Republica Moldova

GUVERNUL

HOTĂRÂRE Nr. HG124/2021
din 12.08.2021

cu privire la aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile

Publicat : 10.09.2021 în MONITORUL OFICIAL Nr. 212-218 art. 365 Data intrării în vigoare

MODIFICAT

HG112 din 05.03.25, MO108-110/06.03.25 art.118; în vigoare 06.03.25

În temeiul art. 12 alin. (1) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 400-406, art. 356), Guvernul HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Programul național de securitate în domeniul aviației civile (se anexează).

2. Până la intrarea în vigoare a prezentei hotărâri, operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, furnizorii de servicii de navigație aeriană și alte entități care fac obiectul Programului național de securitate în domeniul aviației civile vor elabora și/sau își vor aduce programele și/sau procedurile de securitate în concordanță cu Programul menționat.

3. - *abrogat.*

4. Programul național de detectare comportamentală, dispozițiile și măsurile suplimentare de securitate cu privire la implementarea standardelor de bază în domeniul securității aviației vor fi elaborate de către Autoritatea Aeronautică Civilă în conformitate cu prevederile și termenele Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova şi Uniunea Europeană şi statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012.

5. Până la intrarea în vigoare a prevederilor pct. 4, Autoritatea Aeronautică Civilă poate elabora dispoziții și măsuri suplimentare de securitate provizorii cu privire la implementarea standardelor de bază în domeniul securității aviației.

6. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale.

7. Prezenta hotărâre intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

PRIM-MINISTRU Natalia GAVRILIȚA

Contrasemnează:

Viceprim-ministru,

ministrul infrastructurii

și dezvoltării regionale Andrei Spînu

Nr. 124. Chişinău, 12 august 2021.

Aprobat

prin Hotărârea Guvernului nr.124/2021

PROGRAM NAȚIONAL

de securitate în domeniul aviației civile

Prezentul Program transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației (text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32015R1998, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 299/1 din 14 noiembrie 2015, astfel cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/566 al Comisiei din 10 martie 2023 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește anumite măsuri detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației (text cu relevanță pentru SEE).

Titlul I

SISTEMUL NAȚIONAL DE SECURITATE

AL AVIAȚIEI CIVILE

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE

Secțiunea 1

Obiectivul și scopul Programului național

de securitate în domeniul aviației civile

1. Programul național de securitate în domeniul aviației civile (în continuare – *Program*) are ca obiectiv asigurarea protecției operațiunilor aviației civile în Republica

Moldova împotriva actelor de intervenție ilicită, prin reglementări, practici și proceduri menite să asigure securitatea, regularitatea și eficiența zborurilor.

2. Scopul prezentului Program este de a asigura securitatea activităților operatorilor aeronautici naționali și străini care furnizează servicii de transport aerian, precum și a altor entități aeronautice ce asigură derularea zborurilor.

Secțiunea a 2-a

Aplicabilitatea

3. Prezentul Program se aplică:

1) autorităților publice și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;

2) aeroporturilor sau părților de aeroporturi care deservesc aviația civilă, situate pe teritoriul Republicii Moldova și nu sunt folosite în scopuri exclusiv militare;

3) operatorilor aerieni înregistrați în Republica Moldova;

4) transportatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile specificate la subpct. 2);

4^{1}) operatorilor aeronautici.

5) furnizorilor de servicii de navigație aeriană;

6) entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor ce aparțin aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la subpct. 2) sau prin intermediul acestora.

Secțiunea a 3-a

Cadrul normativ în domeniul securității

aeronautice și noțiunile de bază

4. Republica Moldova este parte la următoarele convenții internaționale care tratează aspecte privind securitatea aviației civile:

1) Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1994, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994;

2) Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite acte săvârșite la bordul aeronavelor, semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963, la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996;

3) Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, semnată la Haga la 16 decembrie 1970, 1a care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996;

4) Convenția pentru reprimarea actelor de intervenție ilicită îndreptate contra securității aviației civile, semnată la Montreal la 23 septembrie 1971, inclusiv Protocolul pentru reprimarea actelor ilicite de violență comise în aeroporturile ce servesc aviația civilă internațională, 1a care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996;

5) Convenția privind marcarea explozibililor plastici în scopul detectărilor, semnată la Montreal la 1 martie 1991, 1a care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996.

5. Actele normative naționale aplicabile pentru domeniul securității aviației civile:

1) Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;

2) Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;

3) Codul contravențional al Republicii Moldova nr. 218/2008;

4) Codul penal al Republicii Moldova nr. 985/2002.

6. În sensul prezentului Program se utilizează următoarele noțiuni:

articole transportate de persoane, altele decât pasagerii – bunuri destinate uzului personal al persoanei care le transportă;

bagaj securizat – bagaj de cală care urmează a fi îmbarcat, a fost supus controlului de securitate și este protejat fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui obiect;

echipamentele tip sistem de detectare a explozibililor lichizi (liquid explosive detection systems – LEDS) – echipamente capabile să detecteze materialele periculoase care conțin explozibili lichizi;

expeditor cunoscut - abrogată;

lichide, aerosoli și geluri (liquids, aerosols and gels – LAGs) – includ pastele, loțiunile, amestecurile de lichide/solide și conținutul recipientelor sub presiune, precum pasta de dinți, gelul de păr, băuturile, supele, siropurile, parfumurile, spuma de ras și alte articole cu consistență similară;

panouri și trape de deservire a aeronavei – punctele și compartimentele de acces extern ale aeronavei, care au mânere externe sau panouri rabatabile externe și care sunt utilizate în mod curent pentru furnizarea serviciilor de handling la sol al aeronavelor;

poștă – trimiterile corespondenței și a altor articole, altele decât poșta transportatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale;

principiul necesității de a cunoaște – principiu conform căruia accesul la informațiile cu caracter restricționat se acordă în mod individual și exclusiv numai persoanelor care, conform atribuțiilor de serviciu, au dreptul să lucreze cu astfel de informații și/sau să aibă

acces la acestea, în conformitate cu prevederile legale aplicabile acestor categorii de informații;

pungă prevăzută cu elemente de probare a integrității – pungă conformă cu liniile directoare privind controlul de securitate recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale;

procesul comun de evaluare a echipamentelor de securitate al Conferinței Europene a Aviației Civile – program de testare de laborator a echipamentelor de securitate în raport cu cerințele de performanță existente care au fost instituite la nivelul Uniunii Europene (demonstrarea conformității cu cerințele de performanță prin aplicarea metodologiei comune de testare), pentru a oferi o referință comună autorităților naționale responsabile de certificare/aprobare a echipamentelor de securitate utilizate în aeroporturile aflate în responsabilitatea lor;

bagaj neidentificat – bagaj într-un aeroport, cu sau fără etichetă de bagaj, care nu este preluat sau identificat de către un pasager;

cultură de securitate – un set de norme, valori, atitudini și angajamente legate de securitatea aviației, care sunt indispensabile pentru funcționalitatea zilnică a unui agent aeronautic și sunt reflectate în acțiunile tuturor entităților și în comportamentul personalului din cadrul acestora;

detectare comportamentală (în sensul securității aviației civile) – aplicarea unor tehnici pentru depistarea unor devieri comportamentale, inclusiv, dar care nu se limitează la semnale fiziologice sau gestuale ale unui comportament neobișnuit, în scopul identificării persoanelor care pot prezenta amenințare pentru aviația civilă;

imprevizibilitate – implementarea măsurilor de securitate pentru sporirea descurajării și eficienței acestora prin aplicarea, la intervale neprevăzute, în diferite locații și/sau prin mijloace diverse, conform unei scheme definite;

mărfuri și poștă cu risc sporit (HRCM) – mărfuri sau poștă care se consideră că ar putea pune în pericol aviația civilă, ca urmare a recepționării unor informații operative; ori care prezintă neregularități sau semne de interferență și creează suspiciuni;

radicalizare – fenomen de familiarizare cu extremismul persoanelor care aderă la puncte de vedere, opinii și idei care ar putea conduce la acte de terorism;

stat de rezidență – țară în care o persoană este rezidentă neîntrerupt timp de cel puțin șase luni.

Secțiunea a 4-a

Protecția informațiilor

7. Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – AAC) asigură protecția necesară a informațiilor de securitate sensibile, precum și controlul asupra gestionării acestora de către subiecții prevăzuți la pct. 3. Totodată, AAC determină modalitățile de procesare a

informațiilor de securitate sensibile din domeniul securității aeronautice, pentru a nu admite utilizarea inadecvată sau divulgarea acestor informații. Informațiile de securitate sensibile oferite de alte state sau referitoare la alte state, în special state membre UE, precum rapoartele Conferinței Europene a Aviației Civile (în continuare – CEAC), ale Organizației Aviației Civile Internaționale (în continuare – OACI), ale Uniunii Europene (în continuare – UE) sau ale autorităților din domeniul securității aeronautice din statele membre CEAC sau UE, sunt procesate și protejate în conformitate cu prevederile Legii nr. 245/2008 cu privire la secretul de stat și ale Regulamentului cu privire la asigurarea regimului secret în cadrul autorităților publice și al altor persoane juridice, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 1176/2010.

8. Actele subsecvente acestui Program, care constituie informații de securitate sensibile, precum și programele de securitate ale operatorilor aeronautici, ale Poliției de Frontieră și ale altor entități definite în prezentul Program vor fi protejate prin măsuri de prevenire a publicării neautorizate a acestora.

9. Pentru a se preveni dezvăluirea sau diseminarea unor informații de securitate sensibile conținute în aceste programe unor persoane neautorizate, la stabilirea măsurilor de protecție pentru aceste programe se va ține seama inclusiv de prevederile actelor normative în vigoare cu privire la protecția informațiilor restricționate.

10. Accesul la programele de securitate ale operatorilor aeronautici, ale Poliției de Frontieră și ale altor entități care sunt obligate să dețină un astfel de program sau proceduri specifice, precum și la actele subsecvente prezentului Program și constituie informații de securitate sensibile se va acorda în baza principiului necesității de a cunoaște.

11. La stabilirea măsurilor de protecție a programelor de securitate aeronautică se va evita supraprotecția acestora prin acordarea unui nivel de securitate nejustificat de ridicat, care să permită utilizarea acestor documente de către persoanele sau organizațiile care au nevoie de informațiile conținute în aceste documente pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu, respectiv pentru realizarea responsabilităților ce le revin în cadrul sistemului de securitate aeronautică din care fac parte.

12. În cazul programelor de securitate, informațiile de securitate sensibile trebuie să fie incluse într-un document separat, căruia i se poate acorda un nivel de securitate ridicat și care poate fi distribuit sub control strict persoanelor autorizate, iar pentru restul de conținut al programului se acordă un nivel de securitate mai scăzut, astfel încât documentul să aibă o distribuție mai largă şi să fie accesibil pentru persoanele care au nevoie de informații cu caracter general.

13. Programele de securitate aeronautică, atunci când nu sunt utilizate, sunt păstrate în spații sigure cu acces doar pentru persoanele care utilizează documentul în scop de serviciu, iar cheile și/sau parola de acces sunt păstrate în siguranță.

14. Vor fi clasificate ca «informații de securitate sensibile» (security sensitive information) următoarele informații cu privire la/conținute în:

1) standardele de performanță și testele de certificare pentru echipamentele

destinate controlului de securitate aeronautică;

2) procedurile detaliate referitoare la aplicarea unor măsuri de securitate aeronautică;

3) criteriile detaliate pe baza cărora se stabilesc excepțiile de la aplicarea măsurilor de securitate aeronautică;

4) specificațiile referitoare la Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile (în continuare – PNCCSA);

5) rapoartele activităților de monitorizare a conformității realizate de către AAC, precum și de către agenții aeronautici.

Aceste informații vor putea fi puse la dispoziția autorităților din domeniul securității aeronautice din statele membre CEAC, OACI, statele membre UE sau instituțiile UE cu care Republica Moldova a încheiat acorduri de acces la și/sau schimb de informații sensibile în materie de securitate.

15. Orice informații care provin din rapoarte de inspecții ce privesc sistemele de securitate aeronautică ale altor state, precum și cele care sunt puse la dispoziția Republicii Moldova de alte state sau organizații internaționale în cadrul acțiunilor de cooperare interstatală în domeniu vor fi tratate potrivit nivelului de clasificare atribuit de organizația/instituția/statul emitent. Informațiile de această natură vor putea fi dezvăluite numai cu acordul statului sau organizației/instituției emitent(e).

Capitolul II

ATRIBUȚII ȘI RESPONSABILITĂȚI

Secțiunea 1

Autoritatea competentă pentru securitatea aviației civile

16. AAC este autoritatea competentă a Republicii Moldova în domeniul securității aeronautice, care exercită următoarele atribuții și responsabilități:

1) în comun cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile, elaborează și asigură implementarea prezentului Program;

2) definește și repartizează sarcini pentru aplicarea prevederilor acestui Program;

3) în comun cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile, propune măsuri de coordonare a activităților dintre diferite instituții din Republica Moldova în conformitate cu responsabilitățile ce le revin prin prezentul Program;

4) distribuie în scris părți relevante din actele normative subordonate prezentului Program operatorilor, entităților și altor părți implicate la implementarea diverselor aspecte de securitate a aviației, în baza principiului necesității de a cunoaște;

5) în comun cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile, revizuiește în scopul menținerii eficacității prezentului Program, inclusiv asigură reevaluarea măsurilor și procedurilor de securitate a aviației și întreprinde acțiuni de remediere a vulnerabilităților;

6) examinează și aprobă programele de securitate ale operatorilor;

7) asigură, prin elaborarea și aprobarea cerințelor tehnice în materie de securitate, că serviciile de securitate aeroportuară sunt dotate cu facilități necesare îndeplinirii măsurilor de securitate, cu mijloace de comunicare, cu echipamente de securitate, precum și cu facilități de instruire;

8) elaborează și emite reglementări, cerințe tehnice, proceduri și instrucțiuni aeronautice civile în materie de securitate a aviației în conformitate cu Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017 și cu Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;

9) asigură secretariatul Comitetului Național de Securitate Aeronautică în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (5) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;

10) examinează şi avizează, în scopul asigurării securităţii aeronautice, proiectele de construcţie şi reconstrucţie ale aerodromurilor/aeroporturilor, planurile amplasării unor noi construcţii, instalaţii şi/sau obiecte şi proiectele privind efectuarea altor lucrări în vecinătatea aerodromurilor/aeroporturilor;

11) elaborează şi prezintă organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile spre avizare/aprobare Programul naţional de instruire şi certificare a personalului în domeniul securităţii aviaţiei civile (în continuare – *PNICSA*) și PNCCSA;

12) asigură aplicarea PNICSA, coordonează elaborarea și aprobă programele de instruire în domeniul securității aviației a agenților aeronautici, entităților și autorităților de stat;

13) asigură aplicarea PNCCSA, coordonează elaborarea și aprobă programele de control intern al calității ale agenților aeronautici, ale entităților și ale autorităților de stat;

14) stabilirea și asigurarea măsurilor specifice de securitate pentru un zbor/zboruri la solicitarea unui stat, ca urmare a evaluării nivelului de risc, a consultării prealabile și a acordului bilateral de transport aerian;

15) la solicitarea altor state, schimbul de informații referitoare la elaborarea și conținutul programelor naționale ce reglementează securitatea aviației.

Secțiunea a 2-a

Operatorul aeroportuar

17. Principalele atribuții și responsabilități ale operatorului aeroportuar în domeniul securității aviației civile sunt următoarele:

1) elaborează, aplică și menține un program de securitate al aeroportului, aprobat de AAC, care descrie măsurile de securitate de pe aeroport, în conformitate cu prezentul Program și cu alte reglementări naționale în domeniul securității aeronautice;

2) desemnează un responsabil de securitate aeroportuară care asigură aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate al aeroportului;

3) asigură funcționarea Comisiei aeroportuare de securitate aeronautică în conformitate cu cerințele Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;

4) elaborează planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită pe aeroport;

5) efectuează în comun cu Poliția de Frontieră controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea;

6) efectuează în comun cu Poliția de Frontieră controlul de securitate al vehiculelor care intră în zonele de securitate cu acces restricționat;

7) efectuează în comun cu Poliția de Frontieră controlul accesului persoanelor şi/sau vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat;

8) efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la alin. (1), art. 32 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;

9) realizează activități de supraveghere și de patrulare a zonelor cu acces restricționat, precum și a zonelor nonrestricționate;

10) organizează activități periodice de monitorizare și de inspectare internă, pe principiul impredictibilității, în urma evaluării amenințărilor și a managementului riscurilor;

11) identifică vulnerabilitățile sistemului de securitate, inclusiv ale echipamentelor de securitate și ale facilităților aeroportuare, revizuiește cu regularitate măsurile de securitate ale acestora;

12) asigură ca măsurile și procedurile de securitate existente să fie continuu revizuite, pentru a face față noilor amenințări și să fie suficiente în cazul situațiilor de urgență;

13) asigură integrarea cerințelor securității aviației în proiectele de autorizare a lucrărilor de construcție și verifică respectarea acestora la recepția lucrărilor de construcție, a facilităților noi sau care urmează să fie modificate în vederea extinderii sau modernizării;

14) stabilește cerințele și procedurile de raportare a evenimentelor de securitate aeronautică în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022 (în continuare – PIAC-RESA).

