodromske kompanije, koji je osposobljen za zaštitu od izbijanja i lokalizovanja požara, kao i za evakuaciju i spašavanje ugroženih od požara i njegove lokalizacije. Vatrogasna jedinica u preventivnom smislu svoju aktivnost sprovodi u osmatranju aerodromskog prostora radi otkrivanja upada lica čija je namjera izvršenje nekog od krivičnog djela, ili drugih djela kojima se ugrožava vazdušni saobraćaj.
- Služba za bezbjednost zdravlja na radu, jeste služba čiji je osnovni zadatak spriječavanje nastanka epidemije zaraznih oboljenja i prenošenje opasnih materija i otrova na aerodromski prostor.
- Vazduhoplovno-medicinska služba, doprinosi bezbjednosti vazdušnog prostora i plovidbe. Ova služba preventivne mjere zdravstvene zaštite zaposlenih, ugroženih i povrijeđenih lica.
- Bezbjednosno-informativna agencija u suzbijanju terorizma, je državni organ namjenjen za otkrivanje terorističke aktivnosti. Bavi se prikupljanjem podataka o teroristima, terorističkim aktivnostima u regionu, potencijalnim prijetnjama i opasnostima za vazdušni saobraćaj.
- Interpol, veoma važan organ za bezbjednost vazdušnog saobraćaja. Njegova glavna uloga jeste otkrivanje i razbijanje terorističkih organizacija. Njegov značaj je u povezanosti potraživanih lica izvršioca krivičnih djela, da im se ne dozvoli prelazak državne granice, a u slučaju pronalaska, da se izruče državi tražiocu lica.
- Carinska ispostava, zadužena je za spriječavanje i otkrivanje krijumčarenja opasnih naprava i njihovo oduzimanje od lica kod kojih su pronađena. Pripadnici carine, prilikom kontrole prtljaga i robe, mogu otkriti opasne materije, naprave i oružje u prtljagu, koje može biti namjenjeno za otmicu vazduhoplova ili njegovo obaranje.
- Uprava policije, je državni organ, od značaja za sigurnost i bezbjednost aerodroma i vazdušnog saobraćaja. Djelatnosti ovog organa su mnogobrojne, a najvažnije su granična kontrola, provjeravanje putnih isprava, obavljanje razgovora sa bezbjednosno-



interesantnim licima, održavanje reda i mira u vazduhoplovu i aerodromu, kontrola zaposlenih na aerodromu i otkrivanje terorista i terorističkih aktivnosti.

### **3.4. Odgovornost za štete prouzrokovane zloupotrebom vazduhoplova**

U cilju unifikacije pravila koja će se primjenjivati u različitim zemljama svijeta za štete nastale na površini zemlje, a koje su prouzrokovane stranih vazduhoplovima donesena je Rimski konvencija 1952. godine. Tek nakon tragedije 2001. godine u Sjedinjenim američkim državama, konvencija je prihvaćena na međunarodnom planu. Do tad ona je imala samo četrdesetak stranaka, među kojima su se nalazile SAD, Južna Koreja i Japan a svoj potpuni procvat doživljava modernizacijom od strane ICAO.

Rimski konvencija nije bila potpuna, zbog čega se javila potreba da se vrše izmjene, pa je tako donesen Montrealski protokol iz 1978. godine, kojim su utvrđene veće granice odgovornosti za navedene štete, pa je izmjenjena novčana jedinica u kojoj se visina odgovornosti izražava.

U periodu od 2005. do 2006. godine, održano je više skupština čiji je cilj bio modernizacija Rimski konvencije, i donošenje Nacrta Konvencije o naknadi štete nastale vazduhoplovom trećim osobama u slučaju krivičnih djela i Nacrt konvencije o naknadi štete nastale vazduhoplovom trećim osobama. Ovim skupštinama Rimski konvencija se modernizovala u smislu utvrđivanja odgovornosti vezano ne samo štete prouzrokovane vazduhoplovom trećim licima nego i za štete koje su prouzrokovane korišćenjem vazduhoplova za izvršenje krivičnih djela.

#### *Odgovornost za štetu koju prouzrokuje vazduhoplov trećim osobama na zemlji*

Rimski konvencije primjenjuje se na štete nastale trećim osobama na zemlji na teritoriji države ugovornice prouzrokovane vazduhoplovom registrovanim na teritoriji druge države ugovornice. Iz svoje primjene Konvencija je izuzela štete nastale vojnim, carinskim ili policijskim vazduhoplovom. Izmjenom iz 1978. godine propisano je, kako se Konvencija primjenjuje i na štetu prouzrokovanu vazduhoplovom, bez obzira na njegovu registraciju, pod uslovom da operator ima glavno poslovno sjedište, odnosno stalno prebivalište u nekoj drugoj državi ugovornici.

Rimski konvencija pod pojmom odgovorne osobe navodi tzv. „operatora“. Konvencija ga definiše u članu 2. kao osobu koja upravlja vazduhoplovom u trenutku nastanka štete. Operatorom se smatra i osoba koju je operator unajmio da upravlja vazduhoplovom u svojoj poslovnoj službi. Za vlasnika koji je upisan u registar vazduhoplova pretpostavlja se da je operator i samim tim je odgovoran za štetu, osim ako tokom postupka utvrđivanja njegove odgovornosti ne dokaže kako je operator bio neka druga osoba. Protokol iz 1978. godine u članu 2. Konvencije navodi, da će, ako je vazduhoplov registrovan na vlasništvo države, odgovorna biti osoba kojoj je na temelju zakonodavstva te države vazduhoplov dat na korišćenje.

Prema Rimskoj konvenciji pravo na naknadu štete ima svaka osoba koja pretrpi štetu na površini zemlje ako dokaže da je šteta prouzrokovana vazduhoplovom u letu, odnosno osoba ili stvari koje su pale iz vazduhoplova. Oštećena osoba neće imati pravo na naknadu štete ako šteta nije direktna posljedica činjenica koje su je proizvele ili ako je posljedica same činjenice prolaska vazduhoplova vazdušnim prostorom, saglasno postojećim pravilima vazdušnog prostora.

Rimska konvencija propisuje objektivnu odgovornost za navedene štete. Riječ je o relativnom kauzalitetu pa će se operator osloboditi svoje dogovornosti ako dokaže da je šteta isključiva posljedica greške oštećene osobe ili njenih zastupnika, te ako je šteta posljedica oružanih sukoba, građanskih nemira ili intervencije vlasti.

Kada neko koristi vazduhoplov bez saglasnosti onoga ko ima pravo raspolagati letenjem tog vazduhoplova, on odgovara za njime prouzrokovanu štetu. Osoba koja ima pravo raspolaganja vazduhoplovom odgovara za nastalu štetu solidarno s neovlašćenim korisnikom, može se osloboditi takve odgovornosti ako se dokaže da je upotrijebila dužnu pažnju da spriječi takvo neovlašćeno korišćenje.

Konvencija takođe navodi jos jedan slučaj odgovornosti, gdje osoba koja se koristila vazduhoplovom i izazvala štetu, neograničeno odgovara.

Dio III. Rimske konvencije posvećen je pitanju osiguranja operaterove odgovornosti. Predviđeno je obavezno osiguranje do visine granice odgovornosti. Ono može biti zaključeno sa osiguravajućim društvom koje je za to posebno ovlašćeno te čiju je platežnu sposobnost provjerila država u kojoj osiguratelj ima svoje prebivalište ili svoje glavno poslovno sjedište. Umjesto osiguranja moguće je pružiti neko od jamstava.

Rimska konvencija propisala je temeljna načela postupka za naknadu štete koja se prvenstveno odnose na nadležnost sudova, a posebnu pažnju posvećuje utvrđivanju jedinstvene nadležnosti mjesta gdje se šteta dogodila.

*Nacrt konvencije o naknadi štete nastale vazduhoplovom trećim osobama u slučaju krivičnih djela*

Prema članu 2. stav 1. Nacrta, Konvencija bi trebala osigurati da šteta bude nadoknađena u bilo kojoj državi stranci, bez obzira na to je li operator iz države stranke. Konvencija bi se takođe trebala primijeniti na štetu u državi ne-stranci, i to kada operator iz države stranke prouzrokuje štetu u državi ne-stranci. Ova Konvencija se primjenjuje i u domaćim situacijama, kada je šteta nastala na teritoriji druge države stranke, a operator ima glavno poslovno sjedište odnosno stalno prebivalište u toj državi.

Odgovornost operatora je objektivna. On će odgovarati za štetu samo ukoliko je nastala vazduhoplovom u letu. Operator je dužan da u okviru ograničenja nadomjesti štetu, a preko ograničenja štetu će isplatiti SCM (*Supplementary Compensation Mechanism*). Ova organizacija postoji sa svrhom da plati naknadu osobama koje pretrpe štetu na teritoriji države stranke i da pruži finansijsku pomoć operatoru. Organizacija SCM djeluje preko Skupštine članica (COP-Conference of Parties), koja je njeno glavno tijelo koje donosi odluke, sastavljeno od svih država stranaka. COP između ostalog donosi pravila SCM-a, vodič za naknadu, za investiranje, određuje doprinose koji se moraju uplaćivati i odlučuje da li treba dati finansijsku pomoć u slučaju domaćih letova. Nacrt u Poglavlju VII navodi da zahtjevi za naknadu štete mogu biti podneseni pred sudom države na čijoj je teritoriji nastala šteta.

*Nacrt konvencije o naknadi štete nastale vazduhoplovom trećim osobama*

Prema Nacrtu konvencija bi se primjenjivala za štetu trećim osobama nastalu na teritoriji države stranke vazduhoplovom u letu, koja nije prouzrokovana krivičnim djelom, kada operator ima glavno poslovno sjedište, odnosno, stalno prebivalište u drugoj državi stranci.

Operator će biti odgovoran za štetu nanесenu trećoj osobi ako je šteta prouzrokovana vazduhoplovom u letu ili od osobe ili od objekta ispalih iz vazduhoplova. Njegova odgovornost je isključivo objektivna, a jedini način oslobađanja od odgovornosti jeste ako dokaže da šteta nije nastala njegovom krivicom, odnosno, krivicom osoba kojima se u svom poslovanju služi ili ako dokaže da je šteta nastala isključivom krivicom druge osobe.

Ovim Nacrtom ne predviđa se osnivanje posebnog mehanizma odnosno organizacije koja je bila uključena u naknadu štete kao što je SCM.

### **3.5. Mjere spriječavanja kriminalnih aktivnosti u vazдушnom saobraćaju**

Preventivne mjere bezbjednosti i zaštite su skup planiranih mjera, radnji i postupaka i zaštite koje su proistekle iz nacionalnog programa bezbjednosti vazdušnog saobraćaja i međunarodnih pravila koja proističu iz konvencija, rezolucija, ugovora i bezbjednosnih preporuka. Sve mjere i aktivnosti zasnivaju se na određenim propisima, osnovnim principima, pravilima i procedurama, koje su usvojene na aerodromskim komitetima i savjetima uz saglasnost nadležnih državnih organa. Principi na kojima se zasnivaju mjere bezbjednosti su:

- Adekvatna procjena ugroženosti vazdušnog saobraćaja od terorističkih napada;
- Procjena opasnosti za svaki aerodrom pojedinačno;
- Redovna i kontinuirana kontrola sprovođenja mjera zaštite;
- Preduzimanje mjera zaštite u zavisnosti od ugroženosti i mogućnosti zaštite zasnivaju se na finansijskim mogućnostima države i kompanije;
- Na svakom aerodromu planski se moraju podijeliti odgovornosti u preduzimanju mjera bezbjednosti, kako na državne, tako i na organe i službe avio-kompanije;
- Reguliše se nivo odgovornosti, kako u planiranju, tako i u preduzimanju mjera zaštite i odgovornosti za učinjene propuste;
- Planiranjem se preduzimaju i mjere odgovornosti za svakog pojedinca koji ne može prenositi odgovornost na druga lica;
- Planske mjere moraju se maksimalno oslanjati na odgovorna rukovodstva i stručne organe i službe;
- Programom i planom predviđa se brojnost službi, izvršilaca, organizovanost, obučenost i osposobljenost za sprovođenje savremenih mjera zaštite, uz obavezno korišćenje savremene tehničke opreme;
- Informacije o mjerama zaštite moraju biti javne.<sup>53</sup>

Da bi se izgradila odgovarajuća pravila i metode neophodno je izraditi i adekvatne procjene o ugroženosti za svaki aerodrom posebno. Procjena se zasnivaju na podacima o rizicima, prijetnjama, kretanju bezbjednosno interesantnih lica i potencijalnoj ugroženosti aerodroma.

Kao jedan od primjera ugroženosti možemo navesti situaciju kada aerodrom prima veći broj vazduhoplova i putnika nego što mu je kapacitet, čime se automatski smanjuje nivo bezbjednosti i rizik od opasnosti je veći. U ovakvim situacijama neophodno je izraditi plan i proceduru, ukoliko se neka opasnost desi. Odrediti koordinate u kriznim situacijama je neophodno, s tim da svaki od sektora je upoznat sa načinom reagovanja i spašavanja ukoliko do toga dođe.

Kao jedan od preventivnih načina održavanja bezbjednosti na aerodromu jeste podjela zona, gdje je najbitnija zona ograničenog kretanja. U ovim zonama, nije moguće slobodno kretanje lica već se kretanje vrši po pravilima. Zatim, izrađivanje identifikacionih kartica, gdje svaki zaposleni na aerodromu ima svoju zonu djelovanja, i ne može prolaziti u druge zone i samim tim se sloboda kretanja ograničena. Na pojedinim aerodromima ne postoje obilježene zone zbog čega nastaju propusti, a time i ugrožavanje.<sup>54</sup> Neophodno je da svaki aerodrom ima pripremljene vještačke prepreke koje bi se aktivirale u slučaju blagovremenog otkrivanja opasnih lica koja su se uputila prema aerodromu.

---

<sup>53</sup> Pejanović, Lj., M. Pejanović, op. cit., str. 305 - 306.

<sup>54</sup> Ibid, str. 295.