Secțiunea a 3-a

Furnizorul de servicii de navigație aeriană

18. Principalele atribuții și responsabilități ale furnizorului de servicii de navigație aeriană (în continuare – *FSNA*) în domeniul securității aviației civile sunt următoarele:

1) elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică propriu, aprobat de către AAC în conformitate cu prezentul Program și cu alte reglementări naționale în domeniul securității aeronautice;

2) desemnează un responsabil de securitate aeronautică care coordonează și asigură aplicarea măsurilor și a procedurilor prevăzute în programul de securitate al FSNA;

3) organizează și menține o structură funcțională a serviciului de securitate propriu în funcție de importanța, mărimea și vulnerabilitatea operațiunilor;

4) asigură măsuri de control al accesului în facilitățile proprii similare celor prevăzute pentru zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroportului;

5) asigură recrutarea și instruirea personalului cu atribuții în domeniul securității aviației civile în conformitate cu cerințele prezentului Program și ale PNICSA;

6) asigură ca măsurile și procedurile de securitate existente să fie continuu revizuite, pentru a face față noilor amenințări și să fie suficiente în cazul situațiilor de urgență;

7) asigură aplicarea și urmărește respectarea dispozițiilor și normelor emise de către AAC;

8) identifică vulnerabilitățile sistemului de securitate, inclusiv a echipamentelor de securitate și a facilităților proprii pe teritoriul aeroportului și în afara acestuia, revizuiește cu regularitate măsurile de securitate ale acestora;

9) asigură evaluarea amenințărilor și managementul riscurilor;

10) stabilește cerințele și procedurile de raportare a evenimentelor de securitate aeronautică în conformitate cu prevederile PIAC-RESA

Secțiunea a 4-a

Entități care desfășoară activități în zona

de operațiuni aeriene

19. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene are obligația să elaboreze și să aplice un program de securitate propriu aprobat de AAC și să desemneze un responsabil de securitate aeronautică care va asigura aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate.

20. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene este responsabilă de controlul accesului prin facilitățile lui în concordanță cu prevederile și cerințele programului de securitate al aeroportului dacă:

1) facilitățile acesteia formează o parte a liniei de demarcație dintre zona de operațiuni aeriene și zona nonrestricționată;

2) prin facilitățile acesteia se poate obține acces din zona nonrestricționată în zona de operațiuni aeriene.

21. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene asigură respectarea de către personalul propriu care desfășoară activități în aeroport a prevederilor programului de securitate și a procedurilor de securitate stabilite de operatorul aeroportuar.

22. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene informează operatorul aeroportuar asupra oricărui eveniment care ar putea afecta activitatea normală desfășurată în aeroport, în conformitate cu prevederile PIAC-RESA.

23. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în afara zonelor de operațiuni aeriene, însă care conform normelor de securitate aeronautică, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică are obligația să elaboreze și să aplice un program de securitate propriu aprobat de AAC și să desemneze un responsabil de securitatea aeronautică care va asigura aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate.

Secțiunea a 5-a

Transportatori aerieni

24. Principalele atribuții și responsabilități ale unui transportator aerian național în domeniul securității aviației civile sunt următoarele:

1) elaborează, aplică și menține un program de securitate propriu aprobat de către AAC în conformitate cu prezentul Program și cu alte reglementări în domeniu;

2) desemnează un responsabil al securității aeronautice care să coordoneze aplicarea măsurilor și a procedurilor prevăzute în programul de securitate;

3) organizează și menține o structură funcțională a serviciului de securitate propriu în funcție de importanța, mărimea și vulnerabilitatea operațiunilor;

4) asigură recrutarea și instruirea personalului cu atribuții în domeniul securității aviației civile în conformitate cu cerințele prezentului Program și cu cele ale PNICSA;

5) asigură aplicarea și urmărește respectarea dispozițiilor și a normelor emise de către AAC;

6) informează operatorul aeroportului asupra oricărui eveniment care ar putea afecta activitatea normală desfășurată în aeroport, în conformitate cu prevederile PIAC-RESA;

7) asigură respectarea de către personalul propriu care desfășoară activități în aeroport a prevederilor programului de securitate și a procedurilor de securitate stabilite de către operatorul aeroportului;

8) asigură evaluarea amenințărilor și managementul riscurilor.

25. Transportatorii aerieni străini care operează curse comerciale pe/de pe aeroporturile din Republica Moldova trebuie să stabilească, să implementeze și să mențină în scris proceduri suplimentare de stație/locale de securitate aeronautică. Procedurile respective se transmit AAC pentru analiza conformității cu cerințele impuse de prezentul Program, în vederea validării acestora.

Secțiunea a 6-a

Comitetul Național de Securitate Aeronautică

26. Comitetul Național de Securitate Aeronautică este instituit în scopul asigurării și monitorizării respectării cadrului normativ privind securitatea aeronautică, inclusiv îndeplinirea și ajustarea cu regularitate a politicii naționale de securitate a aviației civile pentru a face față amenințărilor curente.

27. Comitetul Național de Securitate Aeronautică are următoarele atribuții, dar nu se limitează la:

1) monitorizarea respectării cadrului normativ privind securitatea aeronautică și înaintarea propunerilor de elaborare sau de amendare a politicilor și a reglementărilor de securitate aeronautică;

2) supravegherea constantă a aplicării măsurilor de securitate, elaborarea recomandărilor de modificare a acestor măsuri pentru a răspunde noilor tipuri de amenințări;

3) elaborarea recomandărilor pentru utilizarea și, după caz, dezvoltarea noilor aeroporturi, a infrastructurii de securitate aeronautică, a tehnologiilor și a tehnicilor de securitate aeronautică;

4) asigurarea coordonării măsurilor de securitate a aviației între ministere, departamente și alte entități responsabile de implementarea prezentului Program, în funcție de forma și de impactul amenințărilor;

5) analizarea periodică a rapoartelor și a recomandărilor înaintate de către comisiile aeroportuare de securitate aeronautică.

Secțiunea a 7-a

Comisia aeroportuară de securitate aeronautică

28. Pentru a asigura aplicarea, dezvoltarea și coordonarea procedurilor și măsurilor de securitate pe aeroport în conformitate cu cerințele prezentului Program, în toate aeroporturile din Republica Moldova se instituie comisii aeroportuare de securitate aeronautică. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică vor revizui continuu eficiența măsurilor de securitate de pe aeroport în baza unor analize de risc prezentate de aeroportul vizat, a evenimentelor curente și a rezultatelor activităților de monitorizare a conformității la nivel de aeroport.

29. Principalele atribuții și responsabilități ale comisiei aeroportuare de securitate aeronautică sunt reglementate de Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și Regulamentul-cadru privind organizarea și funcționarea comisiilor aeroportuare.

30. Regulamentul-cadru privind organizarea şi funcționarea comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică este parte componentă a prezentului Program, conform anexei nr. 1.

31. Regulamentul privind organizarea şi funcționarea fiecărei comisii aeroportuare de securitate aeronautică se aprobă de către AAC, la propunerea operatorului aeroportuar.

32. Convocarea comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică se realizează de către președintele acestora de cel puțin patru ori pe an sau de câte ori apare necesitatea.

33. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică prezintă anual, până la data de 30 ianuarie, și/sau la solicitare, AAC și Comitetului Național de Securitate Aeronautică informația privind nivelul securității aeronautice în aeroporturi, măsurile și procedurile de securitate aeronautică implementate și cele planificate, în vederea ridicării nivelului securității aeronautice.

Secțiunea a 8-a

Alte autorități și structuri competente

34. Principalele atribuții și responsabilități ale Serviciului de Informații și Securitate în domeniul securității aviației civile sunt reglementate de Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.

35. Principalele atribuții și responsabilități ale Poliției de Frontieră în domeniul securității aviației civile sunt reglementate de Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

Capitolul III

PROGRAMELE DE SECURITATE

Secțiunea 1

Programul de securitate al operatorului aeroportuar

36. Un aeroport nu poate fi operat fără un program de securitate al operatorului aeroportuar, aprobat de AAC.

37. Un program de securitate al operatorului aeroportuar trebuie cel puțin:

1) să detalieze măsurile și procedurile de securitate specifice care trebuie puse în aplicare pe aeroport, conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program;

2) să organizeze funcțiile și responsabilitățile de securitate ale operatorului, inclusiv

să desemneze o persoană care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate al operatorului aeroportuar;

3) să prevadă înființarea unei comisii aeroportuare de securitate aeronautică în conformitate cu cerințele prevăzute de Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și de prezentul Program;

4) să includă prevederi pentru respectarea și aplicarea cerințelor de securitate aeronautică la proiectarea și la construcția infrastructurii/instalațiilor de aeroport, inclusiv la modificarea infrastructurii/instalațiilor existente;

5) să asigure măsuri adecvate pentru a nu permite accesul aeronavelor care nu au fost supuse examinării de securitate aeronautică în zona de securitate cu acces restricționat;

6) să conțină integral sau trimitere la planul de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită, cu anexarea acestuia;

7) să prevadă măsuri pentru protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;

8) să includă o politică internă adecvată și măsuri conexe pentru creșterea gradului de conștientizare în rândul personalului și pentru promovarea unei culturi a securității, precum și un sistem de management al securității;

9) să prevadă modul de raportare a evenimentelor aeronautice și de păstrare a înregistrărilor în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022;

10) să conțină orice altă procedură prescrisă de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;

11) să fie revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 2-a

Programul de securitate al transportatorului aerian

38. Un transportator aerian nu poate opera o aeronavă fără un program de securitate aprobat de AAC.

39. Un program de securitate al transportatorului aerian conține cel puțin:

1) măsuri și proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către transportatorul aerian, conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program;

2) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale operatorului, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate al transportatorului aerian;

3) măsuri de securitate specifice, inclusiv:

a) examinări de securitate ale aeronavelor în baza analizei de risc și asigurarea protecției aeronavei împotriva intervențiilor neautorizate din momentul începerii examinării până la plecarea aeronavei;

b) proceduri pentru controlul de securitate a bagajelor de mână și a bagajelor de cală ale pasagerilor;

c) proceduri pentru a se asigura că orice obiecte rămase la bord după debarcarea pasagerilor, la opririle de tranzit, sunt scoase din aeronavă sau tratate în mod corespunzător înainte de plecarea aeronavei;

d) stabilirea concordanței între bagajele de cală cu pasagerii care se îmbarcă, inclusiv pasagerii de tranzit și de transfer;

e) măsuri și proceduri pentru a asigura securitatea și siguranța la bordul aeronavei care transportă pasageri potențiali perturbatori;

f) proceduri pentru transportul armelor în cabina de pasageri a aeronavei și în cala aeronavei;

g) proceduri de zbor atunci când un articol interzis este găsit sau sunt suspiciuni că se află la bordul unei aeronave;

h) securitatea și controlul accesului la aeronavele parcate;

i) protecția bagajelor de cală, a mărfurilor, a poștei și a proviziilor de bord;

j) proceduri specifice aplicate de către membrii de echipaj și de personalul de la sol în cazul unor evenimente aeronautice de securitate;

k) proceduri cu privire la protecția documentelor care includ, dar nu se limitează la: etichetele de bagaje, stocurile cărților de îmbarcare, manifestele de pasageri și de marfă, inclusiv pungă prevăzută cu elemente de probare a integrității (în continuare – *pungă STEB*);

l) proceduri cu privire la controlul de securitate, protecția și controlul proviziilor;

m) proceduri pentru aplicarea măsurilor de securitate pentru COMAIL (*poșta companiei*) și COMAT (*materialele companiei*);

n) proceduri pentru a asigura stabilirea măsurilor de securitate pentru a preveni actele de intervenție ilicită pentru aeronave atunci când acestea nu se află în zone de securitate cu acces restricționat;

o) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;

p) păstrarea evidențelor amenințărilor cu bombă și metodologia utilizată la evaluarea

și la clasificarea acestora;

4) măsuri pentru a asigura eficacitatea programului, inclusiv instruirea corespunzătoare a personalului și evaluarea programului de securitate;

5) politică internă adecvată și măsuri conexe pentru creșterea gradului de conștientizare în rândul personalului și promovarea unei culturi a securității, precum și un sistem de management al securității;

6) măsuri pentru prevenirea îmbarcării pasagerilor perturbatori;

7) măsuri pentru a se asigura că pasagerii în punctele de îmbarcare dețin documentele necesare pentru intrarea în statul de destinație și/sau tranzit;

8) planul de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită, integral sau trimitere, cu anexarea acestuia.

9) proceduri cu privire la raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022;

10) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;

11) programul de securitate al transportatorului aerian este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 3-a

Programul de securitate al agentului abilitat

și/sau expeditorului cunoscut

40. O întreprindere sau o organizație care solicită aprobarea AAC în calitate de agent abilitat sau expeditor cunoscut nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC.

41. Programul de securitate al agentului abilitat și/sau expeditorului cunoscut conține cel puțin:

1) proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către agentul abilitat și/sau expeditorul cunoscut, conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program;

2) detalii despre modul în care agentul abilitat și/sau expeditorul cunoscut va respecta și va menține cerințele stabilite în programul său de securitate;

3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale agentului abilitat și/sau expeditorului cunoscut, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate al operatorului aeroportuar;

4) proceduri specifice pentru:

a) asigurarea faptului că, în cazul în care se efectuează verificarea încărcăturii și a poștei, contorul de securitate este efectuat utilizând o metodă sau metode corespunzătoare, raportate la natura încărcăturii;

b) asigurarea că încărcătura sau poșta sunt protejate de intervenții neautorizate și monitorizate în fiecare etapă a manipulării lor;

c) aplicarea procedurilor specifice atunci când este compromisă integritatea încărcăturii sau a poștei;

d) asigurarea aplicării unor măsuri de securitate sporite pentru încărcăturile și poșta cu risc sporit pentru a atenua în mod corespunzător amenințările asociate acesteia;

e) asigurarea securității clădirilor, a spațiilor și a facilităților pentru transport, precum și a controlului accesului, în vederea asigurării protecției încărcăturii sau a poștei;

f) proceduri specifice de recepționare a încărcăturii sau a poștei, proceduri de depozitare, de transportare și de livrare, după caz;

g) recrutarea, instruirea, aplicarea verificărilor antecedentelor și certificarea personalului implicat în implementarea controlului de securitate;

h) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;

i) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor;

5) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;

6) programul de securitate al agentului abilitat și/sau expeditorului este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 4-a

Programul de securitate al furnizorului abilitat

și/sau furnizorului recunoscut

42. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea directă de provizii de bord/alimente către operatorii aerieni nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC.

43. Programul de securitate al furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut conține cel puțin:

1) proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către furnizorul abilitat și/sau furnizorul recunoscut, conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind

securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program;

2) detalii cu privire la modul în care furnizorul abilitat și/sau furnizorul recunoscut va respecta și va menține cerințele prevăzute în programul de securitate;

3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate al operatorului aeroportuar;

4) proceduri specifice pentru:

a) asigurarea aplicării controlului de securitate corespunzător pentru proviziile de bord/alimente;

b) asigurarea protecției aprovizionărilor împotriva intervențiilor neautorizate și aplicarea procedurilor specifice atunci când este compromisă integritatea bunurilor;

c) asigurarea securității clădirilor, a spațiilor și a facilităților pentru transport, precum și a controlului accesului, în vederea asigurării protecției proviziilor de bord/alimente;

d) acceptarea, stocarea, prelucrarea, transportul și livrarea proviziilor de bord/alimente;

e) recrutarea, instruirea și efectuarea verificărilor antecedentelor personalului implicat în implementarea controalelor de securitate;

f) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;

g) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor;

5) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;

6) programul de securitate al furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 5-a

Programul de securitate al FSNA

44. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea serviciilor de navigație aeriană nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC.

45. Programul de securitate al FSNA conține cel puțin:

1) proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către FSNA conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program;

2) detalii cu privire la modul în care FSNA va respecta și va menține cerințele prevăzute în programul de securitate;

3) organizarea funcțiilor și a responsabilităților de securitate ale FSNA, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate al FSNA;

4) sistemul de management al securității;

5) dispoziții pentru a asigura concordanța cu programele de securitate aeronautică ale aeroporturilor de operare;

6) să conțină integral sau trimitere la planul de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită, cu anexarea acestuia;

7) proceduri specifice pentru:

a) coordonarea și comunicarea cu responsabilii din aeroport cu privire la problemele de securitate și facilitare;

b) măsurile de control al accesului pentru persoane și vehicule;

c) măsuri de protecție a personalului, a facilităților, a sistemelor și a infrastructurii serviciilor de navigație aeriană;

d) recrutarea, instruirea și verificarea antecedentelor pentru tot personalul serviciilor de navigație aeriană care au acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat;

e) identificarea și protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicație aeronautică, navigație și supraveghere împotriva atacurilor cibernetice sau a interferențelor care pot pune în pericol securitatea aviației civile;

f) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022;

8) asigurarea securității cibernetice pentru tehnologia informației și comunicațiilor (TIC);

9) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;

10) programul de securitate al FSNA este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 6-a

Programul de securitate al furnizorului

de servicii de deservire la sol

46. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea serviciilor de deservire la sol la un aeroport din Republica Moldova nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC.

47. Programul de securitate al furnizorului de servicii de deservire la sol conține cel puțin:

1) proceduri de securitate aplicate de către furnizorul de servicii de deservire la sol conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program, asigurând concordanța acestora cu programul de securitate al aeroportului de operare și/sau, după caz, programele de securitate ale companiilor aeriene pe care le deservește;

2) detalii cu privire la modul în care furnizorul de servicii de deservire la sol va respecta și va menține cerințele prevăzute în programul de securitate;

3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale furnizorului de servicii de deservire la sol, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate;

4) proceduri de recrutare, instruire și verificare a antecedentelor pentru personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;

5) planul de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită, integral sau trimitere, cu anexarea acestuia;

6) proceduri specifice cu privire la:

a) asigurarea concordanței cu programele de securitate ale aeroportului de operare și/sau, după caz, cu programele de securitate ale companiilor aeriene pe care le deservește, pentru deservirea pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei sau a aeronavei;

b) asigurarea faptului că doar pasagerii, bagajele, mărfurile sau poșta, proviziile de bord sau COMAT și COMAIL care au fost supuse controlului de securitate sunt încărcate pe aeronavele angajate în aviația civilă;

c) protecția împotriva intervențiilor neautorizate asupra bagajelor, mărfurilor, poștei și proviziilor de bord care urmează să fie transportate din punctul în care au fost supuse controlului de securitate sau acceptate în grija furnizorului de servicii de deservire la sol sau operatorului aerian deservit, oricare ar avea loc prima, până la plecarea aeronavei pe care urmează să fie transportate;

d) controlul de securitate repetat al bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord, înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave, dacă există motive pentru a suspecta că integritatea bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord a fost pusă în pericol.

e) înregistrările bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord încărcate la bordul aeronavei pe manifestul aeronavei;

f) înregistrarea bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord în documentația

validă verificată pentru incoerențe și descris complet conținutul;

g) faptul că toate proviziile de bord, transporturile de marfa și poșta sunt acoperite de o declarație valabilă de securitate a lotului în format electronic sau pe hârtie înainte de acceptare la bordul navei;

h) faptul că toate incidentele apărute în timpul deservirii aeronavelor, bagajelor, proviziilor de bord, încărcăturii sau poștei sunt raportate și tratate corespunzător;

i) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022;

7) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;

8) programul de securitate al furnizorului de servicii de deservire la sol este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 7-a

Programele de securitate ale altor entități aeronautice

48. Orice altă entitate aeronautică care, conform normelor de securitate aeronautică, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC. Programul respectiv conține cel puțin:

1) proceduri de securitate aplicate de către entitatea aeronautică conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program, asigurând concordanța acestora, după caz, cu programul de securitate al aeroportului în care activează și/sau cu programele de securitate ale companiilor aeriene pe care le deservește și/sau cu programele de securitate ale altor entități aeronautice pentru care prestează servicii și/sau bunuri;

2) detalii cu privire la modul în care entitatea aeronautică va respecta și va menține cerințele prevăzute în programul de securitate;

3) organizarea funcțiilor și a responsabilităților de securitate ale entității aeronautice, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate;

4) proceduri de recrutare, instruire și verificare a antecedentelor pentru personalul implicat în implementarea măsurilor de securitate;

5) măsuri și proceduri privind controlul intern al calității, inclusiv prevederi prin care entitatea aeronautică urmează să monitorizeze respectarea măsurilor și a procedurilor respective;

6) proceduri cu privire la raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de

securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022;

7) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova.