Preventivne mjere bezbjednosti primjenjuju se i kada je vazduhoplov u vazdušnom prostoru. Kao jedan od oblika zaštite koje primjenjuju avio-kompanije jeste postojanje pripadnika bezbjednosti unutar vazduhoplova, ali ovaj oblik zaštite se ne preporučuje u redovom saobraćaju iz razloga što lica koja imaju namjeru izvršenja nekog krivičnog djela kada osjete da postoji pratilac u vazduhoplovu, posebno postaju nervozni i agresivni kao što je to bio slučaj 1987. godine, u vazduhoplovu AN-24, u kome je bio pripadnik bezbjednosti koga je napao otmičar aktiviranjem bombe, pri čemu je poginulo 13 lica.<sup>55</sup>

Ovaj oblik zaštite se preporučuje u sljedećim situacijama: let u rizičnu zonu, tj. državu, kada se sumnja da putnici i avion mogu biti ugroženi za šta postoje dokazi; ako u avionu postoji veći broj lica koje se protjeruju iz neke države kao emigranti i koji bi mogli ugroziti avion i ljude; kada neka država traži ovaj oblik zaštite; kada se oteći vazduhoplov vraća u svoju zemlju iz opasnog područja itd.<sup>56</sup>

Ako se u vazduhoplovu identifikuje opasna naprava, pravilo je da se ona ne dira dok avion ne sleti na aerodrom, a u tim situacijama se lica premještaju u druge djelove aviona, tj. odvajaju od mjesta gdje se naprava nalazi. U ovakvim situacijama kapetan najčešće traži prinudno slijetanje na prvom sljedećem aerodromu, pri čemu se konsultuje sa zemljaskim službama, a nije ni strano da može doći do slijetanja na kopnu ili vodi.

Neke avio-kompanije posjeduju vizuelna sredstva za osmatranje putničke kabine, tako da u svakom momentu mogu znati stanje ukoliko dođe do okupacije vazduhoplova. Tom prilikom kapetan može obavijestiti zemaljsku službu o broju otmičara, naoružanju itd.

Poslije incidenta u SAD-u, 11. septembra 2001. godine, neke evropske države donijele su odluku o dodatkom obezbjeđenju pilotske kabine tj. ugradnjom pregrada, odnosno sigurnosnih vrata da bi se spriječila mogućnost ulaska otmičara u pilotsku kabinu. Ugradnjom sigurnosnih vrata otmičar može biti spriječen da uđe u pilotsku kabinu i da pilot bude zaštićen od povreda ili ubistva.<sup>57</sup>

#### *Sprovođenje mjera prema Zakonu o vazdušnom saobraćaju*

Zakon o vazdušnom saobraćaju („Sl. list RCG“, br. 30/12) u članu 162. propisuje, da je operator aerodroma dužan da obezbjedi:

- 1) Prostor za pregled vazduhoplova koji je predmet nezakonitog ometanja;
- 2) Kontrolu i sprječavanje neovlašćenog pristupa u bezbjednosno osjetljiva i zaštićena područja aerodroma;
- 3) Odgovarajuće prostorije za obnavljanje bezbjednosnih pregleda putnika i stvari;
- 4) Obnavljanje bezbjednosnih pregleda predatog putničkog prtljaga i stvari;
- 5) Tehničku opremu za obnavljanje bezbjednosnih pregleda predatog putničkog prtljaga i stvari;
- 6) Obnavljanje bezbjednosnih pregleda putnika i njihovog ručnog prtljaga;
- 7) Tehničku opremu za obnavljanje bezbjednosnih pregleda putnika i njihovog ručnog prtljaga.

U stavu 6. ovog člana, navodi se da vazduhoplovni plan bezbjednosni moraju primjenivati i utvrditi crnogorski vazduhoplovni prevoznici koji obavljaju prevoz velikim vazduhoplovima u javnom saobraćaju, kao i strani vazduhoplovni prevoznici koji obavljaju prevoz velikim vazduhoplovima u javnom saobraćaju sa Crnom Gorom ili unutar Crne Gore. Vazduhoplovni

---

<sup>55</sup> Ibid, str. 297.

<sup>56</sup> Ibidem.

<sup>57</sup> Ibid, str. 298 - 299.

plan bezbjednosti utvrđuje se u skladu sa Nacionalnim programom, a odobrava ga Agencija za civilno vazduhoplovstvo.

### 3.6. Osvrt na vazdušne luke

*Aerodrom* je određeno područje na zemlji ili vodi (uključujući sve objekte, instalacije i opremu) namijenjeno u potpunosti ili djelimično za kretanje, polijetanje, slijetanje i boravak vazduhoplova.<sup>58</sup>

Aerodromi se prema Zakonu o vazdušnom saobraćaju dijele na:

1. Vojni aerodromi;
2. Civilni aerodromi mogu biti:
  - Vazdušne luke (za javni saobraćaj ili za saobraćaj);
  - Vazdušna pristaništa (za avione ili helikoptere za javni vazdušni saobraćaj ili za poseban vazdušni saobraćaj);
  - Letilišta.

Aerodrom mora biti izgrađen u skladu sa svim propisima koji omogućavaju sigurno slijetanje, polijetanje i boravak svih ili samo određenih vrsta vazduhoplova. Projektovanje, izgradnja, rekonstrukcija i označavanje aerodroma, operativnih površina, objekata za prihvata i otpremu vazduhoplova, putnika i stvari i drugih objekata koji omogućavaju sigurno polijetanje, slijetanje i boravak vazduhoplova na aerodromu vrši se u skladu sa propisima kojima je uređeno planiranje i uređenje prostora, izgradnja objekata i u skladu sa ovim zakonom, kao i tehničkim propisima donesenim na osnovu ovog zakona.<sup>59</sup> Tehničke propise donosi Ministarstvo za pomorstvo i saobraćaj, uz saglasnost ministarstva nadležnog za poslove uređenja prostora.

Prije gradnje aerodroma, operator aerodroma mora za aerodrom ili neki drugi objekat koji je bitan za bezbjednost saobraćaja pribaviti dozvolu koje izdaje Agencija za civilno vazduhoplovstvo uz naknadu stvarnih troškova, uz prethodno pribavljenu saglasnost ministarstva nadležnog za poslove odbrane i ministarstva nadležnog za unutrašnje poslove, ako je funkcija objekata u njihovoj nadležnosti.

Nakon izgradnje ili rekonstrukcije aerodroma ili objekata, a prije početka njihove upotrebe, kao i nakon tehničkog pregleda koji se obavlja prema posebnom zakonu, Agencija obavlja pregled zbog utvrđivanja ispunjavanja tehničkih i drugih uslova koji omogućavaju sigurno polijetanje, slijetanje i boravak vazduhoplova. Ako se ovim pregledom utvrdi da su ispunjeni propisani uslovi, Agencija izdaje odobrenje za upotrebu aerodroma.<sup>60</sup>

Odobrenje za upotrebu aerodroma izdaje se u formi uvjerenja o sposobnosti (certifikata), a način i uslove koje operator mora ispunjavati da bi dobio uvjerenje, propisuje nadležno Ministarstvo.

Operator je dužan da obezbjedi održavanje i pregledanje operativnih površina, objekata, instalacija, uređaja i opreme na aerodromu, odnosno, da preduzme sve potrebne mjere za sigurno slijetanje, polijetanje, prihata i otpremu vazduhoplova.

---

<sup>59</sup> Zakon o vazdušnom saobraćaju („Sl. list RCG“, br. 30/12), Član 95.

<sup>60</sup> Zakon o vazdušnom saobraćaju („Sl. list RCG“, br. 30/12), Član 97.

Na svakom aerodromu mora biti obezbijeđena spasilačko-vatrogasna zaštita i služba za pružanje hitne pomoći.

#### *Vazduhoplovno osoblje*

Vazduhoplovnim osoblje smatraju se: letačko osoblje, piloti aviona i helikoptera, jedrilica ili sl.; vazduhoplovno-tehnučko osoblje koje obavlja poslove održavanje i prepravke vazduhoplova ili vazduhoplovnih uređaja; vazduhoplovno-saobraćajno osoblje koje obavlja poslove uvezi sa utvrđivanjem uslova leta i postupcima pripreme leta.

Vazduhoplovno osoblje mora ispunjavati određene uslove kao što su propisana stručna sprema; dozvolu za rad, sa ovlašćenjem vršenja pojedinih poslova od strane Agencije; fizičke i psihičke sposobnosti (odnosi se na to da vazduhoplovno osoblje ne smije biti pod uticajem alkohola ili drugih psihoaktivnih supstanci).

Oduzimanje dozvole članu vazduhoplovnog osoblja moguće je ako:

- 1) Je protiv njega u krivičnom ili prekršajnom postupku izrečena sigurnosna mjera ili bezbjednosna mjera zabrane obavljanja određenih poslova dok te mjere traju;
- 2) Je psihički ili fizički nesposobno za obavljanje poslova i zadatka za koje mu je dozvola data;
- 3) Se provjerom utvrdi da nije sposobno stručno obavljati poslove za koje mu je dozvola izdata.

#### **3.6.1. Prihvat i otprema vazduhoplova u vazdušnoj luci**

Prihvat i otprema vazduhoplova u vazdušnoj luci jesu procerude koje se propisuju na nacionalnom i međunarodnom nivou i svaki aerodrom ih mora poštovati, uključujući i Aerodrom Tivat i Aerodrom Podgorica. Prihvat i otprema jesu procedure koje svaka avio-kompanija propisuje za svoje vazduhoplove ali i pored tih propisa, postoje propisi vezani za same aerodrome.

Prihvat i otprema vazduhoplova su aktivnosti koje se odvijaju prema ustaljenom rasporedu. Prilikom ovih aktivnosti, važno je poštovati pravila propisana od strane vazduhoplovnog prevoznika i aerodromskih službi, kako bi se izbjeglo oštećenje vazduhoplova i dovođenje u opasnost putnika i radnika, ali i same opreme za prihvat i otpremu.<sup>61</sup>

Proces prihvata i otpreme vazduhoplova može se podijeliti na: redovne prevoznike (konvencionalne i niskotarifne); izvanredne prevoznike; generalnu avijaciju.

Ovaj proces je skup aktivnosti koje se odvijaju paralelno ili u redosljedu, a ključne aktivnosti su one za koje imamo neko određeno vrijeme obavljanja što znači da, ako se neka od tih aktivnosti se oduži čitav će proces kasniti. U nastavku rada govorićemo o svim aktivnostima pojedinačno.

#### *Postavljanje podmetača na točkove vazduhoplova*

Podmetači se postavljaju kako bi se onemogućilo nekontrolisano kretanje vazduhoplova. Transportni radnik vrši postavljanje podmetača na točkove vazduhoplova uz nadzor kontrolora. Po pravilu podmetači se postavljaju nako što je vazduhoplov parkiran na određenu poziciju i nakon gašenja svjetla i motora vazduhoplova.

---

<sup>61</sup> Polanščak F., Analiza sustava prihvata i otpreme zrakoplova na zračnoj luci (Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, 2015), str. 2.

Izuzetak od ovog pravila jeste situacija kada su svjetla još uvijek upaljena ali je vazduhoplovu potrebno napajanje električnom energijom, gdje se u takvoj situaciji podmetači postavljaju na prednje točkove a nakon gašenja svjetla i na ostale.

Podmetači se ne smiju pomicati ili mijenjati za vrijeme cjelokupnog procesa prihvata i otpreme vazduhoplova, sve dok se ne dobije dopuštenje od ovlašćene osobe za njihovo uklanjanje.<sup>62</sup>

#### *Izlaz putnika iz vazduhoplova*

Prije nego što počne iskrcaj putnika, kontrolor preuzima od odgovarajućeg člana posade listu dolazećih putnika i dostavlja je zemaljskom domaćinu. Iskrcaj putnika počinje kada kontrolor da znak kabinskom osoblju, i kada posljednji putnik izađe, proces iskrcaja se smatra završenim.

#### *Izlaz putnika iz vazduhoplova stepenicama*

Nakon parkiranja, gašenja motora i postavljanja podmetača, uz vazduhoplov na prednji ili zadnji ulaz se postavljaju stepenice. Na nekim vazduhoplovima i nijesu potrebne jer posjeduju sopstvene, a na one koji ne posjeduju stavljaju se samopokretne i vučene stepenice. Samopokretne stepenice su stepenice kojima upravlja određeno lice i pri upotrebi ovih stepenica potrebno je pomoći upravljaču navođenjem. Vučene stepenice su stepenice koje se ručno postavljaju uz vazduhoplov.

#### *Izlaz/ulaz posebne kategorije putnika*

Određene kategorije putnika zahtjevaju posebne postupke prilikom prihvata i otpreme. U te kategorije lica spadaju: nepraćena djeca (djeca u dobi od 5 do 12 godina koja putuju sama). U ovim situacijama vazduhoplovna stjuardesa predaje dijete zemaljskoj, koja je brine o njemu dok ga ne preda roditeljima ili drugom licu koje ga čeka na aerodromu ili obratno); nepoželjni putnici (putnici koji ne posjeduju važeću vizu ili putovnicu ili mu je iz nekog drugog razloga zabranjen ulazak u zemlju; deportirani- lica koji su iz nekog razloga nepoželjni i služba države im zabranjuje boravak u zemlji i nalaže da napuste istu. Nepoželjni putnici moraju prvim mogućim letom napustiti zemlju i vratiti se u zemlju polaska. Deportirani mogu biti sa pratnjom, troškove puta snosi zemlja koja zahtjeva njihovo deportovanje); vrlo važni putnici (političari, ambasadori, diplomate, lica iz kutlrunog života itd); česti putnici; putnici sa invaliditetom ili otežanom pokretnošću (oni se najčešće ukrcavaju prvi a iskrcavaju posljednji zbog načina ukrcavanja ili iskrcavanja). Lica sa slabijom pokretnošću se ukrcavaju i iskrcavaju pomoću ambulift vozila); starije osobe; grupa djece (više od desetoro djece u vazduhoplovu moraju imati pratnju).

#### *Utovar/Istovar prtljaga*

Proces utovara i istovara prtljaga zavisi od tehničkih sredstava kao što su pokretne trake, kolica za prevoz i vučna vozila. Kod ovih procesa najbitnija stvar je paziti da se prtljag ne izgubi, zbog toga je bitno ne pretrpavati kolica kojima se prevoze, jer su česti slučajevi ispadanja prtljaga.

Prtljag se ne iskrcava ali ni ukrcava iz vazduhoplova u koliko se ne poklapa broj prtljaga sa brojem putnika, a najčešće se prtljag istovara prije pošte i tereta kako bi u što kraćem roku bili dostavljeni putnicima u prostoru za preuzimanje prtljaga.

Prtljag podliježe rendgen i carinskoj kontroli. Ukoliko je prtljag teži nego što prevoznik dozvoljava, lice plaća određene naknade.

---

<sup>62</sup> Ibid, str. 5.

Česti su i slučajevi gubljenja prtljaga, za sta je zadužen aerodromski sektor „*lost and found*“, čiji je zadatak pronalaženje i dostavljanje izgubljenog prtljaga.

#### *Snabdijevanje vazduhoplova gorivom*

Snabdijevanje gorivom vrši se na zahtjev odgovornog člana posade. Kontrolor snabdijevanja u komunikaciji sa kapetanom vazduhoplova dogovara potrebnu količinu goriva i nakon toga kontaktira lice koje je odgovorno za snabdijevanje vazduhoplova gorivom.

Zbog zapaljivosti goriva potrebno je, prije snabdijevanja obaviti tehnički pregled koji obavljaju zaposleni tehničke službe. Takođe prije snabdijevanja motori moraju biti ugašeni i podmetači moraju biti postavljeni pod točkove vazduhoplova. Cistijerna vazduhoplova mora biti udaljena najmanje dva metra od vazduhoplova i mora imati nesmetan prolaz ukoliko dođe do izlivanja goriva ili slično. Crijevo za gorivo mora biti najkraćim putem spojeno od cistijerne do vazduhoplova i preko njega se ne smije prelaziti vozilima i opremom. Sve ovo su neka od pravila koja uređuju proces snabdijevanja, a striktno se zabranjuje: pušenje; korišćenje otvorenog plamena; upravljanje električnom opremom koja nije neophodna za izvršenje aktivnosti snabdijevanja; povlačenje ili micanje električne opreme uzduž površine blizu vazduhoplova; korišćenje obuće koja sadrži metalne ili čelične ukrase ili zaštitu za prste; korišćenje slušnih pomagala ili opreme sa pogonom na bateriju koja može izazvati iskru; korišćenje materijala koji mogu izazvati plamen ili iskru.

#### *Čišćenje putničke kabine*

Čišćenje kabine je prisutno kod konvencionalnih vazduhoplovnih prevoznika, dok se kod niskotarifnih prevoznika čišćenje kabine odvija uglavnom na njihovim baznim aerodromima ili prema potrebi.

Čišćenje putničke kabine vazduhoplova počinje kada su svi putnici napuštili vazduhoplov i u trenutku kada kabinsko osoblje odobri početak i vrši se uz nadzor istog.

#### *Snabdijevanje vazduhoplova hranom i pićem*

Sva hrana i piće kojom se snabdijeva vazduhoplov mora zadovoljavati određene zdravstvene standarde.

Vazduhoplov se pijaćom vodom snabdijeva iz cistijerne i ona se provjerava svakih mjesec dana. Vazduhoplov se hranom snabdijeva najčešće katering uslugama, u zavisnosti od prevoznika.

#### *Ulaz putnika u vazduhoplov*

Ulasku putnika u vazduhoplov prethodi kontrola ručnog prtljaga i čekiranje. Prva faza jeste čekiranje karte zatim KDZ kontrola i posljednje, kontrola putne isprave nakon kojeg su putnici slobodni da se ukrcaju u vazduhoplov. Za njihov ukrcaj u vazduhoplov zadužena je zemljaska stjuardesa koja upućuje putnike, i vrši koordinaciju. Prilikom ukrcaja u vazduhoplov, putnicima je zabranjeno prolaziti ispod krila vazduhoplova. Ukrcaj se vrši na prednja i zadnja vrata u zavisnosti od toga u kojoj se klasi nalaze. Kada posljednji putnik uđe, o tome se obavještava domaćin vazduhoplova.

#### *Tehnička zaštita na aerodromima*

Tehnička zaštita aerodroma podrazumijeva izolaciju prostora od nepoželjnih upada i pristupa vazduhoplovima ili licima. Ona se sastoji od podizanja žive ili metalne ograde u okolini aerodroma, postavljanje video-nadzora za snimanje aerodromskog prostora, osvjetljavanje cjelokupnog aerodromskog prostora i postavljanje lica iz službe bezbjednosti za nadzor ispred i unutar aerodromskog prostora.



## 4. BEZBJEDNOST POMORSKOG SAOBRAĆAJA

### 4.1. Razvoj pomorskog saobraćaja

Brod kao osnovna jedinica pomorskog saobraćaja.

Riječ brod u književnom jeziku ima slijedeće značenje; „brod, broda m (lok. brodu; mn. Brodovi i pesn. brodi) 1. plovno sredstvo sa motorom ili na jedra koje služi za prevoz ljudi i robe po vodi i u druge svrhe, lađa, parobrod: ratni, školski, ribarski; trgovački, na jedra, parni, transportni, putnički, cisterna, vasijski, svemirski, kosmički. fig. Pedeset ljeta zvonar ravna ovim brodom. Vozn. Mađari hoće da se brod naše zajednice nasuče. Petr. V. 2. a. mesto na vodi gde se može pregaziti ili se prevozi skelom, gaz, pličak, prelaz. Drina voda zla je broda. NPH. Tek im saznaš jedan brod na kome prelaze, a već ti javljaju za druga dva. Ves. b. mesto u jezeru gde se riba hvata. Vuk Rj. 3. građ. deo crkve od glavnog ulaza do pevnice, lađa. Na sporednom oltaru desnoga broda lađa. Na sporednom oltaru desnoga broda služio je mladi arcibiskup. Petr. V. Izr. broda mi euf. boga mi. Vuk Rj.; koji tone stvar koja rđavo stoji, koja može lako propasti; državni - država; kud -, tud i barka treba biti uz većinu.“<sup>63</sup>

Pojam brod u Pomorskoj enciklopediji ima slijedeće značenje „Brod (engl. the ship, franc. le vaisseau, njem. das Schif, rus. судно, španj, buque, talij. la nave) je plovilo, jer se u pravilu gradi zato da plovi po vodi ili pod vodom (podmornica).“<sup>64</sup>

„Brod plovi na vodi (ili pod vodom) pomoću vesala, jedara ili nekog mehaničkog uređaja koji, u pretežnom broju slučajeva, služi za okretanje broskog vijka (propelera). Brodski trup je naročitog oblika, kako bi se smanjio otpor vode i da bi brod imao što bolja ostala svojstva. Nekim je brodovima plovidba sporedna, jer služe nekim drugim, ponajčešće tehničkim zadacima (plovne dizalice, jaružala i dr.). Posebno mjesto zauzimaju brodovi svjetionici, koji imaju oblik pravog broda, a nisu namijenjeni plovidbi. Brodom se ne smatraju plutajuće naprave (plovni dokovi, plutajuća spremišta, kupališta i dr.).

Da bi brod zadovoljio namjeni, on mora biti sposoban da pluta, da razvija neku brzinu, da ima određene manevarske sposobnosti, te konačno da je sposoban - a po mogućnosti i podoban za plovidbu.

Podjela brodova. Brodovi se mogu svrstati prema veličini, prema materijalu od kojeg im je sagrađen trup, prema vrsti pogona, prema porivnom sredstvu, području plovidbe i namjeni, Prema veličini plovila se dijele na čamce, brodiće i brodove.“<sup>65</sup>

<sup>63</sup> Rečnik Srpskohrvatskog književnog jezika, Knjiga prva A-E, (Novi Sad – Zagreb: Matica Srpska – Matica Hrvatska, 1967.), Drugo fototipsko izdanje (1990.), str. 282.

<sup>64</sup> Pomorska enciklopedija, Drugo izdanje, Tom 1 (A – Cez), (Zagreb: Jugoslovenski Leksikografski Zavod (JLZ), 1976.), str. 452.

<sup>65</sup> Ibidem.

Razvoj brodova je dug proces, istaćićemo najvažnije događaje sa početka XIX vijeka:

- uspostavljanje prvih redovnih pomorskih linija širom svijeta, posebno između Evrope i Sjeverne Amerike (1840. – 1870. godine.);
- pronalaženje prvog broda na mehanički pogon (Clermont), 1807. godine;
- prva redovna transatlantska putnička linija uvedena 1838. godine;
- prvo putovanje parabrodom preko Atlantika, 1819. godine za 29 dana;
- krajem XIX vijeka u Baltičkom moru počinju da koriste prve feribote za prevoz željezničkih kompozicija.
- historijski značaj za teretni pomorski saobraćaj bio je brod „Protos“, koji je 1880. godine dovezao na Londonsko tržište zamrznuto meso iz Australije, čime je počeo preookeanski prevoz lako kvarljivih proizvoda.<sup>66</sup>

U pravnom smislu plovni objekat i brod se definiše na slijedeći način; u Zakon o moru, definiše plovni objekat na slijedeći način: „1) plovni objekat je brod, tehnički plovni objekat, ploveće postrojenje, čamac i drugi objekat koji je osposobljen za plovidbu i koji učestvuje u plovidbi.“<sup>67</sup>

Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe („Sl. list“ CG, br. 62/2013), određuje pomorski objekat i plovni objekat na slijedeći način: „Pomorski objekat je plovni objekat namjenjen za plovidbu morem ili objekat stalno privezan ili usidren na moru (u daljem tekstu: plutajući objekat), kao i objekat koji je u potpunosti ili dijelom ukopan u morsko dno ili položen na morsko dno (u dalje tekstu: nepomični pomorski objekat). Plovni objekat je brod, tehnički plovni objekat, ratni brod, jahta i čamac.“<sup>68</sup>

Brod kao osnovna jedinica pomorskog saobraćaja definiše se kao plovni objekat koji je osposobljen za plovidbu morem i koji učestvuje u plovidbi, a Zakonom o sigurnosti morske plovidbe („Sl. list“ CG, br. 62/2013) se dodatno traži da se radi o brodu koji je registrovan za plovidbu morem i čija baždarska dužina iznosi najmanje 12 metara registarska zapremina (tonaža), najmanje 15 BRT.

Brodovi se mogu dijeliti prema namjeni i veličini.

Prema namjeni postoje brodovi čija svrha nije prevoz lica i tereta već brodovi čija je plovidba ograničena i to su najčešće ploveće dizalice, bageri, objekti za postavljanje kablova itd.

Druga vrsta brodova jesu komercijalni brodovi koji prevoze teret i putnike a mogu biti teretni brodovi, brodovi za prevoz putnika i mješoviti koji prevoze i teret i putnike. Pored ove podjele, postoji i podjela brodova u komercijalne svrhe, zatim tzv. brodovi tegljači ili pilotski brodovi.

Sljedeću grupu brodova čine javni brodovi, u koje spadaju policijski, carinski i brodovi za potrebe pomorskih upravnih vlasti. Grupu posebnih brodova čine brodovi za razonodu, rekreaciju i uživanje koje nazivamo jahtama.

Brodovi koji se koriste u komercijalne svrhe mogu biti brodovi duge plovidbe, velike obalne plovidbe i male obalne plovidbe:

- Brodovi duge plovidbe su oni osposobljeni i kojima je dozvoljena plovidba po svim okeanima i morima svijeta.
- U brodove velike obalne plovidbe su brodovi kojima je dozvoljena plovidba u okviru Mediterana i svim mora spojenih sa njim.

<sup>66</sup> <http://www.fms-tivat.me/predavanja3god/Integralni6tekst.pdf>, pristup u 18.50 časova 30.12.2016. godine.

<sup>67</sup> Zakon o moru („Sl. list CG“, br. 17/07, 6/08), član. 3., stav. 1.

<sup>68</sup> Zakon o sigurnosti pomorske plovidbe („Sl. list CG“, br. 62/2013), član 2., stav 2 i 3.

- Brodovi male plovidbe su brodovi kojima je dozvoljena plovidba uzduž obale Jadrana.<sup>69</sup>

U XX vijeku naglo raste obim teretnog saobraćaja pa se grade veći brodovi, posebno tankeri. Nakon toga dolazi do razvoja pomorskog saobraćaja kakav je danas, a to je teretni saobraćaj i kruzing.

#### **4.1.1. Pravila pomorskog saobraćaja**

Pravila kretanja na moru, jesu pravila za izbjegavanje sudara tj. pravne norme koje regulišu pomorski saobraćaj. Prva pisana pravila međunarodnog karaktera datiraju od 1863. godine. Bila su to pravila koje su donijele i prihvatile Engleska i Francuska. Ta su pravila sljedeće godine prihvatile SAD i Njemačka. Njihova važnost se ogleda u tome što su ona inicirala međunarodnu konferenciju koja 1889. godine održana u Vašingtonu i na kojoj su donijeta prva pravila o izbjegavanju sudara na moru. Današnja pravila koja uređuju kretanje na moru donesena su 1972. godine na IMO-voj Konferenciji u Londonu, a stupila su na snagu 1977. godine. Ona važe sa sve učesnike u saobraćaju.

Pravila koja se moraju poštovati tokom kretanja na moru su:

##### **a. Izvidanje**

Svaki brod mora se izviđati posmatranjem, slušanjem i svim raspoloživim sredstvima prikladnim prevladavajućim okolnostima i uslovima, a u svrhu procjene situacije i opasnosti od sudara.<sup>70</sup>

##### **b. Dozvoljena brzina**

Svaki se brod mora stalno kretati sigurnosnom brzinom kako bi se mogla preduzeti pravilna i djelotvorna radnja da se spriječi sudar, brzinom kojom bi se brod mogao zaustaviti na odgovarajućoj udaljenosti prema prevladavajućim okolnostima i stanju.

Pri određivanju sigurnosne brzine treba voditi računa o sljedećim činiocima:

- Za sve brodove: stanju vidljivosti; gustoći saobraćaja; manevarske osobine broda; prisutnost pozadinskih svjetala noću; stanju vjetera, mora i struje; gazu broda u odnosu na raspoloživu dubinu.
- Za brodove koje koriste radar: karakteristikama, mogućnostima i ograničenjima radarskog uređaja; svim ograničenjima što ih nameće ljestica radara koja je u upotrebi; na stanje mora meteoroloških i drugih izvora smetnji na radarsko otkrivanje; mogućnost da mali brodovi, led i drugi objekti ne budu otkriveni radarom na odgovarajućoj udaljenosti; broju, položaju i kretanju brodova koji su otkriveni radarom; što tačnijoj procjeni stanja vidljivosti, koju je moguće odrediti korišćenjem radara, mjerenjem udaljenosti radarom i golim okom brodova ili objekata okolo.<sup>71</sup>

##### **c. Rizik od sudara**

Svaki brod mora koristiti sva raspoloživa sredstva prilagođena preovladavajućim okolnostima i stanju da bi se utvrdilo postojanje opasnosti od sudara. Prilikom određivanja rizika sudara, prije svega, mora se voditi računa o sljedećem:

<sup>69</sup> Borislav Ivošević, op. cit., str. 22.

<sup>70</sup> <http://www.pfst.unist.hr/uploads/Meunarodna%20pravila%20za%20izbjegavanje%20sudara%20na%20moru.pdf> - pristup u 21.30 časova 26.11.2016. godine.