Secțiunea a 8-a

Procedurile de securitate ale Poliției de Frontieră

49. Poliția de Frontieră prin subdiviziunea care asigurară controlul de securitate al pasagerilor și al bagajului de mână, bagajului de cală, mărfurilor, poștei, proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport pe un aeroport din Republica Moldova elaborează și implementează proceduri pentru asigurarea controlului de securitate, aprobate de AAC.

50. Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră sunt prezentate pentru coordonare operatorului aeroportuar pe care își desfășoară activitatea, înainte de aprobarea AAC.

51. Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră includ cel puțin:

1) proceduri de securitate aplicate de către Poliția de Frontieră conform cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program, asigurând concordanța acestora cu programele de securitate ale aeroportului de operare;

2) organizarea funcțiilor și a responsabilităților de securitate ale Poliției de Frontieră, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a procedurilor de securitate;

3) prevederi pentru participarea și realizarea măsurilor prevăzute de planul de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită a aeroportului de operare;

4) proceduri de recrutare, instruire și verificare a antecedentelor pentru personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;

5) proceduri cu privire la raportarea evenimentelor aeronautice și la păstrarea înregistrărilor în conformitate cu prevederile PIAC-RESA «Raportarea evenimentelor de securitate aeronautică», aprobat prin Ordinul AAC nr. 41/GEN din 23 august 2022;

6) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova.

52. Procedurile de securitate ale Poliției de Frontieră sunt revizuite și actualizate periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea a 9-a

Prevederi pentru aprobarea

programelor/procedurilor de securitate

53. Înainte ca un program de securitate/niște proceduri de securitate să fie aprobat(e), reprezentanții entităților prevăzute la pct. 3 din prezentul Program (în continuare – *solicitanți*) înaintează proiectul programului/procedurilor către AAC pentru examinare și aprobare.

54. Pentru aprobare, solicitantul depune două exemplare semnate în atenția AAC, personal sau prin intermediul unui reprezentant împuternicit conform legii, fie prin scrisoare recomandată, prin intermediul sistemelor informaționale dedicate, fie prin poștă electronică (sub formă de document electronic cu semnătura electronică avansată calificată, prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare).

55. AAC examinează și emite decizia cu privire la aprobarea programelor/procedurilor de securitate în termen de 30 de zile lucrătoare de la data recepționării documentelor.

56. Depistarea de către AAC a unor neconcordanțe cu prevederile legislației naționale, inclusiv cu prezentul Program servește drept temei pentru sistarea termenului de examinare și aprobare a programului/procedurilor solicitantului. AAC va notifica în termen proxim solicitantul despre sistarea procesului de examinare și aprobare și va informa solicitantul despre cerințele prevăzute de lege care nu sunt îndeplinite, indicând expres ce trebuie să modifice, prezinte și/sau să efectueze solicitantul pentru continuarea examinării și aprobării programelor/procedurilor de securitate.

57. Suspendarea nu poate fi aplicată pentru o perioadă mai mare de 30 de zile de la data notificării.

58. În cazul în care nu au fost întrunite condițiile necesare stabilite de legislație, inclusiv de prezentul Program, pentru aprobarea programelor/procedurilor de securitate sau nu au fost îndeplinite cerințele legale solicitate în perioada suspendării, AAC va refuza aprobarea programelor/procedurilor de securitate.

59. Solicitantul poartă răspundere penală și/sau, după caz, contravențională pentru prezentarea datelor false și/sau neactualizate, declararea informațiilor false și/sau depunerea/prezentarea actelor false.

Secțiunea a 10-a

Modificări la programele/procedurile de securitate.

Aprobarea modificărilor programelor/procedurilor de securitate

60. În orice moment, atunci când programul/procedurile sau părți din program/proceduri de securitate nu corespund situației reale, entitatea:

1) notifică imediat AAC, dar nu mai târziu de 1 zi lucrătoare, despre acest fapt;

2) notifică imediat AAC, dar nu mai târziu de 1 zi lucrătoare de la data depistării neconformității, despre măsurile provizorii întreprinse pentru asigurarea unui nivel adecvat de securitate; şi

3) în termen de maximum 15 zile lucrătoare de la notificarea prevăzută la subpct.1) elaborează modificări la programele/procedurile de securitate și le înaintează spre examinare și aprobare AAC.

61. În cazul în care AAC constată că programul/procedurile de securitate nu corespund situației reale, va solicita imediat prezentarea măsurilor provizorii întreprinse sau, după caz, va identifica măsuri care urmează a fi întreprinse pentru asigurarea unui nivel adecvat de securitate, fiind aplicate în continuare prevederile pct. 60 subpct. 2) și 3), termenul de referință fiind ziua solicitării de către AAC.

62. Nerespectarea prevederilor prezentei secțiuni, inclusiv în cazul în care AAC identifică că programul/procedurile de securitate nu corespund situației reale, iar entitatea responsabilă nu a respectat prevederile pct. 60, constituie o neconformitate de nivelul 2, conform prevederilor Codului aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017.

Titlul II

MĂSURI DE SECURITATE

Capitolul I

SECURITATEA AEROPORTUARĂ

Secțiunea 1

Dispoziții generale

63. Autoritățile publice, structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice, operatorii aerieni și operatorii aeroportuari vor asigura realizarea măsurilor de securitate a aviației civile, în conformitate cu prezentul capitol.

64. În sensul prezentului capitol, o aeronavă, un autobuz, un cărucior de bagaje sau orice alt mijloc de transport, precum și un pasaj sau o pasarelă telescopică se consideră ca fiind o parte a unui aeroport.

65. Măsurile de securitate alternative, specifice pentru aerodromuri (inclusiv aeroporturi și heliporturi), aplicabile pentru operațiunile de aviație civilă din toate categoriile prevăzute la art. 45 alin. (1) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

66. Aeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplică măsurile alternative de securitate menționate la art. 45 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral standardele de bază, în scopul de a se asigura că standardele de securitate aplicate acestora din urmă, precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise.

Secțiunea a 2-a

Cerințe privind planificarea aeroportuară

Subsecțiunea 1

Demarcații

67. La proiectarea și/sau construirea infrastructurii aeroportuare sau la modificarea infrastructurii aeroportuare existente, operatorii aeroportuari respectă cerințele prevăzute în prezentul Program și în normele sale de aplicare.

68. Operatorul aeroportuar stabilește demarcații dintre zona nonrestricționată, zona de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat, părțile critice și, după caz, zonele demarcate care vor fi clar identificabile în fiecare aeroport, pentru a permite luarea măsurilor de securitate corespunzătoare.

69. Demarcația dintre zona nonrestricționată, zona de operațiuni aeriene și, după caz, zona demarcată a aeroportului căreia i se aplică măsurile alternative de securitate menționate la art. 45 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică trebuie să fie sub forma unei obstrucții fizice, clar vizibilă publicului larg, care împiedică accesul neautorizat al persoanelor.

70. Operatorii aeroportuari stabilesc pe aeroport zone demarcate pentru zonele în care traficul este limitat la una sau la mai multe categorii specificate la art. 45 alin. (1) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

Subsecțiunea a 2-a

Zona nonrestricționată

71. Operatorii aeroportuari vor stabili și vor contura formal zonele nonrestricționate ale unui aeroport, care pot include zonele adiacente ale aeroportului, diverse facilități, terminalul aeroportuar, infrastructura critică și infrastructura publică, ținând cont de amenințările sau riscurile locale și orice limitări operaționale. Operatorii aeroportuari în baza unei analize de risc vor stabili și vor aplica un set de măsuri pentru diminuarea riscurilor și prevenirea actelor de intervenție ilicită.

72. Operatorii aeroportuari vor coordona punerea în aplicare a măsurilor de securitate pentru zonele nonrestricționate cu comisia aeroportuară de securitate aeronautică.

Subsecțiunea a 3-a

Zonele de securitate cu acces restricționat

73. Zonele de securitate cu acces restricționat sunt stabilite de către operatorul aeroportuar în baza unei evaluări a riscurilor aprobate de AAC și includ cel puțin următoarele:

1) o parte a unui aeroport la care au acces pasagerii care pleacă și care au fost supuși controlului de securitate;

2) o parte a unui aeroport prin care pot să treacă sau în care pot fi păstrate bagajele

de cală care urmează să plece și care au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care este vorba despre bagaje securizate;

3) o parte a unui aeroport destinată pentru parcarea unei aeronave în vederea îmbarcării sau încărcării acesteia.

74. O parte a unui aeroport este considerată ca fiind o zonă de securitate cu acces restricționat cel puțin pe parcursul perioadei în care au loc activitățile menționate la pct. 73.

75. Atunci când se stabilește o zonă de securitate cu acces restricționat, o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate trebuie efectuată de către operatorul aeroportuar imediat înainte de stabilirea unei astfel de zone, pentru a se asigura în mod rezonabil că aceasta nu conține articole interzise. Această dispoziție se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.

75[1]. Persoanele care efectuează o examinare de securitate în alte zone decât cele utilizate la debarcarea pasagerilor care nu au fost supuși unui control de securitate în conformitate cu prevederile prezentului Program sunt instruite în conformitate cu prevederile PNICSA.

76. Ori de câte ori persoane neautorizate ar fi putut avea acces în zone de securitate cu acces restricționat, operatorul aeroportuar efectuează, cât mai repede posibil, o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin articole interzise. Această dispoziție se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.

Subsecțiunea a 4-a

Părțile critice ale zonelor de securitate

cu acces restricționat

77. În aeroporturile în care mai mult de 60 de persoane dețin legitimații de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, operatorii aeroportuari stabilesc părți critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat.

78. Definirea și delimitarea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat trebuie să fie făcută astfel încât să se asigure că nu are loc o contaminare a pasagerilor care au fost deja supuși controlului de securitate (care își încep călătoria sau sunt în transfer) și a bagajelor de mână ale acestora, precum și a bagajelor de cală supuse controlului de securitate la plecare (la începutul călătoriei sau în transfer).

79. Părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat includ cel puțin:

1) toate părțile unui aeroport la care au acces pasagerii care pleacă și au fost supuși controlului de securitate;

2) toate părțile unui aeroport prin care pot să treacă sau în care pot fi păstrate bagajele de cală ce urmează să plece și au fost supuse controlului de securitate, cu excepția

cazului în care este vorba despre bagaje securizate.

O parte a unui aeroport este considerată critică cel puțin pe perioada în care au loc activitățile menționate la subpct. 1) sau 2).

80. Atunci când se stabilește o parte critică, o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate trebuie efectuată de către operatorul aeroportuar imediat înainte de stabilirea unei astfel de părți, pentru a se asigura în mod rezonabil că aceasta nu conține articole interzise. Această dispoziție se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.

81. O examinare de securitate a părților critice care ar fi putut fi contaminate trebuie efectuată cât mai repede posibil pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin articole interzise, ori de câte ori au avut acces la părți critice:

1) persoane care nu au fost supuse controlului de securitate;

2) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din alte state decât statele membre ale UE sau pentru care UE și/sau Republica Moldova a recunoscut că aceste state nu aplică standarde de securitate echivalente cu cele aplicabile în UE și/sau Republica Moldova;

3) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din aeroporturile UE pentru care s-au aplicat măsuri derogatorii de la standardele de bază comune, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (publicat în JO L 338, 19.12.2009, p. 17), cu excepția cazului în care aceștia sunt întâmpinați la sosire și însoțiți în afara zonelor respective în conformitate cu pct. 117;

4) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din aeroporturile naționale pentru care s-au aplicat derogări de la standardele de bază, conform prevederilor art. 45 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, cu excepția cazului în care aceștia sunt întâmpinați la sosire și însoțiți în afara zonelor respective în conformitate cu pct. 117.

82. Se consideră că dispozițiile pct. 81 sunt respectate în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate și nu se aplică în cazul în care persoanele care fac obiectul unor exceptări sau proceduri speciale de control de securitate au avut acces la părți critice.

83. În ceea ce privește cazurile prevăzute la pct. 81 subpct. 2)-4), examinarea de securitate se aplică doar părților critice care sunt utilizate de bagajele de cală deja supuse controlului de securitate și/sau de pasagerii care pleacă și au fost deja supuși controlului de securitate și care nu pleacă cu aceeași aeronavă ca respectivii pasageri și membri ai echipajului.

Secțiunea a 3-a

Controlul accesului

Subsecțiunea 1

Accesul în zona de operațiuni aeriene

84. Accesul în zona de operațiuni aeriene este autorizat de operatorul aeroportuar în comun cu Poliția de Frontieră și numai dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în această zonă. Tururile de aeroport cu ghid, efectuate sub escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat.

85. Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, aceasta va deține o autorizație.

86. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, pe parbrizul vehiculului va fi afișat un permis de acces pentru vehicule.

87. Persoanele aflate în zona de operațiuni aeriene vor prezenta, la cerere, autorizația pentru control.

Subsecțiunea a 2-a

Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat

88. Accesul în zona de securitate cu acces restricționat este permis doar dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în această zonă. Tururile de aeroport cu ghid, efectuate sub escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat. Controlul accesului este efectuat de Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari.

89. Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, aceasta va prezenta una dintre următoarele autorizații:

1) carte de îmbarcare valabilă; sau

2) legitimație de membru de echipaj valabilă; sau

3) legitimație de aeroport valabilă; sau

4) legitimație valabilă de inspector aeronautic emisă de AAC;

5) orice legitimație valabilă emisă sau recunoscută de AAC.

În mod alternativ, se poate acorda accesul după identificarea pozitivă prin intermediul verificării datelor biometrice.

90. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, pe parbrizul vehiculului va fi afișat un permis de acces pentru vehicule.

91. Poliția de Frontieră înainte de a permite unei persoane accesul în zonele de securitate cu acces restricționat verifică cartea de îmbarcare pentru a se asigura în mod rezonabil că respectivul document este valabil.

Operatorul aeroportuar înainte de a permite unei persoane accesul în zonele de

securitate cu acces restricționat verifică legitimația menționată la pct. 89 subpct. 2)-5) pentru a se asigura în mod rezonabil că respectiva legitimație este valabilă și că persoana care o prezintă este titularul.

92. În cazul utilizării identificării biometrice, verificarea trebuie să asigure că persoana care intenționează să dobândească accesul în zonele de securitate cu acces restricționat deține una dintre autorizațiile enumerate la pct. 89 și că această autorizație este valabilă și nu a fost invalidată.

93. Pentru a preveni accesul neautorizat în zonele de securitate cu acces restricționat, punctele de acces trebuie să fie controlate:

1) cu un sistem electronic care limitează accesul la câte o persoană pe rând; sau

2) de către persoane autorizate care efectuează controlul accesului.

Limitarea la o singură persoană pe rând, menționată la subpct. 1), nu se aplică la punctele de acces utilizate exclusiv de personalul responsabil cu aplicarea legii.

94. Înainte ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, operatorul aeroportuar verifică permisul de acces pentru vehicule, pentru a se asigura că documentul este valabil și că acesta corespunde vehiculului respectiv.

94[1]. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat face obiectul dispozițiilor suplimentare emise de către AAC.

Subsecțiunea a 3-a

Cerințe privind legitimațiile de membru de echipaj și legitimațiile de aeroport

95. Legitimația de membru de echipaj a unui angajat de un transportator aerian, emisă de AAC, și legitimația de aeroport emisă de operatorul aeroportuar pot fi emise numai pentru o persoană care are o necesitate operațională și care a trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.

96. Legitimația de membru de echipaj și legitimația de aeroport se emit pentru o perioadă de maximum cinci ani.

97. Legitimația unei persoane care nu trece cu succes verificarea aprofundată a antecedentelor este dezactivată sau retrasă imediat și restituită autorității aeroportuare sau entității emitente.

98. Legitimația se poartă la vedere cel puțin atunci când titularul se află într-o zonă de securitate cu acces restricționat. O persoană care nu își poartă legitimația la vedere în zonele de securitate cu acces restricționat, altele decât cele în care sunt prezenți pasageri, este somată de către persoanele responsabile de aplicarea pct. 143 subpct. 3) și, dacă este cazul, este raportată.

99. Legitimația de membru de echipaj sau legitimația de aeroport este returnată imediat entității emitente:

1) la cererea entității emitente sau a operatorului aeroportuar, după caz;

2) la încetarea contractului de muncă;

3) la schimbarea angajatorului;

4) la schimbarea necesității de a avea acces în zonele pentru care s-a acordat autorizație;

5) la expirarea legitimației;

6) la retragerea legitimației.