<sup>71</sup> <http://www.pfst.unist.hr/uploads/Meunarodna%20pravila%20za%20izbjegavanje%20sudara%20na%20moru.pdf> - pristup u 21.35 časova 20.12.2016. godine.

- Smatraće se da opasnost od sudara postoji ako se smjer broda koji se približava znatno ne mijenja;
- Smatraće se da opasnost od sudara može ponekad postojati, čak i ako je očevidna znatna promjena smjera, posebno kad se približava veoma veliki brod ili tegalj, ili ako je brod koji se približava na vrlo maloj udaljenosti.<sup>72</sup>

#### **d. Radnje za izbjegavanje sudara**

Svaku radnju preduzetu radi izbjegavanja sudara treba izvršiti odlučno, blagovremeno i onako kako to treba da učini dobar pomorac, ako to okolnosti datog slučaja dozvoljavaju.

Svaka promjena kursa, odnosno brzine radi izbjegavanja sudara, ako to okolnosti datog slučaja dozvoljavaju, treba da bude dovoljno velika da je drugi brod, koji osmatra vizuelno ili pomoću radara, može odmah primjetiti. Uzastopne male promjene kursa odnosno brzine treba izbjegavati.

Ako ima dovoljno prostora, sama promjena kursa može biti najdjelotvornija radnja, da se izbjegne sudar, pod uslovom da je učinjena blagovremeno, da je izrazita i da ne dovede brod u položaj opasne blizine u odnosu na ostale brodove.

Radnja koja je preduzeta radi izbjegavanja sudara sa drugim brodom mora omogućiti da se brodovi mimođu na sigurnoj daljini. Efikasnost ove radnje pažljivo provjeravati sve dok drugi brod ne pođe i bezopasno se ne udalji.

Ako je potrebno izbjeci sudar ili dobiti na vremenu za procjenu situacije, brod mora da uspori ili čak da prekine vožnju zaustavljanjem ili preokretanjem stroja.

Brod koji je obavezan da ne ometa prolaz ili bezbjedan prolaz drugog broda mora, kad okolnosti slučaja zahtjevaju blagovremeno da preduzme radnje kojim se stvara dovoljno vodenog prostora za bezbjedan prolaz drugog broda.

Ako se dva broda približavaju jedan drugome tako da postoji opasnost od sudara, brod čiji se prolaz ne smije ometati obavezan je da se pridržava pravila za plovidbu i manevrisanje.<sup>73</sup>

#### **e. Upravljanje brodovima pri smanjenoj vidljivosti**

Ova pravila se odnose na brodove koji ne vide jedan drugog za vrijeme plovidbe u području ili blizu područja sa smanjenom vidljivošću.

Svaki brod mora da plovi sigurnosnom brzinom, koja je prilagođena preovlađujućim okolnostima i stanju smanjene vidljivosti. Pogonski stroj broda na mehanički pogon mora stalno da bude spreman za neposredan manevr.

Ako postupa prema ovim pravilima, svaki brod je dužan da pažljivo prilagođava svoje aktivnosti preovlađujućim okolnostima i uslovima smanjene vidljivosti.

Ako brod samo radarom otkrije prisutnost drugog broda, mora da utvrdi da li nastaje položaj opasnih blizina, tj. da li postoji opasnost od sudara. Ako postoji opasnost od sudara, brod je dužan da blagovremeno preduzme manevr izbjegavanja. Ako se ta mjera sastoji od promjene kursa, brod treba koliko je moguće da izbjegava: promjenu kursa ulijevo ako je brod ispred subočice sopstvenog broda, osim ako je u pitanju brod koji se pretiče; promjenu kursa prema brodu koji mu je subočice ili prema krmi.

<sup>72</sup> Ibidem.

<sup>73</sup> Vučković, B., V. Vučković, Sigurnost i bezbjednost marina i jahti, skripta, (Tivat, 2012), str. 27.

Pravila plovidbe jugoslovenskim unutrašnjim vodama i lukama se malo razlikuju od ovih pravila. Naime, plovidba našim unutrašnjim vodama se vodi kao plovidba otežanim plovnim putevima zbog čega su svi plovni objekti dužni da se pridržavaju sljedećih pravila:

- Mali brodovi i čamci se prilikom kretanja u lukama, moraju sklanjati s puta većim brodovima;
- Brodovi koji ulaze ulaze u luku ili uski plovni put ne smiju ometati manevrisanje brodova koji izlaze iz luke ili uskog plovnog puta;
- Ako neki brod ima prednost u manevrisanju a ostali brodovi ne postupaju po pravilima, on ih mora na to upozoriti na vrijeme sa najmanje pet kratkih i brzih zvučnih signala;
- Ribarski brodovi i čamci ne smiju u lukama ribariti pomoću svjetla, dok u unutrašnjim vodama mogu upotrebljavati samo zaklonjena svjetla tako da ne ometaju dobru i slobodnu vidljivost brodovima koji plove tim predjelima. Brod koji plovi tim predjelima, a kojem ometa vidljivost svjetlo ribarskog čamca, daje signal dugim zvukom zviždaljke da isti mora ugasiti svjetlo.

Za plovidbu obalnim morem vrlo je važno poštovati :

- Čamci na mlazni pogon (skuteri) mogu ploviti jedino na području koje određuje lučka kapetnija, a to ne može biti bliže od 300 m od obale;
- Gliseri mogu ploviti samo na udaljenosti većoj od 200 m od obale i to u koliko nije isključivo zabranjeno;
- Čamci na vesla mogu ploviti obalnim morem na udaljenosti većoj od 50 m od obale;
- Svi čamci moraju ploviti u vodenom prostoru kupališta na udaljenosti većoj od 50 m od ograde uređenog ili izrađenog kupališta, odnosno 150 m od obale prirodnog kupališta;
- Motorni čamci i jedrilice mogu ploviti na udaljenosti manjoj od 150 m;
- Brodovi koji obavljaju javni saobraćaj na moru mogu ploviti na udaljenosti manjoj od 300 m;
- Brodovi za sport i razonodu i jahte mogu ploviti na udaljenosti manjoj od 200 m.<sup>74</sup>

## **4.2. Faktori ugrožavanja pomorskog saobraćaja**

### **4.2.1. Prirodni faktori ugrožavanja sigurnosti pomorskog saobraćaja**

Prirodni faktori ugrožavanja u pomorskom saobraćaju nazivaju se partikularnim i oni su navedeni u York-Antverpenskimi pravilima. To su sve nezgode koji su nastale slučajno, nekom višom silom ili greškom zapovjednika broda ili brodske posade. Njih ima mnogo, jer se i svaka mala šteta na brodu kao što je npr. oštećenje brodske propele ili gubitak i oštećenje tereta smatra partikularnom štetom, ali mi ćemo se osvrnuti na samo neke.

#### **a. Sudar brodova**

Sudar brodova je partikularna nezgoda. To je nasilni dodir dva ili više brodova pod uslovom da dođe do štete barem na jednom od brodova učesnika u sudaru ili na stvarima na brodu tj. brodovima. U ovom slučaju pod brodom se podrazumijevaju svi plovni objekti bez obzira na njihovu namjenu. Nema sudara brodova u slučaju doticaja broda s obalom, s fiksnim objektima u moru i s plutajućim napravama. Sudarom se smatra i kada se dva broda direktno ne sudare, već djelovima svojih brodova. Indirektni sudar postoji kada jedan brod ne poštujući pravila o izbjegavanju sudara, izaziva drugi brod na pogrešan manevar i time dolazi do nastanka štete.

Sudari brodova se dijele i po osnovu krivice:

---

<sup>74</sup> Ibid, str. 36.

#### - Skrivljeni sudari

Skrivljeni sudari su sudari gdje krivicu snosi jedan ili više brodova pa samim tim postoje jednostrani i dvostrani (višestrani) sudari.

Jednostrani sudari, su sudari skrivljeni krivicom samo jednog od brodova učesnika u sudaru. Ukoliko sve činjenice ukazuju da je samo jedan od brodova 100% kriv za sudar on je dužan da drugom brodu ili brodovima nadoknadi cjelokupnu štetu koju su u sudaru pretrpjeli. Krivi brod za sebe ne može da traži nikakvu nadoknadu, već svoju štetu sam snosi u cjelini.

#### - Dvostrano ili višestrano skrivljeni sudari

Dvostrano ili višestrano skrivljeni sudari su redovna pojava u pomorskoj praksi. Saglasno Briselskoj konvenciji iz 1910. godine. Prema našem Zakonu o sigurnosti morske plovidbe („Sl. list“ CG, br. 62/2013) , kao i u većini zakonodavstava zemalja u svijetu, krivica brodova učesnika u sudaru se stepenuje.<sup>75</sup> Tako se može desiti da je jedan brod kriv više ili manje u odnosu ne druge, ili da je odnos krivice jednak tj. 50-50%.

#### - Neskivljeni sudari

Neskivljeni sudari su sudari koji ne nastaju ničijom krivicom već su izazvani „višom silom“. Ta viša sila najčešće je: nevrjeme, veliki talasi, smanjena vidljivost, magla a uzrok može biti i kvar na samom brodu. Pošto nijedan brod ne snosi krivicu sudara, troškove štete koja je nastala na brodovima snosi svaki brod za sebe. Praksa je pokazala da su ovakvi sudari vrlo rijetki.

Odgovornost za štetu pruzrokovanu sudarom snosi brod za koji se dokaže da je njegovom krivicom šteta pruzrokovana, a to podrazumijeva i odgovornost vlasnika broda i samog brodarka. Kada se krivica ne može utvrditi, šteta se dijeli srazmjerno, a u pogledu štete prema trećim licima ne ostoji solidarna odgovornost jer svaki od brodarka snosi štetu za vrijednost stvari trećih lica koja se nalaze na njihovom brodu.

#### **b.** Nasukanje broda

Nasukanje broda je nasijedanje u cjelini ili dijelom na morsko dno. Bitna karakteristika ove nezgode jeste sam nastanak. Nasukanje broda neće postojati ukoliko brod kratko dotakne morsko dno ili ukoliko brod dotakne morsko dno u nekim lukama prilikom ukrcaja i iskrcaja.

#### **c.** Potonuće broda

Potonuće broda je pomorska nezgoda kada zbog prodora vode brod izgubi sposobnost plutanja i potpuno ili svojim većim dijelom uroni u vodu i nalazi se na morskom dnu. Potonuće broda može biti razlog sam po sebi ali i posljedica drugih pomorskih nezgoda najčešće sudara brodova.<sup>76</sup>

#### **d.** Požar na brodu

Vrlo česta pomorska nezgoda koja može da dovede do potpunog gubitka broda i tereta. Uzroci požara mogu biti različiti a najčešći su nepažnja posade, samozapaljivanje tereta, eksplozija na brodu itd.

#### **e.** Brodolom

Brodolom je pomorska nezgoda koja dovodi do trajnog gubitka sposobnosti broda za plovidbu, ali i do potpunog gubitka broda.

---

<sup>75</sup> Ivošević, B., op. cit., str. 175.

<sup>76</sup> Ibid, str. 153.

#### 4.2.2. Ljudski faktori ugrožavanja bezbjednosti pomorskog saobraćaja

Ubrzanim razvojem pomorskog, kao i vazdušnog saobraćaja raste i broj prijetnji koje ugrožavaju bezbjednost pomorskog saobraćaja. Među njima su: terorizam, kao najveća prijetnja današnjeg vremena, piratstvo, krijumčarenje, ilegalna migracija.

##### a. Terorizam

Terorizam kao pojava je jedna od najopasnijih kriminalnih aktivnosti i jedna od najopasnijih prijetnji pomorskom saobraćaju.

Pomorski saobraćaj danas ima prvenstvo u prevozu robe i putnika, a samim tim sve je veća mogućnost zloupotrebe i ugrožavanja brodova i ljudi od strane terorističkih organizacija. Do kraja Hladnog rata najveći problem je bio pojava pirata, a od tada do danas sa tzv. pomorski terorizam. On se danas smatra najčešćom terorističkom aktivnošću.<sup>77</sup>

Za terorističke organizacije brod je pogodno mjesto za izvršenja krivičnog djela, jer se na jednom mjestu nalazi veći broj lica i vrijedna imovina, samim tim izvršenjem krivičnog djela na brodu ostvaruju svoje ciljeve na lak način.

Danas je posebno naglašena opasnost iz mora tj. upotreba podmornica prema tome potrebno je korišćenje napredne tehnike za detekciju kako na brodovima tako u lukama.

Brodovi, bilo ratni, trgovački, putnički ili teretni, predstavljaju velike ciljeve. Oni imaju dosta ranjivih tačaka, tako da su kumulativni efekti djelovanja minsko-eksplozivnim sredstvima veliki. Oni uzrokuju vidljiva oštećenja, što naglašava psihološko djelovanje koje je veoma važno prilikom izvođenja terorističkih napada.<sup>78</sup>

Kod terorističkih napada na trgovačke brodove za prevoz (čvrstih i tečnih) tereta, najveća šteta se pojavljuje u gubitku materijalnih dobara, koja se, kako je to dosad pokazala praksa, relativno lako nadoknađuje polisama osiguranja. U vezi s tim ako nije bilo žrtava, ili učinjeno veliko onečišćenje okoline, takvi događaji brzo padaju u zaborav.<sup>79</sup>

U novije vrijeme u pomorskom saobraćaju pažnja je usmjerena na što sigurniju plovidbu tankera i ostalih brodova koji prevoze hemikalije. Potonuće ili oštećenje takvih brodova može dovesti do ekološke katastrofe u uskim i zatvorenim morima, kakvo je i Jadransko more.

Najpoznatiji teroristički akti na moru su:

- 1985. godine kada su palestinski gerilci oteli putnički brod *Achille Lauro* sa namjerom da ucjenom izdejstvuju oslobađanje iz izraelskih zatvora 50 saboraca;
- 2005. godine bombaški napadi u egipatskim ljetovalištima kada je bilo 90 mrtvih, oko 200 povrijeđenih sa tri oštete jahte,
- korišćenje aviomodela napunjenih eksplozivom za napad, najčešće, ratnih brodova, kao što je to npr. španska ETA za napade na brodove španske ratne mornarice.<sup>80</sup>

*Instrumenti za borbu protiv terorizma*

<sup>77</sup> Vučinić, M., *Prijetnje od pomorskog terorizma - materijal sa predavanja* (Tivat: Fakultet za mediteranske poslovne studije), str. 1.

<sup>78</sup> Ibid, str. 4.