100. Entitatea emitentă este notificată imediat în cazul pierderii, furtului sau nereturnării unei legitimații.

101. O legitimație electronică este dezactivată imediat în urma returnării, a expirării, a retragerii sau a notificării pierderii, a furtului sau a nereturnării acesteia.

Subsecțiunea a 4-a

Cerințe suplimentare privind legitimațiile

de membru de echipaj

102. Legitimația de membru de echipaj a unui angajat de către un transportator aerian din Republica Moldova trebuie să conțină cel puțin:

1) numele și fotografia titularului;

2) numele transportatorului aerian;

3) cuvântul „crew” în limba engleză;

4) data expirării.

Subsecțiunea a 5-a

Cerințe suplimentare privind legitimațiile de aeroport

103. Legitimația de aeroport trebuie să conțină:

1) numele și fotografia titularului;

2) numele angajatorului titularului, cu excepția cazurilor în care este programat electronic;

3) numele entității emitente sau numele aeroportului;

4) zonele pentru care titularul este autorizat să aibă acces;

5) data expirării, cu excepția cazurilor în care este programată electronic.

Numele și zonele de acces pot fi înlocuite de o identificare echivalentă.

104. Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a legitimațiilor de aeroport, operatorul aeroportuar implementează un sistem care să ofere o asigurare rezonabilă că tentativele de utilizare a legitimațiilor pierdute, furate sau nereturnate sunt detectate. Operatorul aeroportuar implementează un sistem de actualizare periodică a elementelor de securitate și/sau a designului legitimațiilor de aeroport. Totodată, atât la constatarea unui număr critic de legitimații de aeroport pierdute, sustrase sau nereturnate, cât și la detectarea tentativelor de utilizare frauduloasă a legitimațiilor de aeroport, operatorul aeroportuar ia măsuri corespunzătoare.

Subsecțiunea a 6-a

Cerințe privind permisele de acces pentru vehicule

105. Operatorul aeroportuar poate emite un permis de acces pentru vehicule numai în cazul în care s-a constatat o necesitate operațională.

106. Un permis de acces pentru vehicule este propriu vehiculului în cauză și prezintă:

1) zonele pentru care vehiculul este autorizat să aibă acces; și

2) data expirării.

107. Un permis electronic de acces pentru vehicule este:

1) fixat pe vehicul într-un mod care să garanteze că nu poate fi transferat; sau

2) legat de utilizatorul înregistrat al vehiculului, persoană fizică sau juridică cu ajutorul unei baze de date securizate de înregistrare a vehiculelor.

Nu este necesar ca permisele electronice de acces pentru vehicule să indice zonele în care vehiculul este autorizat să aibă acces sau data expirării, cu condiția ca aceste informații să poată fi citite electronic și verificate înainte de acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricționat. Permisele electronice de acces pentru vehicule trebuie să poată fi citite electronic în zona de operațiuni aeriene.

108. Permisul de acces pentru vehicule este afișat permanent pe parbrizul din față al vehiculului ori de câte ori vehiculul se află în zona de operațiuni aeriene.

109. Permisul de acces pentru vehicule este returnat imediat entității emitente:

1) la cererea entității emitente;

2) atunci când vehiculul urmează să nu mai fie utilizat pentru acces în zona de operațiuni aeriene;

3) la expirarea permisului de acces, cu excepția cazului în care acesta este invalidat în mod automat.

110. Entitatea emitentă este notificată imediat în cazul pierderii, al furtului sau al nereturnării unui permis de acces pentru vehicule.

111. Un permis electronic de acces pentru vehicule este dezactivat imediat în urma returnării, a expirării sau a notificării pierderii, a furtului sau a nereturnării.

112. Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a permiselor de acces pentru vehicule, operatorul aeroportuar stabilește un sistem care să ofere o asigurare rezonabilă că tentativele de utilizare a permiselor de acces pentru vehicule pierdute, furate sau nereturnate sunt detectate. Operatorul aeroportuar implementează un sistem de actualizare periodică a permiselor de acces pentru vehicule. Totodată, atât la constatarea unui număr critic de permise de acces pentru vehicule pierdute, sustrase sau nereturnate, cât și la detectarea tentativelor de utilizare frauduloasă a acestora, operatorul aeroportuar ia măsuri corespunzătoare.

113. Vehiculele care sunt utilizate numai în zona de operațiuni aeriene și care nu au permisiunea de a circula pe drumurile publice pot fi exceptate de la aplicarea pct. 106-112, cu condiția să aibă un marcaj exterior clar care să indice faptul că sunt vehicule operaționale folosite în aeroportul respectiv.

114. Operatorul aeroportuar stabilește în programul său de securitate criterii și limitări pentru exceptări acordate vehiculelor care sunt utilizate numai în zona de operațiuni aeriene și care nu au permisiunea de a circula pe drumurile publice.

Subsecțiunea a 7-a

Accesul cu însoțire

115. Membrii de echipaj, alții decât cei care dețin o legitimație de aeroport valabilă, sunt însoțiți în permanență atunci când se află în zone de securitate cu acces restricționat, altele decât:

1) zonele în care pot fi prezenți pasageri;

2) zonele aflate în imediata apropiere a aeronavei cu care au sosit sau cu care urmează să plece;

3) zonele destinate pentru echipaje;

4) distanțele dintre terminal sau punctul de acces și aeronava cu care au sosit sau cu care vor pleca membrii echipajului.

116. Operatorul aeroportuar poate stabili în programul său de securitate proceduri aplicabile în mod excepțional cu privire la exceptările de la respectarea cerințelor de la pct. 103 și a obligațiilor privind verificarea antecedentelor aplicabile unor persoane, cu condiția ca acestea să fie însoțite în permanență atunci când se află în zone de securitate cu acces restricționat. O persoană poate fi exceptată de la cerința de a fi însoțită dacă deține o

autorizație și este titulară a unei legitimații de aeroport valabile.

117. Operatorul aeroportuar se asigură că însoțitorul:

1) deține o legitimație valabilă conform dispozițiilor de la pct. 89 subpct. 3)-5);

2) este autorizat de către operatorul aeroportuar și însoțeşte persoane în zonele de securitate cu acces restricționat;

3) are în permanență persoana/persoanele însoțită/însoțite în raza sa vizuală directă;

4) se asigură în mod rezonabil că persoana/persoanele însoțită/însoțite nu încalcă normele de securitate.

118. Un vehicul poate fi exceptat de la respectarea cerințelor de la pct. 105-114 cu condiția că este însoțit în permanență atunci când se află în zona de operațiuni aeriene.

119. În cazul în care un pasager nu călătorește în cadrul unui contract de transport aerian care are drept rezultat emiterea unei cărți de îmbarcare sau a unui permis echivalent, un membru al echipajului care însoțește acest pasager poate fi exceptat de la cerințele menționate la pct. 117 subpct. 1).

120. Criteriile de respingere a cererii de emitere a unei legitimații de aeroport sunt cele menționate la pct. 424^1.

121. Orice alte exceptări fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 4-a

Controlul de securitate al persoanelor, altele

decât pasagerii, și al articolelor transportate

122. Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al articolelor transportate.

123. Poliția de Frontieră, în baza informațiilor operative sau a suspiciunilor întemeiate, supune persoana unui control de securitate manual repetat, autorizând sau refuzând accesul în zona de securitate cu acces restricționat.

124. Persoanele, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate de către operatorul aeroportuar prin unul dintre următoarele mijloace:

1) control manual;

2) poartă detectoare de metale (WTMD);

3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);

4) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;

5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD);

6) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);

7) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).

Echipamentele SMD și SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.

125. În ceea ce privește controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, se aplică prevederile de la pct. 183, 187-189 şi 192-197.

126. Operatorii aeroportuari și Poliția de Frontieră utilizează echipamentele ETD și ETD în combinație cu echipamentele SED numai ca mijloace suplimentare de control de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, sau într-o alternanță imprevizibilă cu controalele manuale, controalele manuale în combinație cu echipamentele SMD, poarta detectoare de metale sau scanerele de securitate.

127. Articolele transportate de persoane, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră în comun cu operatorul aeroportuar, prin unul dintre următoarele mijloace:

1) control manual;

2) echipamente cu raze X;

3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);

4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) ;

5) software de detectare automată a articolelor interzise (în continuare – *APID*) în combinație cu subpct. (3).

127[1]. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă articolele transportate conțin sau nu articole interzise, acesta trebuie să fie respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

128. În ceea ce privește controlul de securitate al articolelor transportate de alte persoane decât pasagerii, se aplică prevederile punctelor 200 – 202, 206 – 207, 212 – 215, 217 – 218.

129. Operatorii aeroportuari pot utiliza echipamentele de detectare a urmelor de explozibili numai ca mijloace suplimentare de control de securitate al articolelor transportate de persoane, altele decât pasagerii, sau într-o alternanță imprevizibilă cu controalele manuale, echipamentele cu raze X sau sistemele de detectare a explozibililor.

130. Atunci când persoanele, altele decât pasagerii, și articolele transportate sunt supuse controlului de securitate în mod continuu și aleatoriu, frecvența trebuie stabilită de

operatorul aeroportuar pe baza unei evaluări a riscurilor.

131. Animalele utilizate pentru a răspunde unor nevoi operaționale și conduse de o persoană deținătoare a unei legitimații de aeroport valabilă trebuie supuse unui control vizual înainte de acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricționat.

132. Exceptările și procedurile speciale aplicabile prezentei secțiuni sunt obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 5-a

Examinarea vehiculelor

133. Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea controlului de securitate al vehiculelor.

134. Poliția de Frontieră, în baza informațiilor operative sau a suspiciunilor întemeiate, supune vehiculul unui control de securitate manual repetat, autorizând sau refuzând accesul în zona de securitate cu acces restricționat.

Subsecțiunea 1

Vehicule care intră în părți critice

135. Toate vehiculele sunt examinate de către operatorul aeroportuar înainte de a intra în părți critice. După examinare și până la intrarea în părțile critice, acestea sunt protejate de orice intervenție ilicită.

136. Șoferul și orice alți pasageri ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată bunurile personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.

137. Operatorul aeroportuar elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării zonelor vehiculelor ce urmează să fie examinate.

138. Exceptările și procedurile speciale aplicabile prezentei subsecțiuni sunt obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Vehicule care intră în zone de securitate

cu acces restricționat, altele decât părți critice

139. Șoferul și orice alți pasageri ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată bunurile personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.

140. Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al zonelor vehiculelor care urmează să fie

examinate.

Subsecțiunea a 3-a

Metode de examinare

141. Un control manual constă în verificarea manuală completă a zonelor selectate, inclusiv a conținutului acestora, pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin articole interzise.

142. Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili sunt utilizate numai ca mijloace suplimentare de examinare a vehiculelor.

Secțiunea a 6-a

Supravegherea, patrularea și alte controale fizice

143. Operatorul aeroportuar este responsabil de efectuarea activităților de supraveghere și de patrulare pentru a monitoriza:

1) demarcațiile dintre zona nonrestricționată, zona de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat, părțile critice și, dacă este cazul, zonele demarcate;

2) zonele din terminal și zonele din vecinătatea acestuia care sunt accesibile publicului, inclusiv parcările și drumurile;

3) purtarea la vedere a legitimațiilor de către persoanele aflate în zonele de securitate cu acces restricționat, altele decât cele în care sunt prezenți pasageri, precum și valabilitatea acestor legitimații;

4) afișarea și valabilitatea permiselor de acces pentru vehiculele aflate în zona de operațiuni aeriene;

5) bagajele de cală, mărfurile și poșta, proviziile de bord, precum și poșta și mărfurile operatorilor aerieni aflate în părți critice, care așteaptă să fie încărcate.

144. Frecvența și mijloacele cu care se efectuează activitățile de supraveghere și de patrulare se bazează pe o evaluare a riscurilor, aprobată de AAC și realizată de către operatorul aeroportuar.

145. La evaluarea riscurilor prevăzută la pct. 144, operatorul aeroportuar va ține cont de:

1) mărimea aeroportului, inclusiv numărul și natura operațiunilor;

2) configurația aeroportului, în special interconexiunile dintre zonele stabilite în aeroport;

3) posibilitățile și limitările pe care le prezintă mijloacele utilizate în activitățile de supraveghere și de patrulare.

146. La cerere, părțile din evaluarea riscurilor prevăzută la pct. 144, care se referă la frecvența și la mijloacele de supraveghere și de patrulare, sunt puse la dispoziția AAC.

147. Operatorul aeroportuar realizează activități de supraveghere și de patrulare în mod impredictibil și verifică valabilitatea legitimațiilor în mod aleatoriu.

148. Operatorul aeroportuar stabilește în programul său de securitate măsuri menite atât să descurajeze trecerea ilicită a persoanelor prin punctele de control de securitate, cât și, dacă o astfel de încălcare s-a produs, să asigure că încălcarea și repercusiunile acesteia sunt soluționate și rectificate prompt.

148[1]. Operatorul aeroportuar stabilește în programul său de securitate proceduri pentru tratarea bagajelor neidentificate și a obiectelor suspecte în conformitate cu o evaluare a riscurilor de securitate, aprobată de AAC.

149. Platformele și zonele de parcare sunt adecvat iluminate și, în special, iluminatul furnizat acoperă zonele vulnerabile ale aeroportului.

Secțiunea a 7-a

Articole interzise

150. Persoanelor, altele decât pasagerii, li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat a articolelor enumerate la pct. 156.

151. Operatorul aeroportuar poate acorda o exceptare de la pct. 156, cu condiția ca persoana să fie autorizată să transporte articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat, în vederea îndeplinirii unor sarcini esențiale pentru exploatarea instalațiilor aeroportuare sau a aeronavelor ori pentru îndeplinirea atribuțiilor în timpul zborului.

152. În fiecare aeroport, pentru a stabili legătura dintre persoana autorizată să transporte unul sau mai multe articole enumerate la pct. 156 și articolul transportat, operatorul aeroportuar se asigură că:

1) persoana deține o autorizație din partea operatorului aeroportuar și o are asupra sa. Autorizația este indicată pe legitimația care oferă acces în zonele de securitate cu acces restricționat sau pe o declarație scrisă separat. Autorizația indică articolul sau articolele care pot fi transportate, fie menționând categoria, fie articolul specific. În cazul în care este indicată pe legitimație, autorizația este recunoscută pe baza principiului necesității de a cunoaște; sau

2) la punctul de control de securitate există un sistem ce indică persoanele care sunt autorizate să transporte, inclusiv articolele permise, menționându-se fie categoria, fie articolul specific.

153. Stabilirea legăturii prevăzute la pct. 152 are loc înainte de a se permite introducerea articolului (articolelor) în cauză în zonele de securitate cu acces restricționat și la solicitarea persoanelor care efectuează activități de supraveghere sau de patrulare în temeiul pct. 143 subpct. 3).

154. Articolele enumerate la pct. 156 pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat dacă sunt păstrate în următoarele condiții de siguranță:

1) încăperile de depozitare sunt adecvate păstrării acestor articole (mereu încuiate, fără geam);

2) articolele sunt păstrate și protejate în mod corespunzător, în containere separate, cu încuietori sau în safeuri separate, cu cifru, asigurând separarea fiecărui articol în parte;

3) toate articolele sunt înregistrate într-un registru special, pe compartimente speciale în funcție de tipul articolului păstrat;

4) încăperile de depozitare sunt dotate cu sisteme de monitorizare și supraveghere video continuă;

5) cheile de acces sunt păstrate doar de personalul autorizat în acest sens;

6) - *abrogat.*

155. Articolele enumerate la pct. 227 subpct. 3)-5) pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat, cu condiția să nu fie accesibile pasagerilor.

156. Următoarele categorii de articole sunt interzise de a fi introduse în zonele de securitate cu acces restricționat de către persoane, altele decât pasagerii:

1) pistoale, arme de foc și alte dispozitive care lansează proiectile – dispozitive care pot fi sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave prin lansarea de proiectile, inclusiv:

a) toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști;

b) pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate;

c) părți componente ale armelor de foc, cu excepția lunetelor telescopice;

d) arme cu aer comprimat și cu CO_2, cum ar fi pistoale, puști cu alice, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;

e) pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;

f) arcuri, arbalete și săgeți;

g) harpoane și lansatoare de harpoane;

h) praștii și catapulte;

2) dispozitive paralizante – dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:

a) dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante

(„taser”) și bastoane cu electroșocuri;

b) dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;

c) substanțe chimice, gaze și spray-uri neutralizante și incapacitante, cum ar fi spray-uri cu substanțe iritant-lacrimogene, spray-uri cu piper, spray-uri cu ardei iute, gaze lacrimogene, spray-uri cu acid și spray-uri cu substanțe repulsive pentru animale;

3) substanțe și dispozitive explozive și incendiare – substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:

a) muniție;

b) capse detonante;

c) detonatoare și fitiluri;

d) copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile;

e) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;

f) artificii și alte articole pirotehnice;

g) bombe fumigene și cartușe fumigene;

h) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici;

4) orice alt articol care poate fi utilizat pentru a cauza vătămări grave și care nu este utilizat în mod obișnuit în zonele de securitate cu acces restricționat, cum ar fi echipamentele specifice artelor marțiale, săbiile, spadele etc.

Capitolul II

SECURITATEA AERONAVELOR

Secțiunea 1

Dispoziții generale

157. La examinarea de securitate a interiorului unei aeronave, categoriile de articole interzise sunt prevăzute la pct. 156.

158. Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate sunt considerate articole interzise pentru examinarea de securitate a exteriorului unei aeronave.

159. Un operator aerian asigură aplicarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește aeronavele sale.

160. Nu este necesar ca o aeronavă să fie supusă unui control de securitate. Aceasta trebuie să fie supusă unei examinări de securitate în conformitate cu pct. 163-165.

161. Un operator aerian este, la cerere, notificat de operatorul aeroportului dacă o aeronavă care îi aparține se află sau nu într-o parte critică. Atunci când acest lucru nu este clar, se va presupune că aeronava se află într-o parte, alta decât una critică.

162. Atunci când o zonă nu mai este considerată parte critică din cauza unei modificări a statutului de securitate, operatorul aeroportuar informează în acest sens transportatorii care sunt afectați.