<sup>79</sup> Vučković, B., V. Vučković, op. cit., str. 97.

<sup>80</sup> Ibid, str. 99.

Instrumenti države za borbu protiv terorizma su mnogobrojni samim tim što je terorizam kao pojava kompleksan i veoma opasan, a to su policija, pravosuđe, obavještajne službe i vojska.

Obavještajne službe zauzimaju značajno mjesto u borbi protiv terorizma, jer su one prve koje prikupljaju, analiziraju, sprovode taktičko operativni rad.

Takođe, mnoge države su potpisnice međunarodnih ugovora, npr., Crna Gora je strana ugovornica relevantnih međunarodnih ugovora Međunarodne pomorske organizacije i to: Konvencije o suzbijanju nezakonitih radnji uperenih protiv bezbjednosti pomorske plovidbe i Protokola o suzbijanju nezakonitih radnji uperenih protiv bezbjednosti nepokretnih platformi koje se nalaze u epikontinentalnom pojasu.

U Crnoj Gori donijet je dokument „Strategija nacionalne bezbjednosti“, kojim se definišu razvoj i funkcionisanje sistema nacionalne bezbjednosti Crne gore i izraz njegovog opredjeljenja da bude dio regionalnih i globalnih sistema bezbjednosti (UN, NATO, EU, OEBS).

## **b. Piratstvo**

Piratstvo kao oblik ugrožavanja bezbjednosti pomorskog saobraćaja postoji od najstarijih vremena. Može se reći da je on jedan od prvih oblika ugrožavanja, pored ratova na moru.

Piratstvo se definiše kao nezakoniti akt nasilja, zadržavanja ili bilo koja otmica izvršena zbog ličnih interesa od strane posade ili putnika bilo kog privatnog broda ili privatne letjelice i usmjerena na otvorenom moru ili drugom mjestu van jurisdikcije neke države protiv drugog broda, letjelice, kao i protiv lica ili imovine.<sup>81</sup>

Piratstvo je međunarodni zločin na moru, kriminalna pojava, poznata i prisutna na svjetskoj istorijskoj sceni otkad se čovjek sa namjerom transporta materijalnih dobara otisnuo na more.<sup>82</sup>

Ono se najčešće javlja u nerazvijenim zemljama, ili zemljama gdje su državni organi slabi. Jedna od takvih zemalja jeste Somalija koja se nalazi na afričkoj obali Indijskog okeana i njeni građani se bave piratstvom. Statistički podaci govore da su piratski napadi iz ove zemlje najčešći u rano jutarnjim časovima prije izlaska sunca i pri zalasku sunca. Napadi se odvijaju u grupama, malim brzim čamcima prilazeći brodu po krmi s lijeve i desne strane. Oni nastoje da se popnu na brod na strani brodskih skala, gdje je brodsko nadvođe najniže i upotrebom vatrenog oružja nastoje da zaustave brod. Somalijske pirate, gotovo je nemoguće zaustaviti, iako je u tom dijelu Indijskog okeana sve veća koncentracija međunarodnih pomorskih snaga. Adenski zaliv u kome djeluju, kao i Hormuški tesnac je važan pomorski prolaz koji spaja pomorske puteve Istoka i Zapada preko Crvenog mora i Suetskog kanala.<sup>83</sup>

Danas se 60% piratskih otmica u svijetu se događa na području obale Somalije, u Indijskom okeanu i Adenskom zalivu, na putu kojim se prevozi 1/3 evropskih potreba nafte. Osim obale Somalije, Međunarodni pomorski biro je na pomorskoj karti svijeta, označio nekoliko „crnih zona“ u kojima je registrovano preko 95% svih prijavljenih slučajeva napada na plovila svih veličina i namjena, i to:

- Južno kinesko more, posebno indonezijski arhipelag i Sundski prolaz;
- Zapadnoafrička obala, posebno delta Nigera;
- Bengalski zaliv i obale Bangladeša;
- Filipinski arhipelag;

---

<sup>81</sup> Ibid, str .133.

<sup>82</sup> Ibid, str. 128.

<sup>83</sup> Ibid, str. 130.



- Jug Arapskog zaliva-Jemen;
- Obalni pojas Brazila, Venecuele i Kolumbije;
- Akvatorijum između Nikaragve, Kostarike, Paname i Jamajke.<sup>84</sup>

Savremeni pirati djeluju na sličan način kao i nekada ali su se njihovi ciljevi promijenili. Nekada se piratstvo zasnivalo na oduzimanju tereta, posade, imovine, a danas pirati otimaju brod u cilju dobijanja otkupnine od strane vlasnika.

Međunarodna pomorska organizacija IMO navodi da je u periodu od 1984. do 2010. godine evidentirano ukupno 5.716 oružanih napada na moru. Godine 2010. se u vodama Istočne Afrike dogodilo čak 172 napada koji se pripisuju somalijskim piratima, zatim 77 napada u Indijskom okeanu i 16 napada u Adenskom zalivu. Dakle, to je ukupno 265 napada što čini preko 50% napada na brodove u svijetu.<sup>85</sup>

Prema podacima IMB obavještajnog centra za piratstvo, 2011. godine od ukupno 439 piratskih napada u svijetu, 54% ili 237 napada počinjena su od somalskih pirata koji se šire i izvode napade u širem području Indijskog okeana i Crvenog mora. Ono što zabrinjava jeste povećanje napada pirata na drugim djelovima svijeta, posebno uz obale Nigerije i Benina.<sup>86</sup>

#### *Instrumenti sprječavanja piratstva*

Evopska Unija je u decembru 2008. godine pokrenula pomorsku operaciju nazvanu Atlanta, koja ima za cilj prevenciju, zastrašivanje, smanjenje i zaustavljanje piratstva i pljačke sa Somalijske obale. Takođe, je NATO 2009. godine pokrenuo još jednu protiv piratsku operaciju nazvanu Saveznik zaštitnik, sa zadatkom da pruža neposrednu zaštitu brodovima Svjetskog programa hrane i patroliranja rutama koje mogu biti meta pirata. Rusija, Kina, Indija i druge zemlje sa svojim brodovima su prisutne u ovim vodama tzv. „crne zone“ sa istim ciljem sprečavanja napada na trgovačke i putničke brodove.

Svaki brod koji plovi u ovim zonama mora imati razvijen sopstveni plan za zaštitu od pirata, sredstva odbrane i obučeno osoblje za borbu protiv pirata. Cilj plana jeste svodenje mogućnosti napada pirata na minimum. Sprovodi se kroz: pažljivo planiranje i izbor maksimalno sigurnih ruta plovidbe; razrada i uvježbavanje rasporeda brodske posade za slučaj piratskog napada; blagovremena priprema samog broda prije ulaska u opasno područje u smislu upotrebe bodljikave žice, zamašćivanje rukohvata itd; blagovremeno otkrivanje sumnjivih brodova; efikasna upotreba sredstava planiranih za odbranu; efikasna upotreba sredstava zvučne, svjetlosne signalizacije i konstantne veze sa koordinacionim i drugim brodovima u blizini.

#### **c. Ilegalne emigracije**

Ilegalna emigracija je tajno iseljavanje većih grupa ljudi tj., državljana jedne zemlje u drugu, iz ekonomskih, vjerskih, političkih i drugih razloga.<sup>87</sup>

Primjeri stradanja emigranata u moru:

- Izbjeglance koje su u martu/aprilu 2011. godine napustile Libiju, njih oko 1.200, utopile su se u Sredozemnom moru;
- U vodama ispred Brindizija (jugoistok Italije) 60 ilegalnih emigranata nestalo je 27. novembra 2011. godine;

<sup>84</sup> Ibid, str. 131.

<sup>85</sup> Prosenica, P., Piratstvo i pranje novca (Pomorski fakultet u Rijeci), str. 7.

<sup>86</sup> Ibid, str. 8.

<sup>87</sup> Vučković, B., V. Vučković, op. cit., str. 135.

- Emigranti iz Sudana u Saudijsku Arabiju, 06. jula 2011. godine, stradali su na brodu koji ih je prevezio kada se zapalio, njih oko 200;
- Emigranti iz Tunisa koji su trebali da se prevezu u Italiju, 15. marta 2011. godine, njih 35 je stradalo kada je brod potonuo u blizini Tunisa.<sup>88</sup>

### 4.3. Zaštita pomorskog saobraćaja

#### 4.3.1. Međunarodna pravna regulativa i međunarodne organizacije

Međunarodne pomorske organizacije su udruženja nastala sa ciljevima unaprijeđenja neke djelatnosti u vezi sa iskorišćavanjem mora i podmorja, pomorstvom ili pomorskom plovidbom.

S obzirom na članstvo, mogu se podijeliti u osnovne grupe na službene i neslužbene organizacije.<sup>89</sup>

a. Službene organizacije su međudržavne ili međuvladine organizacije čiji su članovi države ili njihove vlade.

Za bezbjednost pomorskog saobraćaja posebno su važne i ističu se organizacije koje su po svom statusu specijalizovane ustanove Organizacije ujedinjenih nacija i to:

- Međunarodna pomorska organizacija;
- Međunarodni savez za telekomunikacije;
- Svjetska meteorološka organizacija;
- Međunarodna zdravstvena organizacija;
- Međunarodna organizacija rada.

b. Neslužbene organizacije vezane su za istraživanje mora, podmorja i pomorske plovidbe. Najvažnije neslužbene organizacije su:

- Međunarodna hidrografska organizacija (IHO);
- Međunarodno udruženje ustanova za svetionike (TALA);
- Međunarodni savez udruženja pomorskih zapovjednika (IFSMA);
- Međunarodni pomorski odbor (CMI);
- Međunarodno udruženje luka i pristaništa (IAPH);
- Međunarodno udruženje pomorskih peljara (IAMP) i dr.<sup>90</sup>

#### *Međunarodna pomorska organizacija – International Maritime Organization - IMO*

Međunarodna pomorska organizacija osnovana je Konvencijom o međuvladinoj pomorskoj savjetodavnoj organizaciji. Usvojena je na Pomorskoj konferenciji Ujedinjenih nacija održanoj 1948. godine u Ženevi, a stupila je na snagu 1958. godine, dok je prva sjednica Skupštine održana 1959. godine. Sadašnji naziv organizacija ima od 1982. godine kada su na snagu stupile izmjene Konvencije, a Organizacija postala specijalizovana ustanova Ujedinjenih nacija.<sup>91</sup>

<sup>88</sup> Ibidem.

<sup>89</sup> Zec, D., Sigurnost na moru (Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, 2001), str. 5.

<sup>90</sup> Ibid, str. 5.

<sup>91</sup> Ibid, str. 6.

Organizacija ima 158 članova, i izdržava se od članarina. Crna Gora je postala članica IMO - a, 2006. godine. Članarina IMO srazmjeran je procentu svjetske flote koja pripada pojedinoj državi.<sup>92</sup>

Organizacija ima tri glavna organa ( Skupština, Vijeće i Sekretarijat) i pet odbora: Odbor za pomorsku sigurnost, Odbor za zaštitu morskog okoline, Pravni odbor, Odbor za tehničku saradnju i Odbor za olakšice.

Skupština Organizacije je najveći organ i njeni članovi su i svi članovi Organizacije.

Vijeće Organizacije je izvršno tijelo koje ima 32 člana izabrana na zasjedanju Skupštine na dvije godine. Od ukupnog broja članova, osam članova su članovi s najvećim udjelom u pružanju međunarodnih pomorskih usluga, osam članova su države s najvećim udjelom u međunarodnoj pomorskoj trgovini, a preostalih se 16 članova bira između država koje ne pripadaju već navedenim grupama, ali imaju poseban interes za pomorski prevoz ili plovidbu.

Sekretarijat je organ zadužen za svakodnevne poslove Organizacije. Na čelu ovog organa nalazi se Sekretar Organizacije.

Odbor za pomorsku sigurnost (*Maritime Safety Committee – MSC*) je najveće tehničko tijelo organizacije. Članovi odbora su sve države članice Organizacije. Odbor djeluje uz pomoć svojih pododborna: pododbor za hemikalije i plinove u nepakovanom stanju; pododbor za opasne terete, krute terete i kontejnere; pododbor za sigurnost plovidbe; pododbor za konstrukciju broda i opreme; pododbor za stabilnost, teretne linije i sigurnost ribarskih brodova; pododbor za standarde uvježbavanja i držanja straže; pododbor za primjenu zastave države.

Pravni odbor je uspostavljen 1967. godine a njegov zadatak su sva pravna pitanja. Članovi odbora su sve države članice Organizacije. Posebno je važan zadatak ovog odbora u sastavljanju teksta konvencija i tumačenju pojedinih međunarodnih spisa.

Odbor za zaštitu morskog okoline zadužen je za sva pitanja vezana za morskog okolinu, njeno očuvanje i sprječavanje zagađenja.

Odbor za tehničku saradnju, čine članovi sve države članice Organizacije čiji su zadaci predmeti vezano za tehničku saradnju između država za koje je organizacija izvršno tijelo.

Odbor za olakšice je tijelo podređeno Vijeću organizacije. Zadatak mu je u otklanjanju nepotrebnih formalnosti u međunarodnom pomorskom saobraćaju.

Neke od najznačajnijih IMO-kih konvencija za sigurnost pomorskog saobraćaja:

- Međunarodna konvencija o sigurnosti ljudskih života na moru (SOLAS), 1960. i 1974.;
- Međunarodna konvencija o teretnoj liniji (LL), 1966.;
- Konvencija o međunarodnim pravilima za sprječavanje sudara na moru (COLREG), 1972.;
- Međunarodna konvencija o sigurnim kontejnerima (CSC), 1972.;
- Konvencija o međunarodnoj pomorskoj satelitskoj organizaciji (INMARSAT), 1976.;
- Međunarodna konvencija o standardima obuke, certificiranja i držanja straže (STCW), 1978.;
- Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju na moru (SAR), 1979.;
- Međunarodna konvencija o standardima obuke, certificiranja i držanja straže za ribarska plovila (STCW-F), 1995.

---

<sup>92</sup> Ibid, str. 2.

- Međunarodna konvencija o mjerenju nosivosti brodova (Tonnage 69),1969.;
- Međunarodna konvencija o spašavanju (Salwage),1996.

*Međunarodni kodeks za zaštitu brodova i luka – ISPS code.*

Diplomatska konferencija o pomorskoj bezbjednosti koja je održana u Londonu u decembru 2002. godine usvojila je nove odredbe Međunarodnog kodeksa za bezbjednost brodova i luka (ISPS kodeks) kojom je Konvencija o zaštiti ljudskog života na moru iz 1974. godine (SOLAS 74) izmijenjena u poglavlju XI-2.