Secțiunea a 2-a

Examinarea de securitate a aeronavelor

Subsecțiunea 1

Cazurile în care se realizează o examinare

de securitate a unei aeronave

163. O aeronavă este supusă unei examinări de securitate în următoarele cazuri:

1) ori de câte ori există motive să se creadă că persoane neautorizate ar fi putut avea acces la o aeronavă;

2) în orice moment înainte de plecare;

3) dacă sosește în zona de securitate cu acces restricționat dinspre o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, trebuie supusă unei examinări de securitate după debarcarea pasagerilor din zona ce urmează a fi examinată și/sau după descărcarea calei. Examinarea nu poate începe decât după ce aeronava a ajuns în poziția finală de parcare;

4) dacă sosește dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, în care a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, se consideră a fi o aeronavă care sosește dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor detaliate din prezentul Program.

164. O examinare de securitate a unei aeronave constă în examinarea zonelor definite ale unei aeronave care fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

165. Modalitățile de efectuare a examinării de securitate a aeronavelor fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Informații privind examinarea de securitate a unei aeronave

166. Informațiile privind examinarea de securitate a unei aeronave alocate unui zbor de plecare sunt înregistrate și păstrate într-un loc aflat în afara aeronavei timp de 24 de ore

sau pe durata zborului, dacă este de lungă durată, şi conţin:

1) numărul zborului; și

2) originea zborului precedent.

167. În cazul în care a fost efectuată o examinare de securitate a aeronavei, informațiile cuprind și:

1) data și ora la care a fost efectuată examinarea de securitate a aeronavei;

2) numele și semnătura persoanei responsabile de efectuarea examinării de securitate a aeronavei.

168. Înregistrarea informațiilor prevăzute la pct. 166 și 167 poate fi păstrată în format electronic.

Subsecțiunea a 3-a

Protecția aeronavelor

169. Indiferent de locul în care o aeronavă este parcată într-un aeroport, fiecare dintre ușile sale exterioare trebuie protejate de către operatorul aerian împotriva accesului neautorizat prin una dintre următoarele măsuri:

1) se asigură că persoanele care încearcă să obțină acces neautorizat sunt somate prompt;

2) închid ușa/uşile exterioare. Atunci când aeronava se află într-o parte critică, ușile exterioare care nu sunt accesibile persoanelor de la sol sunt considerate închise dacă mijloacele de acces au fost îndepărtate și plasate suficient de departe de aeronavă, astfel încât accesul persoanelor să fie împiedicat în mod rezonabil;

3) dețin mijloace electronice care pot detecta imediat accesul neautorizat;

4) dețin un sistem electronic de acces pe bază de legitimație de aeroport la toate ușile care conduc direct la puntea de îmbarcare pentru pasageri, adiacente unei uși deschise a aeronavei, care permite doar accesul persoanelor instruite în conformitate cu PNICSA. Aceste persoane trebuie să se asigure că accesul neautorizat nu este posibil în intervalul de timp în care utilizează ușa;

5) să fie parcată, ori de câte ori este posibil, cât mai departe de îngrădirea perimetrului aeroportuar sau alte bariere ușor accesibile și în zone bine iluminate.

170. Pct. 169 nu se aplică în cazul unei aeronave care este parcată într-un hangar încuiat sau protejat în orice alt mod împotriva accesului neautorizat.

171. În cazul în care ușile externe sunt închise, iar aeronava se află într-o parte, alta decât o parte critică, fiecare ușă externă trebuie:

1) să aibă mijloacele de acces îndepărtate; sau

2) să fie sigilată; sau

3) să fie încuiată; sau

4) să fie monitorizată.

172. Pct. 171 subpct. 1) nu se aplică în cazul unei uși accesibile persoanelor de la sol.

173. În cazul în care mijloacele de acces se îndepărtează de la ușile care nu sunt accesibile persoanelor de la sol, acestea trebuie plasate suficient de departe de aeronavă, astfel încât să se prevină în mod rezonabil accesul.

174. În cazul în care ușile externe sunt încuiate, numai persoanele care au o necesitate operațională trebuie să fie în măsură să descuie aceste uși.

175. În cazul în care ușile externe sunt monitorizate, monitorizarea trebuie să asigure că accesul neautorizat la aeronavă este imediat detectat.

176. În cazul în care serviciile de securitate menționate la pct. 171 sunt total sau parțial subcontractate prestatorilor de servicii, programul de securitate al operatorului va conține prevederi de delegare a responsabilităților și de control de îndeplinire a acestora.

Secțiunea a 2^1-a

Pasagerii nedisciplinați

176^1. Transportatorii aerieni vor elabora și vor implementa o politică și proceduri specifice pentru pasagerii care prezintă comportament agresiv la sol (în sala de plecare și în timpul îmbarcării), la bordul aeronavei (ușa aeronavei deschisă), în timpul parcării sau rulării (ușa aeronavei închisă), după decolarea aeronavei și în zbor. Sistemul de tratare a pasagerilor nedisciplinați va conține nivele de amenințare, avertizări scrise emise pasagerului nedisciplinat și proceduri de raportare a incidentului

176^2. Pasagerii nedisciplinați sunt persoanele care comit unul dintre următoarele acte:

1) agresiune, intimidare, amenințare sau imprudență voită, care pune în pericol ordinea sau siguranța persoanelor sau a bunurilor;

2) agresiune, intimidare, amenințare sau amestec în îndeplinirea atribuțiilor unui membru al echipajului sau care împiedică îndeplinirea normală a atribuțiilor acestuia;

3) imprudență voită sau pagube produse aeronavei, echipamentelor de bord sau structurilor și echipamentelor conexe, care pun în pericol ordinea și siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;

4) comunicarea informațiilor cunoscute ca false care pot pune în pericol siguranța unei aeronave aflate în aer;

5) nerespectarea unor comenzi sau instrucțiuni legale pentru asigurarea unor operațiuni sigure, ordonate și eficiente.

176[3]. Pentru redresarea problemei pasagerilor nedisciplinați, transportatorii aerieni vor elabora o politică de zero toleranță la astfel de acțiuni și vor asigura instruirea inițială și periodică a membrilor de echipaj cu această politică.

176[4]. Transportatorii aerieni elaborează și aplică o politică și proceduri specifice pentru pasagerii care prezintă comportament agresiv. Politica și procedurile specifice vor cuprinde, dar nu se limitează la:

1) informarea pasagerilor cu privire la modul în care compania aeriană va reacționa la încălcarea ordinii general acceptate și includerea refuzului la îmbarcare a pasagerului nedisciplinat în condițiile generale de transportare;

2) elaborarea procedurilor detaliate și definirea responsabilităților clare pentru membrii de echipaj;

3) dispunerea unui sistem de avertizare și de notificare scrisă a pasagerilor nedisciplinați (documentele trebuie să se afle la bordul aeronavei);

4) dispunerea la bordul aeronavei de mijloace necesare pentru limitarea libertății de acțiune;

5) dispunerea unui sistem de comunicare între personalul de la sol și echipaj;

6) evaluarea cauzelor care au generat incidentul.

176[5]. Măsurile de securitate suplimentare aplicate pasagerilor nedisciplinați fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate elaborate de Poliția de Frontieră și aprobate de AAC.

Secțiunea a 2[2]-a

Transportarea pasagerilor potențial perturbatori

176[6]. Transportarea pasagerilor potențial perturbatori se va efectua în conformitate cu prevederile art. 43 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică. La categoria pasagerilor potențial perturbatori se atribuie persoanele aflate în stare de arest, persoanele deportate escortate și neescortate, persoanele inadmisibile și persoanele suferinde de tulburări psihice.

176[7]. În cazul transportării persoanelor aflate în stare de arest, a persoanelor deportate escortate/neescortate și a persoanelor suferinde de tulburări psihice, transportatorul aerian este notificat în prealabil, în scris, de către organul competent cu privire la intenția de a îmbarca un pasager potențial perturbator la bordul unei aeronave care aparține companiei. În cazul transportării persoanelor inadmisibile, transportatorul aerian este notificat neîntârziat, în aceeași zi cu sosirea pasagerului, cu privire la necesitatea de transportare a acestuia.

176[8]. Transportatorul aerian se asigură că notificarea scrisă este pusă la dispoziția pilotului comandant înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă și conține următoarele informații:

1) identitatea și sexul persoanei;

2) motivul transportării;

3) numele și funcția persoanelor de escortă, dacă este cazul;

4) evaluarea riscurilor efectuată de organul competent, inclusiv motivele prezenței sau absenței escortei;

5) locul sau locurile din aeronavă alocate în avans, dacă este necesar;

6) natura documentelor de călătorie disponibile.

176[9]. Pe lângă prevederile art. 43 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, escorta este desemnată atunci când urmează să fie îmbarcate la bordul aeronavei mai multe persoane inadmisibile sau o persoană deportată și/sau o persoană inadmisibilă și/sau un pasager care:

1) a prezentat un comportament agresiv la un zbor anterior sau în sala de tranzit, a atacat fizic sau verbal personalul aeroportului, al operatorului sau alți pasageri;

2) a încercat să se automutileze;

3) a adus amenințări cu violență;

4) a simulat probleme de sănătate care nu sunt confirmate de personalul medical;

5) este returnat într-o țară în care va fi pus sub acuzare;

6) a comis o încălcare și este deportată din țară.

176[10]. Decizia de a asigura escorte de securitate prevăzute la pct. 176[9] este luată de către conducerea sau personalul responsabil de securitate al transportatorului aerian.

176[11]. Alocarea locurilor pentru escortele de securitate se include în procedurile de securitate ale transportatorului aerian.

176[12]. Transportatorul aerian se asigură că nu va fi transportat mai mult de un deținut considerat periculos pe zbor și se va asigura că acesta este însoțit de minimum două escorte. Persoanele deținute vor fi întotdeauna transportate fiind însoțite de escortă.

176[13]. În cazul transportului de pasageri inadmisibili sau deportați, personalul responsabil al transportatorului aerian va solicita informații în scris din partea autorităților competente ale statului, pentru a identifica riscul transportării unor astfel de pasageri.

176[14]. La transportul pasagerilor inadmisibili sau deportați se iau următoarele măsuri

de securitate:

1) se informează în scris pilotul comandant;

2) se efectuează un control de securitate amănunțit al pasagerului și al bagajului de mână și de cală al acestuia;

3) pasagerul nu va fi plasat pe locurile de la culoar sau din apropierea ușilor de urgență;

4) pasagerul nu va fi servit cu alcool;

5) se va asigura comunicarea dintre echipaj și escortă;

6) nu vor fi dezvăluite informații cu privire la detaliile transportului;

7) se asigură un număr suficient de membri ai escortei, dacă, în urma analizei de risc, se stabilește că acest lucru este necesar;

8) la bord trebuie să fie disponibile dispozitive de imobilizare corespunzătoare, dacă în urma analizei de risc se stabilește că acest lucru este necesar;

9) nedivulgarea publică a programului de zbor pentru transportul de pasageri potențial perturbatori.

176[15]. Pilotul comandant are dreptul de a refuza transportul unor astfel de pasageri și al escortelor lor, în cazul în care are îndoieli cu privire la siguranța și securitatea zborului.

176[16]. Persoana deportată va fi întotdeauna îmbarcată înainte de restul pasagerilor și va fi debarcată ultima.

176[17]. Măsurile de securitate suplimentare aplicate pasagerilor potențial perturbatori fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate elaborate de Poliția de Frontiera și aprobate de AAC.

Capitolul III

PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ

Secțiunea 1

Dispoziții generale

177. Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, entitățile responsabile de deservirea la sol asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.

178. Pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum și bagajele de mână ale acestora se supun unui control de securitate pentru a se preveni introducerea articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricționat şi la bordul aeronavei.

179. Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, în care aeronava a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, se consideră a fi pasageri și bagaje de mână care sosesc dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca fiind echivalente cu cele stabilite în prezentul Program, cu excepția cazului în care există confirmarea că acești pasageri și bagajele lor de mână au fost supuse controlului de securitate în conformitate cu prezentul Program.

180. - *abrogat.*

181. Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.

Secțiunea a 2-a

Controlul de securitate al pasagerilor

Subsecțiunea 1

Aplicabilitate

182. Categoriile de pasageri exceptați de la controlul de securitate sunt stabiliți în art. 27 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

183. În cazul în care se permite transportarea unui animal viu în cabina unei aeronave, acesta este supus controlului de securitate fie ca pasager, fie ca bagaj de mână.

184. Înainte de efectuarea controlului de securitate, îmbrăcămintea de exterior este scoasă, aceasta fiind supuse controlului de securitate ca bagaje de mână. Operatorul care efectuează controlul îi poate solicita pasagerului să înlăture și alte elemente de îmbrăcăminte și/sau alte obiecte, dacă este cazul.

Subsecțiunea a 2-a

Metode de control de securitate

185. Pasagerii sunt supuși controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:

1) control manual;

2) poartă detectoare de metale (WTMD);

3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);

4) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;

5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu

detectoare portabile de metale (HHMD);

6) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);

7) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).

Echipamentele ETD, echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.

186. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă pasagerul are asupra sa articole interzise, i se interzice pasagerului în cauză accesul în zonele de securitate cu acces restricționat sau acesta este supus din nou controlului de securitate până când operatorul respectiv consideră că rezultatul este satisfăcător.

187. Atunci când se efectuează un control manual, acesta se face astfel încât să se asigure în mod rezonabil că persoana nu are asupra sa articole interzise.

188. Atunci când alarma porții detectoare de metale se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.

189. Detectoarele portabile de metale sunt utilizate numai ca mijloc suplimentar de control de securitate. Acestea nu înlocuiesc necesitatea efectuării unui control manual.

190. Atunci când la verificarea cu echipament de detectare de explozibili (ETD) se declanșează alarma, aceasta este rezolvată ca să se asigure în mod rezonabil că pasagerul nu constituie amenințare la adresa aviației civile.

191. Procedura prevăzuta la pct. 190 este inclusă în programul aeroportuar de securitate și în procedurile Poliției de Frontieră, aprobate de către AAC.

192. Sunt utilizate echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD) numai în cazurile în care operatorul care efectuează controlul de securitate consideră că un control manual al unei anumite părți a persoanei este ineficient și/sau nedorit.

193. În cazul în care pentru controlul de securitate al pasagerilor se folosește un scaner de securitate cu examinator uman, așa cum este definit în pct. 498-504, sunt respectate următoarele condiții minime:

1) nu este permisă stocarea, reținerea, copierea, imprimarea sau extragerea de imagini cu ajutorul scanerelor de securitate. Cu toate acestea, orice imagine generată pe parcursul controlului de securitate este păstrată pe durata necesară pentru ca examinatorul uman să o analizeze, fiind ștearsă de îndată ce se stabilește că pasagerul nu are asupra sa articole interzise. Accesul neautorizat și utilizarea imaginii sunt interzise;

2) examinatorul uman care analizează imaginea se va afla într-un alt loc, astfel încât să nu poată vedea pasagerul supus controlului de securitate;

3) în locul separat unde este analizată imaginea nu sunt acceptate niciun fel de

dispozitive tehnice cu capacitatea de a stoca, copia, fotografia sau înregistra imagini în orice alt mod;

4) imaginea nu poate fi legată de niciun fel de date referitoare la persoana supusă controlului de securitate, iar identitatea acestei persoane trebuie să rămână anonimă;

5) pasagerii pot opta pentru analizarea imaginii corpului lor de către un examinator uman de sex masculin sau feminin;

6) imaginea trebuie estompată sau acoperită pentru a împiedica identificarea feței pasagerului.

194. Pct. 193 subpct.1) și 4) se aplică și în cazul scanerelor de securitate cu detectare automată a amenințărilor.

195. Pasagerii au dreptul de a refuza să se supună controlului efectuat cu un scaner de securitate. În acest caz, pasagerul este supus controlului de securitate printr-o metodă alternativă care include cel puțin un control manual, în conformitate cu procedurile specifice care fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

196. Atunci când alarma scanerului de securitate se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.

197. Înainte de a fi supus controlului cu scanerul de securitate, pasagerul este informat în legătură cu tehnologia utilizată, condițiile de utilizare a acesteia și posibilitatea de a refuza controlul efectuat cu un scaner de securitate.

Secțiunea a 3-a

Controlul de securitate al bagajelor de mână

Subsecțiunea 1

Aplicabilitate

198. Înainte de efectuarea controlului de securitate, computerele portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni sunt scoase din bagajele de mână și supuse controlului de securitate separat.

199. Excepție de la prevederile pct. 198 constituie cazul în care bagajele de mână urmează să fie supuse controlului de securitate cu sisteme de detectare a explozibililor (EDS) care respectă standardul C2 sau mai ridicat.

Subsecțiunea a 2-a

Lichide, aerosoli și geluri (LAGs)

200. Este permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor a lichidelor, a aerosolilor și a gelurilor, cu condiția că sunt supuse controlului de securitate sau sunt exceptate de la acest tip de control, în conformitate cu

prevederile prezentului capitol.

201. Poliția de Frontieră supune controlului de securitate la intrarea în zona de securitate cu acces restricționat, cel puțin, lichidele, aerosolii și gelurile obținute pe un aeroport sau la bordul unei aeronave, care sunt sigilate într-o pungă STEB, în interiorul căreia se află, poziționată în mod vizibil, dovada achiziționării din zona de operațiuni aeriene a unui aeroport sau la bordul unei aeronave, precum și lichidele, aerosolii și gelurile care urmează să fie folosite pe durata călătoriei în scop medical sau care răspund unei necesități dietetice speciale, inclusiv alimentele pentru bebeluși.

202. Obiecte personale, cum ar fi băuturi, parfumuri, produse cosmetice, medicamente, termosuri și alte articole similare aparținând personalului aeroportuar care intră în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor în timpul îndeplinirii obligațiilor de serviciu, trebuie supuse acelorași restricții și exceptări precum cele pentru pasageri. Proviziile de aeroport sub formă de LAGs, necesare pentru a efectua activități în zona de securitate cu acces restricționat, inclusiv produse de curățare precum adezive, degresanți cleiuri, vopsele și uleiuri, sunt exceptate de la controlul de securitate.