Ovaj Kodeks primjenjuje se na:

- brodove na međunarodnim putovanjima:
- putničke uključujući i brze za prevoz putnika;
- teretne (i brze teretne čamce) preko 500 BRT;
- pokretne platforme za eksploataciju nafte
- lučka postrojenja za međunarodni saobraćaj.

Međunarodni kodeks za bezbjednost brodova i luka (ISPS kodeks) stupio je na snagu 01. jula 2004. godine i prema njemu, postoji trinaest pravila, među kojima su najznačajnija:

*a. Pravilo za brod:*

- svi brodovi moraju da imaju međunarodni sertifikat o bezbjednosti broda;
- brod mora imati odobreni brodski plan zaštite;
- brod mora imati imenovano lice za zaštitu;
- brod se mora opremiti sistemom za uzbunjivanje;
- na brodu mora postojati brodski dnevnik;
- brod mora biti označen IMO brojem;
- na brodu moraju postojati pisane informacije o zapošljavanju članova posade, ko odlučuje o upošljavanju broda i ako je brod iznajmljen, ko je vlasnik;
- na brodu moraju postojati zapisi o aktivnostima u vezi pomorske zaštite.

*b. Pravilo za brodaru:*

- na brodu moraju postojati informacije o zapošljavanju članova posade, ko odlučuje o upošljavanju broda i ko daje brod u najam, ako je brod unamljen;
- imenuje svoje odgovorno lice za zaštitu na brodu;
- osigurava informacije o uvođenju dodatnih kontrolnih mjera;
- osigurava da je izvršena procjena brodske zaštite i izrađen plan brodske zaštite za predmetni brod.

*c. Obaveze Pomorske uprave (Administracije):*

- ovlašćuje priznate organizacije za pomorsku zaštitu;
- verifikuje da brod odgovara zahtjevima Kodeksa;
- izdaje Međunarodno svjedočanstvo o zaštiti broda;
- odobrava brodski plan zaštite;
- izdaje trajni zapis o brodu;

- određuje stepen zaštite za brodove pod svojom zaštitom (potrebne minimalne zaštitne mjere, dodatne zaštitne mjere kada postoji povećan stepen ugrožavanja brodske zaštite i zahtjeva, po potrebi najviše zaštitne mjere);
- obavještava države potpisnice u slučaju kad su za brodove svoje zastave uveli stepen veći zaštite;
- određuje najmanje vrijeme čuvanja zapisa;
- određuje najmanje vrijeme čuvanja Deklaracije o zaštiti.

*d. Pravila za lučka postrojenja:*

- države potpisnice postavljaju stepen bezbjednosti i informišu o tome lučka postrojenja i brodove prije ulaska u luku i brodove koji su već u luci;
- informišu o uslovima za potpisivanje izjava o bezbjednosti broda.

*e. Alternativni ugovori o bezbjednosti:*

- države potpisnice mogu zaključiti ugovore jedna sa drugom o alternativnim bezbjedonosnim mjerama, koji ne smiju ugrožavati druge brodove i lučka postrojenja koja nijesu obuhvaćena ugovorom;
- niti jedan brod koji ne pripada državama potpisnicama ne smije vršiti aktivnosti sa drugim brodom koji nije u sastavu ugovora;
- ugovori se moraju povremeno, periodično preispitivati.

*f. Ekvivalentne mjere bezbjednosti:*

- vlada potpisnica može dozvoliti implementaciju drugih mjera bezbjednosti koje su ekvivalente onima iz IPS Code, samo u slučaju ako su one jednako efikasne kao i mjere propisane ISPS kodom i takve mjere se moraju dostaviti IMO-u.

*g. Pravilo dostavljanja informacija:*

- države potpisnice dužne su da informišu Međunarodnu pomorsku organizaciju;
- informacija o bezbjednosti dostavlja se svim državnim organima odgovornim za bezbjednost brodova i lučkih postrojenja;
- informacije se dostavljaju i o imenima i kontaktima navedenih organizacija odgovornim za bezbjednost brodova i lučkih postrojenja;
- odobrenim planovima bezbjednosti lučkih postrojenja.

Svaki brod mora da posjeduje plan bezbjednosti, koji je odobren od strane Administracije, kojeg može da pripremi priznata organizacija za bezbjednost i može se odnositi samo na određeni brod. Priznata organizacija za bezbjednost, koja preuzima poslove revizije i odobravanja plana za bezbjednost za određeni brod ili njegove izmjene i dopune, ne može biti uključena u pripremu procjene brodske bezbjednosti ili plana za bezbjednost. Plan bezbjednosti se može čuvati u elektronskoj formi, zaštićen od nedozvoljenog pristupa ili otkrivanja.

ISPS Code odnosi se i na bezbjednost procjene imovine i infrastrukture koju je važno zaštititi, a koja uključuje:

- pristupe, ulaze, prilaze i sidreni prostor za manevrisanje i akvatorijum sidrišta;
- postrojenja za teret, terminale, prostore za zalihe kao i opremu za rukovanje teretom;
- sisteme za napajanje strujom, radio i telekomunikaciju i kompjuterske sisteme i mreže;
- sisteme za upravljanje brodskim saobraćajem u luci i navigaciona pomagala;
- strujna postrojenja, cjevovod za prekrcaj tereta i zalihe vode;
- mostove, šine i puteve;
- lučke brodove, uključujući pilotske brodove, remorkere i td;
- opremu i sisteme za bezbjednost i nadgledanje i
- vodene površine pored lučkih postrojenja.<sup>93</sup>

U Crnoj Gori, donijeti su propisi kojima je regulisana ova oblasti i to su:

- Zakonom o sigurnosti morske plovidbe („Sl. list CG“, br. 62/2013)
- Zakon o moru („Sl. list CG“, br. 6/2008.godine),
- Zakon o jahtama („Sl. list CG“, br. 46/2007.godine)
- Zakon o lukama („Sl. list CG“, br 51/2008.godine)
- Pravilnik o posebnim mjerama carinskog nadzora i carinskom postupku za robe koje se koriste za snadbijevanje prevoznih sredstava u međunarodnom saobraćaju („Sl. List RCG“,br. 78/06)

#### **4.4. Mjere spriječavanja nezgoda i kriminalnih aktivnosti u pomorskom saobraćaju**

Pružanje pomoći na moru je nekada bila samo odlika humanog čovjeka, a danas je obaveza koju nalažu brojne međunarodne konvencije, a samim tim i nacionalna zakonodavstva.

Obaveza države da organizuje pružanje pomoći na moru zasniva se na odredbama Konvencije o pravu mora iz 1982. godine, kojom je utvrđeno da će svaka obalna država podupirati osnivanje, rad i održavanje prikladne i djelotvorne službe traganja i spašavanja radi sigurnosti na moru i iznad mora i, gdje je to prikladno, s tim ciljem zaključivati sa susjednim državama regionalne sporazume o uzajamnoj saradnji.<sup>94</sup>

Druga konvencija koja je bliže objasnila obavezu država jeste SAR - Međunarodna konvencija o traganju i spašavanju, koja naglašava da država službi traganja i spašavanja mora obezbjediti:

- Pravni okvir djelovanja;
- Imenovanje mjerodavne vlasti;
- Potrebna sredstva;
- Sredstva veze;
- Usklađivanje i sprovođenje zadatih ciljeva;
- Omogućiti unapređenje rada službe što se odnosi na poboljšanje odnosa sa regionalnim i međunarodnim službama spašavanja i traganja.<sup>95</sup>

Međunarodna pomorska organizacija IMO izradila je tri priručnika koja služe državama:

- MERSAR priručnik namijenjen za trgovačke brodove koji učestvuju u akciji traganja i spašavanja. Sadrži odredbe o koordinaciji postpuka traganja i spašavanja.

<sup>93</sup> Vučković, B., V. Vučković, op. cit., str. 75 - 78.

<sup>94</sup> Zec, D., op. cit., str. 36.

<sup>95</sup> Ibidem.

- On pomaže samom brodu koji pruža pomoć, načinu na koji da prima poruku o identitetu broda, vrsti nezgode, brzini broda, vrsti tereta itd. Ovaj priručnik također uređuje pitanje vizuelnog traganja, zatim traganja radarom i upustva koja se koriste za manevrisanje brodova. Takođe sadrži odredbe o uspjelom traganju i neuspjelom traganju, vremenu kad je traganje i spašavanje gotovi itd.
- IMOSAR je priručnik namijenjen državama, sa odredbama i savjetima kako da organizuju svoje službe traganja i spašavanja. Jedan dio priručnika odnosi se na ove odredbe, a drugi na konkretne akcije traganja i spašavanja.
- MAREC CODE- priručnik koji služi kao dodatak IMOSAR-u i sadrži zbirku znakova za raspoznavanje brodova i drugih plovnih objekata.<sup>96</sup>

U Crnoj Gori zaštita i spašavanje na moru regulisani su Zakonom o zaštiti i spašavanju („Sl. list RCG“ br. 13/07), prema kome traganje i spašavanje na moru podrazumjeva obavezu pružanja svih vidova pomoći i spašavanja ugroženih lica, brodova i stvari u unutrašnjim morskim vodama i teritorijalnom moru, u skladu sa posebnim zakonom; traganje i spašavanje stvari u vlasništvu domaćih pravnih i fizičkih lica je obavezno pod uslovom da se time ne ugrožava bezbjednost i sigurnost lica, broda, čamca ili drugog plovnog objekta ili drugih sredstava koja obavljaju traganje i spašavanje; traganje i spašavanje stvari u stranom vlasništvu je obavezno ako se traganjem i spašavanjem otklanja nastala šteta ili se otklanjaju rizici za bezbjednost i sigurnost plovidbe.<sup>97</sup>

#### 4.5. Osvrt na pomorske luke

Prema Zakonu o lukama („Sl. list RCG“ br. 20/11.), luka je morski i s morem neposredno povezani kopneni prostor s izgrađenim i neizgrađenim obalama, gatovima, lukobranama, objektima, uređajima i postrojenjima namijenjenim za pružanje lučkih usluga i obavljanje drugoj djelatnosti koje su s njima u privrednoj, saobraćajnoj ili tehnološkoj vezi.

Lučka infrastruktura predstavlja dio operativne obale i druge lučke zemljišne površine, lukobrane i druge objekte infrastrukture, lučko drumske i željezničke saobraćajnice, energetske, telekomunikacionu, vodovodnu i kanalizacionu mrežu. Lučko zemljište i infrastruktura su u držanoj svojini.

##### *Podjela luka*

Postoji više podjela luka, prema raznim kriterijumima:

*Prema namjeni* luke se dijele na: luke otvorene za javni saobraćaj, morske luke koje pod istim uslovima mogu koristiti i fizičko i pravno lice; luke za posebne namjene, morske luke koje se nalaze u posebnoj upotrebi (luke nautičkog turizma, industrijska luka, ribarska luka, brodogradilišna luka);

Prema Zakonu o lukama: trgovačke luke; luke nautičkog turizma-marine; brodogradilišne luke; ribarske luke.

*Prema otvorenosti za javni saobraćaj:* luke međunarodnog karaktera; luke regionalnog značaja; luke lokalnog značaja.

*Prema vrsti djelatnosti:* putničke luke; teretne luke.<sup>98</sup>

*Uslovi koje moraju da ispunjavaju luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni*

<sup>96</sup> Vučković, B., V. Vučković, op. cit., str. 33.

<sup>97</sup> Ibid, str. 36.

<sup>98</sup> Vučković, B., V. Vučković, op. cit., str. 71.

Svaka luka mora ispunjavati uslove koje propisuje Zakon o lukama („Sl. list RCG“, br. 51/08) Vlada Crne Gore je 24.03.2011. godine, na osnovu člana 5. stav 1., donijela Uredbu o uslovima koje moraju ispunjavati luke razvrstane prema vrsti pomorskog saobraćaja i namjeni.

Luke, prema članu 2. ove uredbe moraju da:

- Imaju: područje na kopnu i vodeni prostor na kome se može vršiti bezbjedan prolaz, pristajanje, privez, sidrenje i manevrisanje plovnih objekata, ukrcavanje i iskrcavanje putnika i drugih aktivnosti koje se obavljaju u luci; objekte bezbjednosti plovidbe u skladu sa zakonom; uređaje i opremu koji omogućavaju bezbjedan privez, pristajanje i sidrenje plovnih objekata; uređene i osvijetljene kopnene prilazne puteve i radne površine za pretovar tereta, rad i kretanje lica, putnika i vozila; sredstva, opremu i osoblje za protivpožarnu zaštitu; uređaje za prihvatanje i rukovanje otpadom i ostatkom tereta, u odnosu na vrstu i veličinu plovnih objekata i veličinu i geografski položaj luke; sredstva i opremu za sprječavanje i uklanjanje posljedica zagađivanja mora.
- Obezbjede bezbjedno i redovno održavanje dubine mora na mjestima za sidrenje, manevrisanje i pristajanje plovnih objekata.

Luke otvorene za međunarodni i unutrašnji saobraćaj prema članu 3., pored navedenih uslova moraju još da:

- Imaju: objekat uređen i opremljen za kontrolu putnika i prtljaga i boravak putnika, ako se u luci obavlja putnički saobraćaj; prostor s pripadajućim objektima i organizacijom radi nesmetanog obavljanja granične kontrole u skladu sa zakonom kojim se uređuje nadzor državne granice.
- Obezbjede: pružanje usluga pilotaže, usluga priveza i usluga lučkog tegljenja, neprekidno 24 sata; pružanje usluga pretovara i smještaja tereta, u zavisnosti od namijene luke; kontrolu pristajanja, sidrenja, boravka i plovidbe plovnih objekata u luci neprekidno 24 sata; snabdijevanje plovnih objekata gorivom, mazivom, pitkom vodom i električnom strujom; pružanje hitne zdravstvene pomoći; pružanje usluga higijensko sanitarne zaštite i obavljanje fumigacije, dezinfekcije, dezinskcije i deratizacije plovnih objekata i luke; snabdijevanje plovnih objekata, posade i putnika neophodnim proizvodima; pružanje telekomunikacionih usluga.

Luke otvorene samo za unutrašnji saobraćaj, prema članu 4. moraju još da:

- Imaju uređen i zaštićen prostor za putnike i prtljag, ako se u luci obavlja putnički saobraćaj;
- Obezbjede: pružanje usluga priveza plovnih objekata za luke u koje uplovljavaju plovni objekti koji obavljaju linijski putničko-trajektni saobraćaj; pružanje usluga pretovara i smještaja tereta u zavisnosti od namijene luke; pružanje usluga snabdijevanja plovnih objekata pitkom vodom, električnom energijom i pogonskim gorivom, u zavisnosti od veličine i namijene luke; pružanje hitne zdravstvene pomoći.