203. Înainte de efectuarea controlului de securitate, lichidele, aerosolii și gelurile sunt scoase din bagajele de mână și supuse controlului de securitate separat, cu excepția cazului în care echipamentul utilizat la efectuarea controlului de securitate al bagajelor de mână are capabilitatea care să-i permită a fi utilizat pentru controlul de securitate al recipientelor multiple, închise, cu lichide, aerosoli și geluri, aflate în bagaje.

204. Atunci când lichidele, aerosolii și gelurile au fost scoase din bagajul de mână, pasagerul trebuie să prezinte:

1) toate lichidele, aerosolii şi gelurile în recipiente individuale cu o capacitate de maximum 100 de mililitri sau echivalent puse într-o singură pungă de plastic transparentă, resigilabilă, cu o capacitate de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil şi care este complet închisă;

2) toate celelalte lichide, aerosoli şi geluri, pungă STEB conținând lichide, aerosoli și geluri.

205. Poliția de Frontieră, transportatorii aerieni și operatorii aeroportuari furnizează pasagerilor informații în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, al aerosolilor și al gelurilor practicat la aeroporturile de operare.

206. Operatorul aeroportuar în programul de securitate poate stabili ca lichidele, aerosolii și gelurile transportate de pasageri pot fi exceptate de la controlul de securitate cu echipamente LEDS la intrarea într-o zonă de securitate cu acces restricționat numai dacă sunt ambalate în recipiente individuale cu capacitatea de maximum 100 de mililitri sau echivalentă și se află într-o singură pungă de plastic transparentă, resigilabilă, cu capacitatea de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil și este complet închisă.

207. Operatorul aeroportuar, în coordonare cu Poliția de Frontieră, poate stabili în programul de securitate categorii de lichide, aerosoli și geluri care, din motive obiective,

trebuie supuse unor proceduri speciale de control de securitate sau pot fi exceptate de la acest control.

Subsecțiunea a 3-a

Metode de control de securitate

208. Bagajele de mână sunt supuse controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarelor metode:

1) control manual;

2) echipamente cu raze X;

3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);

4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) ;

5) software APID în combinație cu subpct. 3).

209. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de mână conține sau nu articole interzise, acesta este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

210. AAC poate stabili categorii de bagaje de mână care, din motive obiective, pot fi supuse unor proceduri speciale de control de securitate sau pot fi exceptate de la acest control.

211. Operatorul aeroportuar, în coordonare cu Poliția de Frontieră, stabilește în programul de securitate proceduri speciale de control de securitate pentru valizele diplomatice în conformitate cu cerințele stabilite la art. 27 alin. (3) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

212. Controlul manual al bagajului de mână constă în verificarea manuală a bagajului, inclusiv a conținutului acestuia, astfel încât să se asigure în mod rezonabil că acesta nu conține articole interzise.

213. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X, fiecare imagine trebuie să fie vizualizată de operatorul care efectuează controlul de securitate.

Atunci când se utilizează sisteme EDS, fiecare imagine trebuie să fie vizualizată de operatorul care efectuează controlul de securitate sau analizată cu ajutorul software-ului APID).

214. Atunci când se utilizează echipamentul APID, toate alarmele menționate la punctul 525^{1} trebuie soluționate într-un mod considerat satisfăcător de operatorul care efectuează controlul de securitate, astfel încât să se asigure în mod rezonabil faptul că nu se transportă articole interzise în zona de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave.

214[1]. Atunci când se utilizează sisteme EDS, toate alarmele menționate la punctul 466 trebuie soluționate prin efectuarea din nou a controlului de securitate al bagajului utilizând o metodă suplimentară de control de securitate.

Atunci când sistemele EDS au fost instalate înainte de 1 iulie 2023 și sunt utilizate fără software APID, toate alarmele menționate la punctul 466 trebuie soluționate într-un mod considerat satisfăcător de operatorul care efectuează controlul de securitate, astfel încât să se asigure în mod rezonabil faptul că nu se transportă articole interzise în Zona de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave. În cazul în care identitatea unui articol este neclară, alarmele trebuie soluționate prin efectuarea din nou a controlului de securitate al bagajului, utilizând o metodă suplimentară de control de securitate.

215. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, se scoate din bagaj orice articol a cărui densitate împiedică operatorul care efectuează controlul de securitate să analizeze conținutul bagajului de mână. Bagajul este supus din nou controlului de securitate, iar articolul în cauză este supus controlului de securitate separat ca bagaj de mână.

216. Orice bagaj în care se constată prezența unui aparat electric de mari dimensiuni este supus din nou controlului de securitate după îndepărtarea acestuia, iar aparatul electric este supus controlului de securitate separat, cu excepția cazului în care bagajul de mână a fost supus controlului de securitate cu echipamente EDS care respectă standardul C2 sau mai ridicat.

217. Persoanele care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână cu echipamente cu raze X sau echipamente EDS nu trebuie, în mod normal, să petreacă mai mult de 20 de minute examinând continuu imagini. După fiecare astfel de perioadă, operatorul care efectuează controlul de securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.

218. Supraveghetorul responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână asigură componența optimă a echipei, calitatea muncii, instruirea, asistența și evaluarea.

218[1]. Atunci când software-ul APID este utilizat în combinație cu sisteme EDS care îndeplinesc oricare dintre standardele C1, C1+, C2 sau C2+, operatorul sau entitatea care utilizează echipamentele trebuie să se asigure că procedurile sunt în conformitate cu conceptul de operare al acestor standarde în ceea ce privește controlul de securitate al articolelor electronice mari și controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor.

Secțiunea a 4-a

Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână

219. Pasagerii beneficiază de protecție, iar bagajele de mână ale acestora sunt protejate de orice intervenții neautorizate, începând cu momentul în care sunt supuși controlului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă.

220. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână este asigurată de către operatorul aeroportuar din punctul în care sunt supuși controlului de securitate și până la poarta de îmbarcare și de transportatorul aerian de la poarta de îmbarcare până la aeronava care îi transportă.

221. Procedurile specifice cu privire la protecția pasagerilor și a bagajelor de mână fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea a 5-a

Articole interzise

Subsecțiunea 1

Prevederi generale

222. Pasagerilor li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave a articolelor enumerate la pct. 227.

223. O exceptare de la pct. 222 poate fi acordată în următoarele condiții:

1) AAC și-a dat acordul pentru transportul articolului respectiv în conformitate cu procedura stabilită;

2) transportatorul aerian și Poliția de Frontieră au fost informate de AAC în legătură cu pasagerul și articolul pe care acesta îl transportă înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă;

3) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate;

4) articolul va fi apoi plasat în condiții de securitate la bordul aeronavei.

224. Cu excepția articolelor interzise specificate la pct. 255, articolele interzise menționate la pct. 227 pot fi transportate în bagajele de cală, cu condiția ca pasagerii să nu aibă acces nesupravegheat la aceste bagaje de la punctul de control până la primirea acestuia la sosire.

225. Poliția de Frontieră și/sau transportatorul aerian poate refuza accesul în zona de securitate cu acces restricționat și în cabina unei aeronave oricărui pasager care deține un articol ce nu figurează în lista prevăzută la pct. 227, dar asupra căruia există suspiciuni rezonabile.

226. Transportatorul aerian se asigură că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate la pct. 227 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.

Subsecțiunea a 2-a

Lista articolelor interzise

227. Fără a aduce atingere normelor de siguranță aplicabile, pasagerilor le este

interzis să introducă următoarele articole în zona de securitate cu acces restricționat și la bordul unei aeronave:

1) pistoale, arme de foc și alte dispozitive care lansează proiectile – dispozitive care pot fi sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave prin lansarea de proiectile, inclusiv:

a) toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști;

b) pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate;

c) părți componente ale armelor de foc, cu excepția lunetelor telescopice;

d) arme cu aer comprimat și cu CO_2, cum ar fi pistoale, puști cu alice, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;

e) pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;

f) arcuri, arbalete și săgeți;

g) harpoane și lansatoare de harpoane;

h) praștii și catapulte;

2) dispozitive paralizante – dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:

a) dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante (taser) și bastoane cu electroșocuri;

b) dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;

c) substanțe chimice, gaze și spray-uri neutralizante și incapacitante, cum ar fi spray-uri cu substanțe iritant-lacrimogene, spray-uri cu piper, spray-uri cu ardei iute, gaze lacrimogene, spray-uri cu acid și spray-uri cu substanțe repulsive pentru animale;

3) obiecte cu vârf ascuțit sau cu muchie ascuțită – obiecte care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave, inclusiv:

a) obiecte concepute pentru a toca, cum ar fi topoare, securi și satâre;

b) topoare și dălți de spart gheața;

c) lame de ras;

d) cuttere;

e) cuțite cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm;

f) foarfeci cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm, măsurată de la ax;

g) echipamente de arte marțiale, cu vârf ascuțit sau cu lamă ascuțită;

h) săbii și spade;

4) unelte de lucru – unelte care pot fi utilizate atât pentru a cauza vătămări grave, cât și pentru a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:

a) rângi;

b) burghie și vârfuri de burghie, inclusiv mașini de găurit electrice portabile fără fir;

c) unelte cu lamă sau tijă cu o lungime mai mare de 6 cm, care pot fi utilizate ca arme, cum ar fi șurubelnițe și dălți;

d) fierăstraie, inclusiv fierăstraie electrice portabile fără fir;

e) arzătoare de sudură;

f) pistoale de împușcat bolțuri și pistoale de bătut cuie;

5) instrumente contondente – obiecte care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave atunci când sunt folosite pentru a lovi, inclusiv:

a) bâte de baseball și softball;

b) ciomege și bastoane, cum ar fi bastoanele de poliție;

c) echipamente specifice artelor marțiale;

6) substanțe și dispozitive explozive și incendiare – substanțe care pot sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:

a) muniție;

b) capse detonante;

c) detonatoare și fitiluri;

d) copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile;

e) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;

f) artificii și alte articole pirotehnice;

g) bombe fumigene și cartușe fumigene;

h) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici.

Capitolul IV

BAGAJELE DE CALĂ

Secțiunea 1

Dispoziții generale

228. Poliția de Frontieră, transportatorii aerieni, operatorii aeroportuari și entitățile responsabile de deservirea la sol vor asigura implementarea măsurilor de securitate prevăzute în prezentul capitol.

229. Toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate înainte de îmbarcarea în aeronavă, pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei.

230. Bagajele de cală care sosesc dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, în care aeronava a fost în tranzit după ce a sosit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, se consideră a fi bagaje de cală care nu au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care există confirmare că aceste bagaje de cală au fost supuse controlului de securitate în respectivul stat la nivelul standardelor din prezentul Program.

231. - *abrogat.*

Secțiunea a 2-a

Controlul de securitate al bagajelor de cală

Subsecțiunea 1 - *abrogată.*

Subsecțiunea a 2-a

Controlul de securitate

234. Controlul de securitate al bagajelor de cală se efectuează după cum urmează:

1) pentru controlul de securitate al bagajelor de cală se utilizează, separat sau combinate, următoarele metode:

a) controlul manual;

b) echipamente cu raze X;

c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);

d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (EDT);

2) în cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de cală conține sau nu articole interzise, acesta este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

235. Categoriile bagajelor de cală care poate fi exceptate de la controlul de

securitate sunt stabilite la art. 28 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.

236. Un control manual constă în verificarea manuală completă a bagajului, inclusiv a conținutului acestuia, astfel încât să se asigure că acesta nu conține articole interzise.

237. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, existența oricărui obiect a cărui densitate diminuează capacitatea operatorului şi a echipamentului de a analiza conținutul bagajului va avea drept rezultat supunerea acestuia unei alte metode de control de securitate.

238. Controlul de securitate cu ajutorul unui echipament de detectare a urmelor de explozibili (ETD) constă în analiza unor eșantioane prelevate din interiorul și exteriorul bagajului, precum și din conținutul acestuia. Conținutul bagajului poate fi, de asemenea, supus unui control manual.

239. Operatorul aeroportuar în comun cu Poliția de Frontieră stabilește proceduri detaliate privind realizarea controlului de securitate în condiții de ieșire din funcțiune a echipamentului de bază.

240. Persoanele care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală cu echipamente cu raze X sau echipamente EDS nu trebuie, în mod normal, să petreacă mai mult de 20 de minute examinând continuu imagini. După fiecare astfel de perioade, operatorul care efectuează controlul de securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.

241. Un supraveghetor responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală este responsabil pentru a asigura o componență optimă a echipei, calitatea muncii, instruirea, asistența și evaluarea.

Secțiunea a 3-a

Protecția bagajelor de cală

242. Bagajele de cală care urmează să fie încărcate într-o aeronavă sunt protejate de către transportatorul aerian împotriva oricăror intervenții neautorizate, începând din momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau sunt date în grija transportatorului aerian (procesul care are loc mai întâi este luat în considerare) și până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate acestea. Bagajele de cală care nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate trebuie supuse din nou controlului de securitate.

243. Pasagerilor nu li se poate permite accesul la bagajele de cală care au fost supuse controlului de securitate decât dacă respectivele bagaje de cală le aparțin și dacă sunt supravegheați de către Poliția de Frontieră astfel încât să se asigure că:

1) niciunul dintre articolele interzise incluse la pct. 256 nu sunt introduse în bagajele de cală;

2) niciunul dintre articolele interzise incluse la pct. 227 nu sunt scoase din bagajele de cală și introduse în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavei.

Secțiunea a 4-a

Concordanța dintre bagajele de cală și pasageri

Subsecțiunea 1

Identificarea bagajelor de cală

244. Fiecare bagaj de cală este identificat de transportatorul aerian ca fiind însoțit sau neînsoțit.

245. În timpul procesului de îmbarcare, transportatorii aerieni trebuie să se asigure că fiecare pasager prezintă o carte de îmbarcare valabilă sau un document echivalent care corespunde bagajului de cală înregistrat.

246. În timpul procesului de îmbarcare, transportatorul aerian trebuie să asigure existența unei proceduri de identificare a bagajelor de cală ale pasagerilor care nu s-au îmbarcat sau care au părăsit aeronava înainte de plecare.

247. În cazul în care un pasager nu este prezent la bordul aeronavei, bagajul de cală corespunzător cărții sale de îmbarcare sau documentului echivalent se consideră a fi neînsoțit.

248. Transportatorii aerieni asigură că fiecare bagaj de cală neînsoțit este clar identificabil ca fiind autorizat pentru transportul aerian, iar Poliția de Frontieră se asigură că acesta este supus controlului de securitate înainte de a fi îmbarcat la bordul unei aeronave.

248[1]. Operatorul aeroportuar stabilește proceduri de identificare și măsuri de securitate corespunzătoare în privința bagajelor neidentificate și a obiectelor suspecte, ca urmare a unei evaluări a riscurilor.

Subsecțiunea a 2-a

Factorii independenți de voința pasagerului

249. Transportatorul aerian înregistrează motivul pentru care un bagaj a devenit neînsoțit înainte de încărcarea acestuia în aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică măsurile de securitate menționate la pct. 251-253.

250. Detalii suplimentare cu privire la factorii independenți de voința pasagerilor sunt obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 3-a

Măsuri de securitate adecvate pentru bagajele

de cală neînsoțite

251. Bagajele de cală neînsoțite, care nu fac obiectul pct. 249 și 250, trebuie să fie supuse controlului de securitate efectuat prin utilizarea uneia dintre metodele indicate la pct. 234 și, dacă este cazul, se aplică cerințele suplimentare prevăzute în dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC.

252. Bagajele de cală care devin bagaje neînsoțite din cauza unor factori diferiți de cei menționați la pct. 250 trebuie scoase din aeronavă și supuse din nou controlului de securitate înainte de a fi reîncărcate.

253. Dispoziții detaliate suplimentare cu privire la măsurile de securitate adecvate pentru bagajele de cală neînsoțite sunt prevăzute în dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 5-a

Articole interzise

254. Pasagerilor li se interzice să transporte în bagajul de cală articolele prevăzute la pct. 256.

255. O exceptare de la pct. 254 poate fi acordată în următoarele condiții:

1) se respectă procedura aprobată de AAC care permite transportul articolului respectiv și stabilește cerințe specifice pentru transportatorul aerian;

2) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate.

255[1]. Transportatorul aerian trebuie să asigure că transportul armelor de foc în bagaje de cală este permis numai după ce o persoană autorizată și calificată în mod corespunzător din cadrul Poliției de Frontieră a stabilit că acestea nu sunt încărcate. Aceste arme de foc trebuie depozitate într-un loc care să nu fie accesibil niciunei persoane în timpul zborului.

256. Pasagerilor le este interzis să transporte în bagajele de cală substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau care pot pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:

1) muniție;

2) capse detonante;

3) detonatoare și fitiluri;

4) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;

5) artificii și alte articole pirotehnice;

6) bombe fumigene și cartușe fumigene;

7) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici.

257. Transportatorul aerian se asigură permanent că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate la pct. 256 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.

Capitolul V

MĂRFURILE ȘI POȘTA

Secțiunea 1

Dispoziții generale

258. Poliția de Frontieră, transportatorii aerieni, operatorii aeroportuari și entitățile responsabile de deservirea la sol vor asigura implementarea măsurilor de securitate prevăzute în prezentul capitol.

259. Controlul de securitate al mărfurilor și al poștei, inclusiv al mărfurilor și al poștei în transfer, se efectuează de către agenții abilitați, iar în lipsa acestora de către Poliția de Frontieră. În cazul în care controlul de securitate al mărfurilor și al poștei se efectuează de către agenții abilitați, acest proces urmează a fi coordonat cu Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale ale Poliției de Frontieră, care sunt aprobate de AAC.

260. Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate, care nu sunt transportate în conformitate cu normele de siguranță aplicabile, sunt considerate articole interzise în expedierile de mărfuri și de poștă.

261. Toate mărfurile și poșta se supun unor măsuri de securitate înainte de a fi îmbarcate într-o aeronavă.

262. Un transportator aerian nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave în cazul în care nu a aplicat el însuși aceste măsuri sau aplicarea lor nu a fost confirmată și atestată de un agent abilitat sau acestea/aceasta nu au/a fost supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră.