Trgovačke luke moraju da imaju: objekte i sertifikovane uređaje za utovar, istovar i pretovar tereta; objekte i uređaje za skladištenje tereta.

Brodogradilišne luke, moraju da imaju da imaju i objekte i uređaje za brodogradnju i remnot plovnih objekata.

Ribarske luke moraju da:

- Imaju: objekte i uređaje za održavanje, servisiranje i čuvanje ribarskih brodova i čamaca i ribolovne opreme; prostor i objekte za manipulaciju, čuvanje, pripremu i distribuciju ulova.



- Obezbjede higijensko-sanitarnu zaštitu ulova.

Luke nautičkog turizma - marina, moraju da imaju: prostor i uređaje za spuštanje i podizanje čamaca i jahti na i sa vodenih i kopnenih površina; prostor za čuvanje čamaca i jahti na kopnu; uređaje i opremu za održavanje i servisiranje čamaca i jahti.

#### *Upravljanje lukama i bezbjednost lučkog postrojenja*

Ne postoji jedinstven model upravljanja lukama ali možemo izdvojiti četiri modela:

- *Service port*, ima javni karakter. Luka posjeduje, upravlja i održava sva raspoloživa dobra a manipulisanje teretom obavljaju lučki radnici koji su u radnom odnosu.
- *Tool port*, model u kojem lučka uprava održava, razvija i posjeduje lučku infrastrukturu, a osoblje upravlja svom opremom kojom raspolaže, dok ostale transporte utovara i istovara mogu da obavljaju druge organizacije na osnovu prethodno zaključenih ugovora sa lukom, po prethodno obavljenoj licitaciji.
- *Landlord Port*, model prema kojem je vlasnik zemljišta luka, dok sve lučke operacije obavljaju privatne kompanije.
- *Private Service Port*, model prema kojem je luka u potpunosti privatnosti.<sup>99</sup>

#### *Plan bezbjednosti i procjena bezbjednosti lučkih postrojenja*

Svaki koncesionar u luci otvorenoj za međunarodni saobraćaj mora imati razrađen i dobro procijenjen plan bezbjednosti i imenovano lice odgovorno za bezbjednost u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se reguliše bezbjednost brodova i lučkih postrojenja. Imenovano lice dužno je da održava luku na način što će omogućavati bezbjednu plovidbu uz obavezan inspeksijski nadzor.

Prema Zakonu o sigurnosti morske plovidbe („Sl. list“ CG, br. 62/2013) član 64, nadzor pomorske plovidbe vrše lučke kapetanije u Baru i Kotoru. U nadležnosti ovih kapetanija je vršenje inspekcija, upravne i druge stručne i tehničke poslove bezbjednosti. Kapetanije mogu imate ispostave. Inspeksijski nadzor je neophodan kako bi se održavao red u lukama i bezbjedna plovidba. Inspeksijski poslovi obuhvataju nadzor nad:

- Brodovima i drugim plovnim objektima u pogledu njihove sposobnosti za plovidbu i ispravnosti njihovih postrojenja, uređaja, instrumenata, aparata i opreme prema stanju navedenom u brodskim ispravama;
- Članovima posade broda u pogledu njihovog osposobljavanja i ovlašćenja za vršenje određenih poslova u skladu sa ispravama o ukrcanju;
- Lukama, odnosno pristaništima u pogledu njihovih operativnih i drugih obala, lukobrana, potrebnih dubina, uređaja i postrojenja i drugih objekata namjenjenih za pristajanje, sidrenje i zaštitu brodova, za ukrcavanje i iskrcavanje lica i stvari;
- Plovnim putevima u pogledu njihove dubine, širine radijusa, krivine i visine iznad tih puteva;
- Objektima bezbjednosti plovidbe u pogledu njihovog pravilnog postavljanja, održavanja (obilježavanja) i funkcionisanja;
- Radio službom koja služi bezbjednosti plovidbe, njihovim uređajima i opremom kao i održavanjem i radom te službe;
- Izgradnjom objekata koji se grade u obalnom moru i unutrašnjim vodama ili na njihovim obalama u pogledu njihovog uticaja na bezbjednost plovidbe;
- Prevoz lica i stvari u pogledu zaštite ljudskih života i imovine;
- Sprovođenjem Zakonom o sigurnosti morske plovidbe, i drugih zakona u pogledu bezbjednosti plovidbe i zaštite ljudskih života.

<sup>99</sup> Ibid, str. 77

Međunarodna konvencija o zaštiti ljudskih života na moru iz 1974. godine sa izmjenama i dopunama sadrži odredbe o bezbjednosti brodova i lučkih postrojenja.

Odobrena procjena i plan bezbjednosti lučkog postrojenja označava plan koji je razvijen da bi se osigurala primjena mjera koje su definisane radi zaštite lučkih postrojenja i brodova, tereta, jedinica za prevoz tereta i brodskih zaliha unutar lučkih postrojenja od rizika bezbjednosnih incidenata.<sup>100</sup>

Postoje tri stepena bezbjednosti u lukama otvorenim za međunarodni saobraćaj:

- *Stepen 1.* označava stepen na kojem će se uvijek održavati minimum odgovarajućih zaštitnih mjera bezbjednosti.
- *Stepen 2.* bezbjednosti je stepen na kojem će se održati odgovarajuće dodatne mjere bezbjednosti u određenom periodu kao rezultat povećanog rizika od incidenta u vezi sa bezbjednošću.
- *Stepen 3.* bezbjednosti označava stepen na kojem će se održavati dalje, posebne zaštitne mjere za određeni vremenski period, uvijek kada je incident moguć ili neminovan, pa i onda kada nije moguće identifikovati određenu metu.<sup>101</sup>

Procjena bezbjednosti lučkog postrojenja je neophodan i sastavni dio procesa razvoja i ažuriranja plana za bezbjednost lučkog postrojenja. Ovu procjenu uvijek sprovodi država-potpisnica na čijoj se teritoriji nalazi lučko postrojenje, a može se ovlastiti i priznata organizacija za bezbjednost da obavi ovu procjenu. Za vršenje procjene angažuju se lica odgovarajućih vještina i ona obuhvata analizu rizika svih aspekata rada lučkog postrojenja, da bi se na taj način utvrdilo, koji su djelovi izloženi i/ili vjerovatni kao meta napada. Procjena uvijek mora da obuhvata sljedeće komponente:

- Moguću prijetnju po lučke instalacije i infrastrukturu;
- Identifikaciju potencijalnih mjesta;
- Posljedice uračunatih incidenata.

Nakon izvršene procjene bezbjednosti sačinjava se sveobuhvatna procjena stepena rizika.

Plan sadrži tri stepena bezbjednosti:

- Plan za bezbjednost lučkog postrojenja trebalo bi da ukaže na operativne i fizičke mjere bezbjednosti koje bi trebalo da preduzme samo lučko postrojenje u cilju osiguravanja stalnog stepena rada na stepenu bezbjednosti;
- Plan se moraju obuhvatiti dodatne, pojačane mjere bezbjednosti koje može da preduzima samo lučko postrojenje radi prelaska i rada na veći stepen bezbjednosti, kada se za to dobiju instrukcije;
- Planom se može ukazati i na pripremne radnje koje bi lučko postrojenje moglo da preduzme da bi se omogućio brz odgovor na instrukcije, koje se mogu dati lučkom postrojenju sa još većim stepenom bezbjednosti na incident ili prijetnju.

Najvažnije za svaki plan da se on mora zaštititi od otkrivanja ili pristupa. Oficir za bezbjednost lučkog postrojenja određuje se za svako lučko postrojenje, i jedno isto lice može biti imenovano za jedno ili više lučkih postrojenja. On ima obaveze i dužnosti, da:

- Vršiti početni pregled bezbjednosti lučkog postrojenja uzimajući u obzir relevantnu procjenu bezbjednosti lučkog postrojenja;
- Osigurava razvoj i održavanje plana za bezbjednost lučkog postrojenja;

---

<sup>100</sup> Zakon o lukama, „Sl. list RCG“, br. 51/08, član 25.

<sup>101</sup> Vučković, B., V. Vučković, op. cit., str. 71.

- Primjenjuje i uvježbava plan za bezbjednost lučkog postrojenja;
- Sprovodi redovne provjere bezbjednosti lučkog postrojenja da bi se osigurao kontinuitet odgovarajućih mjera bezbjednosti;
- Po potrebi preporučuje i uključuje izmjene plana za bezbjednost lučkog postrojenja u cilju ažuriranja plana da bi se na taj način obuhvatile relevantne izmjene u lučkom postrojenju;
- Povećava oprez kod osoblja u lučkom postrojenju;
- Vršiti obezbjeđenje odgovarajuće obuke za osobe zadužene za bezbjednost lučkog postrojenja;
- Koordinira primjenu plana;
- Koordinira sa službama bezbjednosti, kada se za to ukaže potreba;
- Osigurava standard u vezi sa osobama koje su zadužene za bezbjednost lučkog postrojenja;
- Osigurava pravilan rad bezbjednosne opreme;
- Pruža pomoć brodskom oficiru za bezbjednost prilikom potvrđivanja identiteta onih koji traže pristup brodu.<sup>102</sup>

Osoblje lučkog postrojenja koje ima posebne bezbjednosne dužnosti biće upoznato sa svojim dužnostima i odgovornostima za bezbjednost lučkog postrojenja. Da bi se osigurala primjena plana sprovodiće se u određenim vremenskim intervalima vježbe u zavisnosti od toga koju vrstu brodova opslužuje određeno lučko postrojenje. U lučkom postrojenju u cilju njegove bezbjednosti potrebno je da bude: prisutna stalna fizička straža; da se radi o ograđenom prostoru; da ima video nadzor; da ima stalno osvjjetljenje; da ima alarmne uređaje; da postoji redovno javljanje straže; stalna provjera osoblja iz službe bezbjednosti.<sup>103</sup>

#### *Protivpožarna zaštita u marinama*

Požari u marinama i lukama mogu biti jako opasni samim tim što se u njima vrši pretovar opasnih tereta, sipa gorivo i nalaze mnoge lakozapaljive instalacije. Kada nastane požar u marini teško ga je ugasiti, pa se u tim situacijama sagledava samo kako da se šteta smanji i svede na minimum i da se ne širi ukoliko je to moguće.

Vlasnici marine i njena uprava treba da urade prilog ugovoru koji jasno navodi procedure preventivnih mjera protivpožarne zaštite na svaki brod pojedinačno; izvrše provjeru polise osiguranja koju ima marina i koju ima jahta; utvrde proceduru evakuacije i dijagrame sa označenim putevima evakuacije za kupce i goste; održavaju javne površine čistim; uspostave program provjere električnih instalacija na strujnim ormarima namijenjenim jahtama, održavaju ih u dobrom stanju, kao i vrše stalni izvor napajanja ovih strujnih ormara održavaju u dobrom stanju; edukovati posadu jahte kako bi mogla prepoznati kvar ili opasnu električnu opremu; kontaktiraju vlasnika ili osoblje jahte radi provjere da li se jahta malo koristi i izvršiti provjeru jer nemar može izazvati požar; upoznaju osoblje sa procedurama koje se primjenjuju prilikom tankovanja pogonskog goriva u jahte; preuzimaju kontrolu, uspostavljaju sigurnosne procedure i primjenjuju ih.<sup>104</sup>

Poželjno je da marina uradi priručnik za protivpožarnu zaštitu, sa neophodnim informacijama kako djelovati u situacijama kada nastane požar. Pošto najčešće požar nastaje na samoj jahti,

---

<sup>102</sup> Ibid, str. 75.

<sup>103</sup> Ibidem.

<sup>104</sup> Ibid, str. 81.

mnoge marine kao i Porto Montenegro u Tivtu, periodično održavaju vježbe i simuliraju nastanak požara, kako bi osoblje bio edukovano za djelovanje u tim situacijama.

Za prevenciju od požara, poželjno je da vlasnici jahti: koriste odobrene kablove za konekcije i instalacije; mijenjaju istrošene i oštećene kablove; redovno kontrolišu elektronske instalacije i sistem za gorivo; ne ostavljaju uključenu elektronsku opremu bez nadzora; instaliraju detektore dima; imaju plan evakuacije; imaju protiv požarne aparate, i ljude koji znaju da upravljaju sa njima; održavaju gat čistim i prohodnim; zauljene krpe odložu u metalne kontejnere sa poklopcem; da preuzimaju odgovornost za požare.

#### *Zaštita od zagađenja u marinama*

Zaštita mora i životne sredine od otpada sa plovila jedan je od velikih problema današnjice. Povećanjem obima pomorskog saobraćaja, nepoštovanje pravila o spriječavanju zagađenja doveli su do toga da se povećava broj obala koje se smatraju nečistim i u kojima je kupanje zabranjeno. U nastavku ćemo objasniti koji su to glavni zagađivači i pravila koja štite more i vazduh od zagađenja. Najčešći uzrok zagađivanja mora jesu goriva koja se koriste za jahte (dizel i benzin) a mogu da dospiju u more u toku tankovanja brodskih rezervoara kao posljedica slabog održavanja opreme. Svaka radnja koja uključuje rukovanje sa gorivom treba da se uradi tako da je mogućnost zagađenja svedena na minimum. Da ne bi došlo do prepunjenja rezervoara gorivom, poželjno je da se tankuje do 90% kapaciteta rezervoara, da se blago prekrije odušnik da bi se apsorbovao višak koji bi mogao da izađe iz odušnika. Preporuka je da se prilikom punjenja jahte gorivom, oko jahte postavi plutajuća brana kako bi se ukoliko dođe do curenja izbjeglo širenje zagađenja na većoj površini mora. Pored goriva još jedan veliki zagađivač jeste ulje, a pored toga fekalije i otpad.

Zagađenje može biti:

- *Fizičko* – nastaje ispuštanjem voda visoke temperature iz brodskih postrojenja što dovodi do ubrzavanja biohemijskih reakcija uz povećanu potrošnju kiseonika. Manjak kiseonika narušava u većem broju ili manjem obimu metabolizam i fiziološku ravnotežu vodenih organizama uz stvaranje uslova za razvoj mikoorganizama i virusa.
- *Hemijsko* – zagađenje nastaje ispuštanjem ulja, otpadnog ulja zauljanog otpada, štetnih materija i fekalnog brodskog komunalnog otpada.
- *Biološko* – zagađenje nastaje rasijavanjem bakterija, virusa i insekata sa brodova, što najčešće predstavlja uzrok zaraznih bolesti do stepena epidemija.