263. Mărfurile și poșta în tranzit pot fi exceptate de la controlul de securitate dacă rămân la bordul navei.

Subsecțiunea 1

Măsuri de securitate. Prevederi generale

264. Toate mărfurile și poşta sunt supuse controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave, cu excepția cazului în care:

1) expedierea a fost supusă de către un agent abilitat măsurilor de securitate necesare și a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare;

2) - *abrogat;*

3) expedierea este exceptată de la controlul de securitate și a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul în care a devenit marfă destinată transportului aerian identificabilă sau poștă destinată transportului aerian identificabilă și până la încărcare.

264[1]. Transportatorul aerian acceptă pentru transportare mărfuri și/sau poștă livrate de către o entitate autorizată în acest sens sau de către un agent abilitat. În procesul acceptării sunt luate în considerare următoarele:

1) nu există semne de interferență asupră integrității lotului;

2) loturilor li s-a atribuit statut de securitate, confirmat prin documente de însoțire, ceea ce confirmă că loturile au fost supuse măsurilor de securitate în corespundere cu prevederile programului de securitate al transportatorului aerian;

3) loturile sunt furnizate de către persoana identificată în documentele de însoțire;

4) loturile au fost suspuse controlului de securitate și statul de securitate este atribuit.

265. Atunci când există orice motiv să se creadă că o expediere căreia i s-au aplicat măsuri de securitate a făcut obiectul unei violări a integrității sau nu a fost protejată împotriva intervențiilor neautorizate după momentul aplicării măsurilor de securitate respective, aceasta este supusă controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de încărcarea la bordul unei aeronave.

266. Expedierile care par să fi făcut obiectul unei violări a integrității sau care sunt în alt mod suspecte sunt tratate ca mărfuri sau poștă cu risc ridicat (*high risk cargo or mail*).

267. Un agent abilitat care respinge o expediere din motive de risc ridicat trebuie să se asigure că expedierea și documentele însoțitoare sunt marcate ca mărfuri și poștă cu risc ridicat înainte ca expedierea să fie returnată persoanei reprezentând entitatea care o livrează. O astfel de expediere nu se încarcă pe o aeronavă decât dacă este tratată de un alt agent abilitat drept marfă și poștă cu risc ridicat.

267[1]. Accesul mărfurilor și al poștei în zonele de securitate cu acces restricționat poate fi acordat numai după ce s-a stabilit entitatea care este autorizată să transporte expedierea dintr-o zonă nerestricționată.

267[2]. Se va pune la dispoziția agentului abilitat, a transportatorului aerian sau a operatorului aeroportuar care acordă accesul în zonele de securitate cu acces restricționat o copie a declarației semnate, prevăzute în anexa nr. 3, cu excepția cazului în care transportul se efectuează în numele agentului abilitat sau al transportatorului aerian destinatar din zonele de securitate cu acces restricționat.

267[3]. Se poate permite intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat a expedierilor de mărfuri sau de poștă cărora nu li s-au aplicat anterior măsuri de securitate,

cu una dintre următoarele condiții:

1) să fi fost supuse controlului de securitate înainte de intrare, în conformitate cu pct. 269-274, sub responsabilitatea agentului abilitat sau a transportatorului aerian destinatar;

2) să fie însoțite la sediul agentului abilitat sau al transportatorului aerian situat în zonele de securitate cu acces restricționat, sub responsabilitatea acestora.

La livrare, trebuie asigurată protecția acestor expedieri față de intervențiile neautorizate până la momentul în care sunt supuse controlului de securitate. Personalul care însoțește astfel de expedieri sau care le protejează față de intervențiile neautorizate sunt instruite în conformitate cu prevederile PNICSA.

268. Procedurile privind mărfurile și poșta cu risc ridicat fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

268[1]. Procedurile privind utilizarea echipamentelor pentru controalele de securitate fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Controlul de securitate

269. La efectuarea controlului de securitate al mărfurilor sau al poștei:

1) se utilizează mijloacele și metodele cele mai adecvate pentru a detecta articole interzise, ținând cont de natura expedierii; și

2) mijloacele sau metodele utilizate corespund unui standard suficient de înalt pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul expedierii.

270. Atunci când operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate fi sigur, în mod rezonabil, că expedierea nu conține articole interzise, expedierea în cauză este respinsă sau este supusă din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

271. Mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate efectuat prin cel puțin una dintre următoarele metode în conformitate cu dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC:

1) control manual;

2) echipamente cu raze X;

3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);

4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);

5) control vizual;

6) echipamente de detecție a metalelor (MDE);

7) echipamente EVD.

272. Persoanele care efectuează controlul de securitate al mărfurilor cu echipamente cu raze X sau echipamente EDS nu trebuie, în mod normal, să petreacă mai mult de 20 de minute examinând continuu imagini. După fiecare astfel de perioadă, operatorul care efectuează controlul de securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.

273. Pot fi exceptate de controlul de securitate mărfurile şi trimiterile poștale în tranzit doar în cazul în care acestea rămân la bordul aeronavei.

274. Măsurile suplimentare privind exceptarea de la controlul de securitate al mărfurilor și al poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 2-a

Agenți abilitați

Subsecțiunea 1

Aprobarea agenților abilitați

275. Agenții abilitați sunt aprobați de AAC.

276. Aprobarea ca agent abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru.

277. Orice entitate care aplică măsurile de securitate menționate la pct. 286-297 este aprobată ca agent abilitat. Sunt incluși furnizorii terți de logistică responsabili de servicii integrate de antrepozitare și transport, transportatorii aerieni și agenții de handling.

278. Un agent abilitat poate subcontracta una sau mai multe dintre următoarele:

1) oricare dintre măsurile de securitate menționate la pct. 286-297 altui agent abilitat;

2) oricare dintre măsurile de securitate menționate la pct. 286-297 altei entități, dacă măsurile respective sunt aplicate la punctul de lucru al agentului abilitat sau la un aeroport și sunt incluse în programul de securitate al agentului abilitat sau al aeroportului;

3) oricare dintre măsurile de securitate menționate la pct. 286-297 altei entități, dacă măsurile respective sunt aplicate în alt loc decât la punctul de lucru al agentului abilitat sau la un aeroport și dacă entitatea a fost certificată sau aprobată de către AAC, pentru furnizarea acestor servicii;

4) protecția și transportul expedierilor unui transportator rutier de mărfuri care îndeplinește cerințele de la pct. 311 și 316.

279. Pentru aprobarea agenților abilitați se aplică următoarea procedură:

1) solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC pentru punctele de lucru indicate în cerere;

2) solicitantul prezintă AAC un program de securitate care:

a) descrie metodele și procedurile urmate de către agent pentru a se conforma cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințelor prezentului Program, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora;

b) descrie modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri;

3) solicitantul prezintă „Declarația-angajament – agent abilitat" conform anexei nr. 2. Declarația este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă de securitate;

4) declarația semnată rămâne în păstrarea AAC;

5) AAC examinează programul de securitate și apoi efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele prezentului Program, inclusiv cerințele altor acte normative subsecvente acestora;

6) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subpct. 1)-6) sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la agent se introduc în Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare cel târziu în următoarea zi lucrătoare;

7) la înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, într-un format standard;

8) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subpct. 1)-6) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale trebuie notificate prompt entității care solicită aprobarea ca agent abilitat;

9) programul de securitate al unui transportator aerian care descrie metodele și procedurile de urmat de către respectivul transportator aerian pentru a se conforma cerințelor Legii nr. 192/2019, cerințelor prezentului Program, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora, cu privire la aprobarea agenților abilitați, se consideră a îndeplini cerințele privind programul de securitate al unui agent abilitat;

10) un agent abilitat nu este considerat ca fiind aprobat decât atunci când datele sale sunt incluse în Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare.

280. Un agent abilitat desemnează cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru responsabilă de aplicarea programului de securitate transmis. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.

281. Un agent abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani.

282. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a evalua dacă agentul abilitat respectă în continuare cerințele Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele prezentului Program, inclusiv ale altor acte normative subsecvente acestora.

283. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale agentului abilitat de către AAC în conformitate cu PNCCSA poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele necesare pentru aprobare.

284. În cazul în care AAC consideră că agentul abilitat nu mai respectă cerințele Legii nr. 192/2019, cerințele prezentului Program, inclusiv cerințele altor acte normative subsecvente acestora, retrage statutul de agent abilitat pentru punctul sau punctele de lucru indicate.

285. Imediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de ore, AAC asigură că modificarea de statut a fostului agent abilitat este înregistrată în Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare.

Subsecțiunea a 2-a

Măsuri de securitate care trebuie

aplicate de un agent abilitat

286. Atunci când un agent abilitat acceptă expedieri, stabilește dacă entitatea de la care primește expedierile este un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau nu deține niciunul dintre aceste statute.

287. Agentul abilitat sau transportatorul aerian solicită persoanei care efectuează livrarea oricăror expedieri să prezinte buletinul de identitate, pașaportul sau permisul de conducere sau un alt document cu fotografia sa, care a fost eliberat sau este recunoscut de autoritatea națională. Documentul respectiv trebuie utilizat pentru a stabili identitatea persoanei care efectuează livrarea expedierilor.

288. Agentul abilitat se asigură că expedierile cărora nu le-au fost aplicate anterior toate măsurile de securitate necesare sunt:

1) supuse controlului de securitate în conformitate cu pct. 269-274; sau

2) acceptate în vederea depozitării sub răspunderea exclusivă a agentului abilitat, neidentificabile ca expedieri destinate transportului aerian înainte de selecționare și selecționate în mod autonom, fără intervenția expeditorului sau a oricărei persoane sau entități, cu excepția celor desemnate și pregătite de agentul abilitat în acest scop. Prezentul subpunct se aplică doar dacă expeditorul nu poate prevedea faptul că expedierea va fi efectuată pe cale aeriană.

289. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la pct. 286-288 și la dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC, agentul abilitat asigură protecția

mărfurilor și a poștei în conformitate cu prevederile secțiunii a 4-a a prezentului capitol.

290. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la pct. 286-289, agentul abilitat se asigură că orice expediere încredințată unui transportator aerian sau unui alt agent abilitat este însoțită de documentația corespunzătoare, fie sub forma unei scrisori de transport aerian, fie a unei declarații separate, în format electronic sau pe suport de hârtie.

291. Documentația menționată la pct. 290 este disponibilă pentru inspecția de către AAC în orice moment înainte de încărcarea expedierii în aeronavă și pe toată durata zborului sau timp de 24 de ore, dacă această durată este mai mare și conține informațiile următoare:

1) codul unic alfanumeric de identificare a agentului abilitat, astfel cum a fost primit de la AAC;

2) un cod unic de identificare a expedierii, precum numărul scrisorii de transport aerian (*house* sau *master air waybill*);

3) conținutul expedierii, cu excepția expedierilor enumerate în cadrul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC ca exceptări de la controlul de securitate;

4) statutul de securitate al expedierii care să menționeze:

a) „SPX”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă;

b) - *abrogată;*

c) „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele pentru nivelul ridicat de risc;

5) motivul emiterii statutului de securitate care să menționeze:

a) - *abrogată;*

b) „RA”, însemnând că a fost selecționată de către un agent abilitat;

c) mijlocul sau metoda de control de securitate utilizată după cum urmează:

- control manual (PHS);

- echipamente cu raze X (XRY);

- sisteme EDS (EDS);

- echipamente ETD (ETD);

- control vizual (VCK);

- echipamente de detecție a metalelor (CMD);

- echipamente EVD (EVD) ;

d) motivele pentru care expedierea a fost exceptată de la controlul de securitate;

6) numele persoanei care a emis statutul de securitate sau o modalitate de identificare echivalentă, inclusiv data și ora emiterii;

7) codul unic de identificare, obținut de la AAC, al oricărui agent abilitat care a acceptat statutul de securitate acordat unei expedieri de către un alt agent abilitat, inclusiv în cursul operațiunilor de transfer.

292. Un agent abilitat care încredințează expedieri unui alt agent abilitat sau transportator aerian poate decide, de asemenea, să transmită doar informațiile necesare în conformitate cu pct. 291 subpct. 1)-5) și 7) și să păstreze informațiile necesare în conformitate cu pct. 291, subpct. 6) pe durata zborului sau a zborurilor ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare.

292[1]. Mărfurile sau poșta aflate în transfer pentru care transportatorul aerian sau agentul abilitat care acționează în numele acestuia nu poate să confirme, prin documentele însoțitoare, informațiile necesare conform prezentului punct sau punctului 293, după caz, trebuie supuse controlului de securitate înainte de a fi îmbarcate la bordul unei aeronave pentru următorul zbor.

293. În cazul expedierilor consolidate, cerințele de la pct. 290-292 sunt considerate îndeplinite dacă:

1) agentul abilitat care efectuează consolidarea reține informațiile necesare în temeiul pct. 291 subpct. 1)-7), pentru fiecare expediere individuală, pe durata zborului sau zborurilor ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare;

2) documentația care însoțește expedierea consolidată include codul de identificare alfanumeric al agentului abilitat care a efectuat consolidarea, un cod unic de identificare al expedierii consolidate și statutul de securitate al acesteia.

294. Pct. 293 subpct. 1) nu se aplică expedierilor consolidate care sunt întotdeauna supuse controlului de securitate sau exceptate de la acesta în conformitate cu dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC, dacă agentul abilitat atribuie expedierii consolidate un cod unic de identificare și indică statutul de securitate și un singur motiv pentru care a fost emis acest statut de securitate.

295. Atunci când acceptă expedieri cărora nu le-au fost aplicate în prealabil toate măsurile de securitate necesare, agentul abilitat poate alege, de asemenea, să nu aplice măsurile de securitate menționate la pct. 286-297, ci să predea expedierile unui alt agent abilitat care să asigure aplicarea acestor măsuri de securitate.

296. Un agent abilitat se asigură că toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și instruiți în conformitate cu cerințele PNICSA și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost

recrutați și au urmat o instruire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele PNICSA.

297. Măsuri suplimentare privind securitatea mărfurilor și a poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 3 - *abrogată.*

Secțiunea a 4-a

Protecția mărfurilor și a poștei

Subsecțiunea 1

Protecția mărfurilor și a poștei în timpul transportului

311. Operatorul aeroportuar asigură protecția mărfurilor și poștei din momentul în care au fost supuse controlului de securitate și pe durata transportării acestora la aeronavă. Pentru a se asigura că expedierile cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate în timpul transportului:

1) expedierile trebuie ambalate sau sigilate de către agentul abilitat sau expeditor, astfel încât să se asigure că orice violare a integrității ar fi vizibilă; dacă acest lucru nu este posibil, sunt luate măsuri alternative de protecție care să asigure integritatea expedierii; și

2) compartimentul de mărfuri al vehiculului în care urmează să fie transportate expedierile este încuiat sau sigilat, iar vehiculele cu prelată sunt securizate cu corzi TIR, astfel încât să se asigure că orice violare a integrității acestora ar fi vizibilă, iar suprafața de încărcare a vehiculelor cu platformă plată este ținută sub observație; și

3) declarația transportatorului rutier de mărfuri, conform anexei nr. 3, trebuie să fie coordonată de transportatorul rutier de mărfuri care a încheiat contractul de servicii de transport cu agentul abilitat, cu expeditorul, cu excepția cazului în care însuși transportatorul rutier de mărfuri este aprobat ca agent abilitat.

312. Declarația semnată se păstrează la agentul abilitat. La cerere, o copie a declarației semnate trebuie să fie pusă la dispoziția agentului abilitat sau a transportatorului aerian care primește expedierea ori a AAC.

313. - *abrogat.*

313[1]. Protecția mărfurilor și a poștei în timpul transportului spre aeronavă este asigurată de către operatorul aeroportuar, agenții abilitați, entitatea responsabilă de deservirea la sol pentru a preveni intervențiile neautorizate.

Subsecțiunea a 2-a

Protecția mărfurilor și a poștei în timpul

manipulării, al depozitării și al încărcării într-o aeronavă

314. Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate de către operatorul aeroportuar.

315. Expedierile de mărfuri și poștă care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate de către operatorul aeroportuar până în momentul predării către un alt agent abilitat sau transportator aerian.

316. Expedierile trebuie plasate în acele părți ale spațiului de lucru al agentului abilitat care sunt supuse unui control al accesului sau, dacă sunt plasate în afara unor astfel de părți, operatorul aeroportuar trebuie să asigure că:

1) sunt protejate fizic, astfel încât să se prevină introducerea unui articol interzis; sau

2) nu sunt lăsate nesupravegheate, iar accesul este limitat la persoanele implicate în protecția și încărcarea mărfurilor și a poștei în aeronave.

Capitolul VI

POȘTA ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORULUI AERIAN

Secțiunea 1

Prevederi generale

317. Transportatorii aerieni, operatorii aeroportuari și Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.

318. Înainte de a fi încărcate în cala unei aeronave, poșta și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate și protejate în conformitate cu capitolul IV sau sunt supuse unor măsuri de securitate și protejate în conformitate cu capitolul V.

319. Înainte de a fi încărcate în orice parte a unei aeronave, diferită de cală, poșta și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate și protejate în conformitate cu prevederile privind bagajele de mână de la capitolul III. Măsurile suplimentare de securitate aplicate fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 2-a

Materialele transportatorului aerian utilizate

pentru procesarea pasagerilor și a bagajelor

320. Materialele transportatorului aerian care sunt utilizate în scopul procesării pasagerilor și a bagajelor și care ar putea fi folosite pentru a compromite securitatea

aviației sunt protejate sau ținute sub supraveghere de către transportatorul aerian, în vederea prevenirii accesului neautorizat.

321. - *abrogat.*

322. Transportatorul aerian se asigură că materialele scoase din uz, care ar putea fi utilizate pentru a facilita accesul neautorizat ori pentru a introduce bagaje în zona de securitate cu acces restricționat sau într-o aeronavă, sunt distruse sau anulate.

323. Transportatorul aerian se asigură că sistemele de control al plecărilor și sistemele de înregistrare sunt gestionate astfel încât să se împiedice accesul neautorizat. Serviciile de autoînregistrare a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate ca acces autorizat la astfel de sisteme.