Za sigurnost na moru i zaštitu životne okoline od zagađenja, najvažniji je ljudski faktor koji je jedan od najčešćih uzroka nezgoda na moru. Zbog toga je Vlada Crne Gore je donijela veliki broj propisa koju se odnose na zaštitu životne sredine, a najvažniji je Zakon o zaštiti mora od zagađivanja sa plovnih objekata (Sl. CG, broj 20/2011). Prema ovom zakonu zabranjeno je sa plovnog objekta u vode Crne Gore: ispuštanje ulja, zauljanih mješavina, kaljužnih voda i zauljanog otpada; ispuštanje štetnih materija koje su povremeno utvrđene kao takve, voda od pranja tanka ili drugih mješavina koje sadrže takve materije; ispuštanje i odlaganje na morsko dno štetnih materija u upakovanoj formi; ispuštanje komunalnog otpada; ispuštanje štetnih materija u vazduhu; ispuštanje balastnih voda i taloga iz balastih tankova ako sadrže štetne materije, patogene mikroorganizme; primjena antivegetativnih sistema protiv obrastanja broda ako sadrže biocidna organska jedinjenja kalaja i namjerno potapanje, spaljivanje i zakopavanje na morskom dnu otpada i drugih materija.

Ukoliko je došlo do ispuštanja nekih od navedenih materija usljed sigurnosti broda ili zbog spašavanja ljudskih života na moru, ili usljed posljedica oštećenja plovnog objekta ili dijela njegove opreme, kao i zbog spriječavanja zagađivanja i otklanjanja posljedica od zagađivanja, neće se smatrati zabranjenim.

Korisnik luke dužan je da opremi luku uređajima za prihvatanje i rukovanje otpadom, otpadnim uljima, ostacima tereta u skladu sa međunarodnim i domaćim propisima kojima se uređuje sprječavanje zagađivanja životne sredine s broda, zaštita morske sredine i priobalnog područja. Zapovjednik broda koji uplovljava u luku, dužan je da Kapetaniji dostavi izvještaj o količinama otpada, otpadnim uljima i ostatku tereta na brodu, mjesto i datum posljednje isporuke tereta i čuva te podatke do dolaska u sljedeću luku.

Prema Zakonu o jahtama („Sl. CG“, br. 46/07), svaka jahta koja je upisana u registar i jahta koja boravi u vodama Crne Gore, mora posjedovati sredstva za sprječavanje zagađenja mora uljima i zauljenim vodama, otpadom i smećem, kao i spremnike za njihovo skladištenje, koji će se isprazniti u odgovarajućoj opremi za prihvatanje na obali.

Zaštita od zagađenja u marinama i poboljšanje sigurnosti

U cilju poboljšanja usluga u marinama, uvedene su „Plave zastave“ - međunarodni ekološki program zaštite mora, čiji je cilj održivo upravljanje morem i obalnim pojasom, a one danas predstavljaju u turizmu važan izbor turističke destinacije.

Plava zastava u marini podrazumijeva ispunjenost slijedeća 24 kriterijuma, od kojih su neki imperativni ili obavezujući (I), a drugi preporučljivi (P). To su:

*Ekološko obrazovanje i informisanost:*

- Informacije o lokalnim ekosistemima i ekološkim fenomenima (I);
- Pravila ekološkog ponašanja u marini i okolnim područjima (I);
- Informacije o Programu Plave zastavice i kriterijumima za marine (I);
- Minimum tri ekološko-edukativne akcije za korisnike i osoblje (I);
- Individualna Plava zastavica za vlasnike brodova u marini;

*Ekološko upravljanje:*

- Komisija za ekološko upravljanje marinom (P);
- Ekološki plan marine (vode, otpad, potrošnja energije, zdravlje i bezbjednost, ekološki prihvatljivi proizvodi (I);
- Adekvatni i propisno označeni kontejneri za opasni otpad (I);
- Adekvatne kante za smeće koje se redovno prazne (I);
- Oprema za prihvatanje reciklirajućeg otpada (I);
- Oprema za prihvatanje balastnih voda (P);
- Postrojenja za prihvatanje voda iz toaleta na brodovima (I);
- Propisno održavanje objekata i opreme (I);
- Adekvatni, čisti i dobro označeni sanitarni objekti uključujući i prostorije za pranje i pijaću vodu (I);
- Zagađenje iz zone za popravku i pranje brodova ne smije da dospije u kanalizacioni sistem, zemljište, vode ili okruženje (I);
- Promovisanje održivih vidova prevoza (P);
- Nema vožnje ni parkiranja u marini, osim u posebno određenim zonama (P);

*Sigurnost i usluge:*

- Adekvatna i dobro označena oprema za spasavanje, prvu pomoć i oprema za gašenje požara (I);
- Planovi hitnih intervencija za reagovanje prilikom požara, zagađenja i drugih nesreća u marini (I);
- Istaknute mjere predostrožnosti i bezbjednosne informacije (I);

- Struja i voda dostupni na svakom vezu (I);
- Oprema i pristup za osobe sa posebnim potrebama (P);
- Mapa sa rasporedom različitih sadržaja u marini (I);

*Kvalitet vode:*

- Vizuelno čista voda u marini, bez tragova zagađenja (I).<sup>105</sup>

Za veću bezbjednost u marinama, trebalo bi unaprijediti sljedeće: veći broj hidranata i dano-noćnu zaštitu od požara uz dobru obučenosť i osposobljenost zaposlenih lica u marinama; povećati smještajne kapaciteta u marinama; povećati broj ormarića sa priključcima za struju i vodu; obezbjediti pristup bežičnom internetu; urediti naknadu za održavanje plovniĥ objekata, za unutrašnju kontrolu broda koji je ostavljen na čuvanje u određenoj marini; zabraniti sidrenje plovniĥ objekata unutar marina, osim u opravdanim razlozima; da plovni objekti u marini primjenjuju propisana pravila i signale oznake; pri planiranju i projektovanju terminala, potrebno je procjeniti osnovne činioce koji određuju stepen sigurnosti u marini/luci.<sup>106</sup>

---

<sup>105</sup> Ibid, str. 147.

<sup>106</sup> Ibidem.

## 5. ZAKLJUČAK

Bezbjednost pomorskog i vazdušnog saobraćaja, su dvije kompleksne oblasti posebne bezbjednosti. Obuhvataju dvije vrste saobraćaja koji je organizovan na nacionalnom, regionalnom i globalnom nivou. Zbog svog značaja i jedan i drugi imaju univerzalnu vrijednost. Oni su uređeni međunarodnim propisima i nacionalnim propisima, a takođe i njihova sigurnost i bezbjednost.

Bezbjednost se sastoji i zavisi u celini od tri ključna segmenta, bezbjednosne procjene subjekata zaštite, savremene opreme i zakonske regulative.

Osnovu bezbjednosti pomorskog i vazdušnog saobraćaja čine sistemi bezbjednosti koji sadrže ova tri segmenta. Oni su dio šireg sistema nacionalne bezbjednosti države i sigurnosna zaštita od prirodnih pojava i bezbjednosna zaštita od kriminalnih djelatnosti, kao bezbjednosnih izazova, rizika i prijetnji u vazdušnom i pomorskom saobraćaju, na nacionalnom i međunarodnom planu.

Razvoj vazdušnog i pomorskog saobraćaja, prati i razvoj savremenih metoda i oblika njihovog ugrožavanja. Svaka tragedija u pomorskom i vazdušnom saobraćaju kao polijedica prirodnih sila ili kriminalnog djela dovodi do promijena zakonske regulative, sprovođenja novih mjera za sprečavanje nesreća a samim tim i poboljšanja sigurnosti i bezbjednosti.

Mjere koje preduzima međunarodna zajednici odnose se na države i službe koje organizuju a koje te mjere sprovode. Kada je Crna Gora u pitanju njih možemo svesti na one glavne koje održavaju bezbjednost u pomorskim i vazdušnim lukama i to:

- Vojska Crne Gore koje spriječavaju ulazak neplaniranih i nepoželjnih vazduhoplova;
- Služba granične kontrole i bezbjednosti u vazdušnim i pomorskim lukama;
- Carinska služba Crne Gore;
- Agencija za nacionalnu bezbjednost;
- Službe kontrole i bezbjednosti lica i tereta (pretres lica, tereta i prtljaga);
- Vatrogasno-spasilačka služba.

Iako je terorizam realna prijetnja miroljubivom svijetu. Crna Gora kao mlada država na putu ka Evropskoj uniji i Sjeverno atlanskom sistemu kolektivne bezbjednosti, do sada nije imala ugrožavanje pomorskog i vazdušnog saobraćaja.

Crna Gora se obavezala za sprovođenje međunarodnih propisa u pomorskom i vazdušnom saobraćaju, te prema implementiranim propisima i preuzetim obavezama razvija svoj sistem bezbjednosti pomorskog i vazdušnog saobraćaja. U skromnim materijalnim i finansijskim uslovima uz pomoć partnera gradi potrebnu infrastrukturu, donosi potrebne zakone, pravilnike, definiše potrebne procedure, organizuje službe, propisuje i sprovodi bezbjednosne viježbe.

Ono što je važno za Crnu Goru jeste da radi na polju komunikacije i povezivanja sa drugim zemljama u borbi protiv terorizma, povećava preventivne mjere u cilju zaštite pomorskog i vazdušnog saobraćaja, jača i osavremenjuje podsisteme bezbjednosti vazdušnog i pomorskog saobraćaja i primjenjuje savremena sredstva zaštite. Tako da je bezbjednost pomorskog i vazdušnog saobraćaja u Crnoj Gori u porastu.

Na osnovu sprovedenog istraživanja možemo zaključiti da će razvojem Tivatskog aerodroma, marine Porto Montenegro, kao i Luke Kotor Crna Gora, a time i Tivta i njegovi građani dobiti savremen i bezbjedan pomorski i vazdušni saobraćaj.

## 6. LITERATURA

### Štampani izvori:

1. Kreća, Međunarodno javno pravo (Beograd, skripta). Avramov-
2. pomorske sigurnosti, ISPS Code (Međunarodni kodeks za bezbjednost brodova i lučkih postrojenja), (Bar, 2004). Agencija
3. Nestjasov Feđa, Kontrola leta (Beograd, 2011.). Babić Obrad,
4. Puvača Maja, Sandra Debeljak - Rukavina, Odgovornost za štete prouzričene zloupotrebom zrakoplova (2007.). Bukovac
5. Međunarodna bezbednost: teorije, sektori i nivoi, (Beograd: Služeni Glasnik, 2010.). Ejđus Filip,
6. rečnik tehničkih termina u evropskim direktivama Novog pristupa i Globalnog pristupa, (Beograd, 2006.). Englesko-srpski
7. Radoslav, Terorizam u političkoj i pravnoj teoriji, Drugo dopunjeno izdanje, (Beograd: Medija centar „Obrana“, 2011.). Gaćinović
8. Borislav, Pomorsko pravo ( Tivat, 2011). Ivošević
9. Berković Mladen, Kuletin Ante, Gajić Dejan, Gabrijel Zdravko i Basarić Srđa, Vazduhoplovno jedrličarstvo, Savezna uprava za civilnu vazдушnu plovību, (Beograd: Štampa Grafičko preduzeće „Slobodan Jović“, 1963.). Janić Čedomir,
10. Tomislav, Terorizam kao nekonvencionalna prijetnja savremenoj bezbjednosti. Marković
11. Ljubo, Milorad Bejatovic, Avioterorizam (Novi Sad, 2009). Pejanović
12. Analiza sustava prihvata i otpreme zrakoplova na zračnoj luci (Zagreb: Sveučilište u Zagrebu, 2015.). Polonščak Filip,
13. enciklopedija, Drugo izdanje, Tom 1 (A – Cez), (Zagreb: Jugoslovenski Leksikografski Zavod (JLZ), 1976.). Pomorska
14. posebnim mjerama carinskog nadzora i carinskom postupku za robe koje se koriste za snabdijevanje prevoznih sredstava u međunarodnom saobraćaju, „Sl. list RCG“, broj 78/06. Pravilnik o



15. Prosenica Petra,  
Piratstvo i pranje novca (Pomorski fakultet u Rijeci).
16. Rečnik  
srpskohrvatskog književnog jezika, Drugo fototipsko izdanje, (1990), Knjiga I, (Novi Sad – Zagreb: Matica srpska – Matica Hrvatska, 1967.)
17. Rečnik  
srpskohrvatskog književnog jezika, Drugo fototipsko izdanje, (1990), Knjiga 5, (Novi Sad: Matica srpska, 1973.).
18. Stanković  
Stevan, Bezbednost vazdušnog saobraćaja (Univerzitet u Nišu).
19. Vojna  
Enciklopedija., Tom 1. Drugo izdanje, (Beograd: Vojnoizdavački zavod Beograd, Štampa „Mladinska knjiga“ Ljubljana, 1970.).
20. Vučinić Miloš,  
Prijetnje od pomorskog terorizma (Tivat: Fakultet za mediteranske poslovne studije, materijal sa predavanja).
21. Vučković  
Branko, Vučković Vesna, Sigurnost i bezbjednost marina i jahti (Tivat, 2012).
22. Vujaklija Milan,  
Leksikon stranih reči i izraza, (Beograd: Prosveta, 1980.).
23. Zakon o  
vazdušnom saobraćaju „Sl. list RCG“, broj 30/12 .
24. Zakon o lukama  
„Sl. list CG“, broj 51/08.
25. Zakon o  
jahtama „Sl. list CG“, broj 46/07.
26. Zakonom o  
sigurnosti morske plovidbe „Sl. list CG“, broj 62/2013.
27. Zakon o zaštiti  
mora od zagađivanja sa plovnih objekata „Sl. list CG“, broj 20/11.
28. Zakono o zaštiti  
i spašavanju „Sl. list CG“ broj 13/07.
29. Zakon o moru  
„Sl. list CG“, broj 17/07, 6/08.
30. Zec Damir,  
Sigurnost na moru (Rijeka: Pomorski fakultet u Rijeci, 2001.).

### Elektronski izvori:

1. <http://documents.vazdusni-saobracaj.html>

2. [http://www.caa.me/index.php?strana=fiksna&id=2&meni\\_top=2](http://www.caa.me/index.php?strana=fiksna&id=2&meni_top=2)
3. <http://www.pfst.unist.hr/uploads/Meunarodna%20pravila%20za%20izbjegavanje%20sudara%20na%20moru.pdf>