Capitolul VII

PROVIZII DE BORD

Secțiunea 1

Dispoziții generale

324. Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, furnizorul abilitat sau furnizorul recunoscut asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.

325. Controlul de securitate al proviziilor de bord se efectuează de către Poliţia de Frontieră în comun cu transportatorii aerieni în baza unor proceduri operaționale comune, care sunt aprobate de AAC.

326. Proviziile sunt considerate de bord din momentul în care sunt identificabile drept provizii care se iau la bordul unei aeronave pentru utilizarea, consumul sau achiziționarea de către pasageri sau echipaj în timpul unui zbor.

327. Lista articolelor interzise în proviziile de bord coincide cu lista din pct. 156. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu pct. 150-155.

Secțiunea a 2-a

Măsuri de securitate

Subsecțiunea 1

Dispoziții generale

328. Proviziile de bord sunt supuse controlului de securitate înainte de a fi introduse într-o zonă de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care:

1) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un transportator aerian care le livrează la propria aeronavă și au fost protejate de orice intervenție

neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea la aeronavă;

2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor de provizii de bord abilitat (în continuare – *furnizor abilitat*) și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la sosirea în zona de securitate cu acces restricționat sau, dacă este cazul, până la livrarea la transportatorul aerian sau la alt furnizor abilitat;

3) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor recunoscut și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea la transportatorul aerian sau la furnizorul abilitat.

329. Atunci când există orice motiv să se creadă că proviziile de bord cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate au făcut obiectul unei violări a integrității sau nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate după momentul aplicării măsurilor de securitate respective, aceste proviziile trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.

330. Măsurile suplimentare de securitate aplicate proviziilor de bord fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Controlul de securitate

331. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de bord, mijloacele sau metodele trebuie să fie utilizate în funcţie de natura proviziilor și corespund unui standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul proviziilor.

332. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate:

1) controlul vizual;

2) controlul manual;

3) echipamentele cu raze X;

4) sistemele de detectare a explozibililor (EDS);

5) echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu subpct. 1);

6) echipamente EVD aplicate în conformitate cu dispozițiile suplimentare emise de AAC și în combinație cu subpct. 1).

333. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă obiectul conține sau nu articole interzise, acesta este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este

satisfăcător.

Subsecțiunea a 3-a

Aprobarea furnizorilor abilitați

334. Furnizorii abilitați sunt aprobați de AAC.

335. Aprobarea ca furnizor abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru.

336. Orice entitate care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni și furnizează provizii de bord direct la aeronave trebuie să fie aprobată ca furnizor abilitat. Această prevedere nu se aplică în cazul unui transportator aerian care aplică el însuși aceste măsuri de securitate și livrează provizii doar la aeronava proprie.

337. Pentru aprobarea furnizorilor abilitați se aplică următoarea procedură:

1) entitatea solicită aprobarea AAC pentru a i se acorda statutul de furnizor abilitat.

2) solicitantul prezintă AAC un program de securitate care:

a) descrie metodele și procedurile urmate de către furnizor pentru a se conforma cerințelor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințelor prezentului Program, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora;

b) descrie modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri;

3) solicitantul prezintă „Declarația-angajament – furnizor abilitat” conform anexei nr. 4. Declarația este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă de securitate;

4) declarația semnată se păstrează de către AAC;

5) AAC examinează programul de securitate și apoi efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul se conformează obligațiilor stabilite la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni;

6) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subpct. 2)-5) sunt satisfăcătoare, aceasta poate aproba furnizorul ca furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate;

7) dacă AAC consideră că aceste informații nu sunt satisfăcătoare, motivele sale sunt notificate prompt entității care solicită aprobarea ca furnizor abilitat.

338. Un furnizor abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani.

339. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua

dacă furnizorul abilitat respectă în continuare obligațiile stabilite la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni.

340. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale furnizorului abilitat de către AAC în conformitate cu PNCCSA poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate obligațiile stabilite la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni.

341. În cazul în care AAC consideră că furnizorul abilitat nu mai respectă obligațiile stabilite la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni, retrage statutul de furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate.

Subsecțiunea a 4-a

Desemnarea furnizorilor de provizii de bord recunoscuți

342. Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni și livrează provizii de bord, dar nu direct la aeronave, este desemnată drept furnizor recunoscut de către operatorul sau entitatea pentru care efectuează livrări („entitatea de desemnare”).

343. În cazul unui furnizor abilitat, pct. 342 nu se aplică.

344. Pentru a fi desemnat ca furnizor recunoscut, furnizorul trebuie să prezinte entității de desemnare:

1) „Declarația-angajament a furnizorului de provizii de bord recunoscut”, conform anexei nr. 5. Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal;

2) programul de securitate care conține măsurile de securitate menționate la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni.

345. Toți furnizorii recunoscuți trebuie să fie desemnați pe baza validării:

1) pertinenței și exhaustivității programului de securitate în ceea ce privește măsurile de securitate prevăzute la subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni;

2) implementării fără deficiențe a programului de securitate.

345[1]. Dacă AAC sau entitatea de desemnare nu mai are convingerea că furnizorul cunoscut respectă cerințele de la punctul 354, entitatea de desemnare îi retrage acestuia statutul de furnizor cunoscut fără întârziere.

346. Validarea programului de securitate și a implementării acestuia este efectuată de un validator al entității de desemnare, numit și instruit în acest scop, conform prevederilor PNICSA.

347. Validările sunt înregistrate și efectuate înainte de desemnare și repetate ulterior la fiecare doi ani.

347[1]. Dacă validarea nu se face în numele entității de desemnare, orice înregistrare a

acesteia trebuie pusă la dispoziția respectivei entități.

348. Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează:

1) printr-o vizită la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau

2) prin controale regulate, efectuate la recepționarea proviziilor livrate de respectivul furnizor recunoscut, începând după desemnare, care includ:

a) verificarea faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului recunoscut a fost instruită în mod adecvat;

b) verificarea faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat;

c) controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor nerecunoscut.

349. Controalele prevăzute la pct. 348 subpct. 2) trebuie să fie efectuate în mod imprevizibil și trebuie fie să aibă loc cel puțin o dată la trei luni, fie să vizeze cel puțin 20 % din livrările furnizorului cunoscut către entitatea de desemnare.

350. Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al entității de desemnare.

351. Entitatea de desemnare trebuie să păstreze:

1) o listă a tuturor furnizorilor recunoscuți pe care i-a desemnat, cu precizarea datei de expirare a desemnării lor;

2) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor recunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.

352. În scopul monitorizării conformității, entitatea de desemnare, la solicitarea AAC, prezintă documentele prevăzute la pct. 351.

353. Dacă AAC sau entitatea de desemnare nu mai are convingerea că furnizorul recunoscut respectă obligațiile stabilite în subsecțiunea a 5-a a prezentei secțiuni, entitatea de desemnare îi retrage acestuia statutul de furnizor recunoscut fără întârziere.

Subsecțiunea a 5-a

Măsuri de securitate care trebuie aplicate

de transportatorii aerieni, furnizorii abilitați

și furnizorii de provizii de bord recunoscuți

354. Transportatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii de provizii de bord recunoscuți au următoarele obligații:

1) să numească o persoană responsabilă de securitate în cadrul întreprinderii;

2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNICSA înainte de a li se acorda acces la aceste provizii. Suplimentar, să se asigure că persoanele care implementează controlul de securitate al proviziilor de bord și persoanele care implementează alte măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de bord sunt instruite în conformitate cu PNICSA;

3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și la proviziile de bord;

4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord;

5) să aplice sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de bord sau să le protejeze fizic.

355. Pct. 354 subpct. 5) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.

356. Dacă un furnizor recunoscut utilizează pentru transportul proviziilor o altă întreprindere care nu este furnizor recunoscut al transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat, furnizorul recunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la pct. 354.

357. Măsurile suplimentare de securitate care sunt aplicate de transportatorii aerieni și de furnizori abilitați fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 3-a

Măsuri suplimentare de securitate la bordul aeronavei pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu

358. Pungile cu sigiliu destinate uzului la bordul aeronavei sunt livrate într-un ambalaj cu sigiliu, într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat.

359. După prima recepție într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat și până la momentul vânzării în aeronavă, lichidele, aerosolii, gelurile și pungile cu sigiliu sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate.

360. Dispoziții detaliate privind măsurile suplimentare de securitate pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Capitolul VIII

PROVIZII DE AEROPORT

Secțiunea 1

Dispoziții generale

361. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport destinate vânzării sau utilizării în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv al proviziilor destinate magazinelor duty-free și restaurantelor, este efectuat de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.

362. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la pct. 361, este efectuat de către furnizorii de provizii de aeroport recunoscuți, iar în lipsa acestora de către operatorul aeroportuar.

363. Proviziile sunt considerate provizii de aeroport din momentul în care sunt identificabile drept provizii care urmează să fie vândute, folosite sau puse la dispoziție în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor.

364. Lista articolelor interzise în proviziile de aeroport coincide cu lista de la pct. 156. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu pct. 150-155.

Secțiunea a 2-a

Măsuri de securitate

Subsecțiunea 1

Dispoziții generale

365. Proviziile de aeroport trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care:

1) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către operatorul aeroportuar care le livrează la propriul aeroport și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat; sau

2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor recunoscut și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri și până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat.

366. Proviziile de aeroport care provin din zone de securitate cu acces restricționat pot fi exceptate de la măsurile de securitate.

367. Atunci când există orice motiv să se creadă că proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate au făcut obiectul unei violări a integrității sau nu au fost

protejate împotriva intervențiilor neautorizate după momentul aplicării măsurilor de securitate respective, aceste provizii trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.

368. Masurile de securitate suplimentare aplicate proviziilor de aeroport fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Controlul de securitate

369. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de aeroport, mijloacele sau metodele trebuie să fie utilizate în funcție de natura respectivelor provizii și să corespundă unui standard suficient de înalt pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în provizii.

370. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate al proviziilor de aeroport:

1) control vizual;

2) control manual;

3) echipamente cu raze X;

4) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);

5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu subpct.1);

6) echipamente EVD aplicate în conformitate cu dispozițiile suplimentare emise de AAC și în combinație cu subpct. 1).

371. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă obiectul conține sau nu articole interzise, acesta este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

Secțiunea a 3-a

Desemnarea furnizorilor de provizii de aeroport

recunoscuți (furnizor recunoscut)

Subsecțiunea 1

Dispoziții generale

372. Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la subsecțiunea a 2-a a prezentei secțiuni și livrează provizii de aeroport este desemnată drept furnizor recunoscut de către operatorul aeroportuar.

373. Pentru a fi desemnat ca furnizor recunoscut, furnizorul prezintă operatorului aeroportuar:

1) „Declarația-angajament – furnizor de provizii de aeroport recunoscut”, conform anexei nr. 6. Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal;

2) Programul de securitate care conține măsurile de securitate menționate la subsecțiunea a 2-a a prezentei secțiuni.

374. Toți furnizorii recunoscuți sunt desemnați pe baza validării:

1) pertinenței și exhaustivității programului de securitate în ceea ce privește punctele din măsurile de securitate prevăzute la subsecțiunea a 2-a a prezentei secțiuni;

2) implementării fără deficiențe a programului de securitate.

375. Validarea programului de securitate și implementarea acestuia este efectuată de un validator al entității de desemnare, numit și instruit în acest scop conform prevederile PNICSA.

376. Validările sunt înregistrate și efectuate înainte de desemnare și repetate ulterior la fiecare doi ani.

376[1]. Dacă validarea nu se face în numele operatorului aeroportuar, orice înregistrare a acesteia trebuie pusă la dispoziția operatorului aeroportuar.

377. Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează fie:

1) printr-o vizită la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; fie

2) prin controale regulate, efectuate cu ocazia accesului în zona de securitate cu acces restricționat, ale proviziilor livrate de respectivul furnizor recunoscut, începând după desemnare, care includ:

a) verificarea faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului recunoscut a fost instruită în mod adecvat;

b) verificarea faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat;

c) controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor nerecunoscut.

378. Controalele prevăzute la pct. 377 subpct. 2) trebuie să fie efectuate în mod imprevizibil și trebuie fie să aibă loc cel puțin o dată la trei luni, fie să vizeze cel puțin 20 % din livrările furnizorului recunoscut către operatorul aeroportuar.

379. Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al operatorului aeroportuar.

380. Operatorul aeroportuar trebuie să păstreze:

1) o listă a tuturor furnizorilor recunoscuți pe care i-a desemnat, cu precizarea datei de expirare a desemnării lor;

2) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor recunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.

381. În scopul monitorizării conformității, operatorul aeroportuar, la solicitarea AAC, prezintă documentele prevăzute la pct. 380.

382. Dacă AAC sau operatorul aeroportuar nu mai are convingerea că furnizorul recunoscut respectă obligațiile stabilite la subsecțiunea a 2-a a prezentei secțiuni, respectivul operator aeroportuar îi retrage acestuia statutul de furnizor recunoscut fără întârziere.

Subsecțiunea a 2-a

Măsuri de securitate care trebuie aplicate de un furnizor recunoscut sau de un operator aeroportuar

383. Un furnizor recunoscut sau un operator aeroportuar care livrează provizii de aeroport în zona de securitate cu acces restricționat are următoarele obligații:

1) să numească o persoană responsabilă de securitate în cadrul întreprinderii;

2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNICSA înainte de a li se permite accesul la aceste provizii. Suplimentar, trebuie să se asigure că persoanele care implementează controlul de securitate al proviziilor de aeroport și persoanele care implementează alte măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de aeroport sunt instruite în conformitate cu prevederile PNICSA;

3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport;

4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport;

5) să aplice sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le va proteja fizic.

384. În timpul transportului nu se aplică în zona de operațiuni aeriene pct. 383 subpct. 5).

385. Dacă un furnizor recunoscut utilizează pentru transportul proviziilor la aeroport o altă întreprindere care nu este furnizor recunoscut al operatorului aeroportuar, acesta se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la subsecțiunea a 2-a a prezentei secțiuni.

Subsecțiunea a 3-a

Măsuri suplimentare de securitate pentru furnizarea

lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu

386. Pungile cu sigiliu trebuie livrate într-un ambalaj cu sigiliu, într-o zonă de operațiuni aeriene situată după punctul în care sunt controlate cărțile de îmbarcare sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat.

387. După prima recepție într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat și până la momentul vânzării de către punctul de vânzare, lichidele, aerosolii, gelurile și pungile cu sigiliu trebuie protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate.

Capitolul IX

MĂSURI DE SECURITATE ÎN ZBOR

Secțiunea 1

Securitatea cabinei de pilotaj în timpul zborului

și prevenirea accesului persoanelor neautorizate

388. - *abrogat.*

388[1]. Măsurile de securitate aplicate în zbor fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC prin Cerințele Tehnice „Dispoziții suplimentare de securitate aeronautică” (CT-DSSA).

389.-391. - *abrogate.*

Secțiunea 2 - *abrogată.*

Secțiunea 3 - *abrogată.*

Secțiunea a 4-a

Transportul armelor

409. Transportul autorizat al armelor în cabina de pasageri se permite personalului autorizat în conformitate cu prevederile art. 42 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

410. Pentru cazurile specificate la art. 42 alin. (2) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică armele de foc pot fi transportate de transportatorii aerieni numai ca bagaj de cală sau cargo, în următoarele condiţii:

1) armele de foc şi muniţia vor fi păstrate în compartimentul cargo, unde pasagerii nu

au acces pe durata zborului;

2) Poliţia de Frontieră a confirmat faptul că arma de foc nu este încărcată şi că nu reprezintă un pericol pentru siguranţa zborului;

3) muniţia va fi transportată separat, într-un alt bagaj;

4) armele de foc şi muniţia vor fi transportate în bagaje, cutii sau containere încuiate, astfel încât să fie protejate împotriva şocurilor şi a mişcărilor bruşte;

5) comandantul va fi informat despre transportul acestora;

6) toate entităţile competente vor fi informate despre transportul armelor de foc şi al muniţiei.

411. În procesul înregistrării pentru zbor, transportatorul aerian sau reprezentantul acestuia va accepta pentru transportare la bordul aeronavei armele sau muniția numai după ce va primi confirmarea în scris de la Poliția de Frontieră precum că pasagerul deține permisul sau autorizația de portarmă necesară și că, în cazul zborurilor internaționale, a îndeplinit formalitățile legale privind ieșirea din țară.

412. La rezervarea și procurarea biletului, pasagerii sunt obligați să-și declare intenția de a transporta arme sau muniție. Pasagerii care nu au declarat despre astfel de intenție nu vor fi acceptați la bordul aeronavei.

413. Personalul Poliției de Frontieră responsabil de verificarea armelor de foc şi a muniţiilor este instruit corespunzător şi autorizat în acest sens.

414. Verificarea armelor de foc şi a muniţiilor se realizează în condiții de siguranță, într-o încăpere dotată corespunzător de către operatorul aeroportuar.

415. Transportatorul aerian este responsabil pentru protecția armelor și a muniției, din momentul în care acestea sunt preluate de la pasager până în momentul în care sunt predate acestuia.

416. Măsurile de securitate suplimentare cu privire la transportul armelor fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Capitolul X

RECRUTAREA ŞI INSTRUIREA PERSONALULUI

Secțiunea 1

Verificarea antecedentelor

417. Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, FSNA și Serviciul de Informații și Securitate sau entitatea care angajează persoane ce aplică sau sunt responsabile de aplicarea măsurilor de securitate, asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.

418. Persoanele care vor trece printr-o verificare aprofundată a antecedentelor sunt următoarele:

1) persoanele recrutate sau angajate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o zonă de securitate cu acces restricționat sau într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat, sau

2) cele recrutate sau angajate, care solicită emiterea unei legitimații de aeroport și/sau de membru de echipaj;

3) cele recrutate sau angajate, care au acces la componentele critice ale infrastructurii, ale facilităților și ale sistemelor FSNA;

4) persoanele cu responsabilități generale la nivel național legate de asigurarea faptului că programele de securitate și implementarea acestora respectă prevederile legale (manageri de securitate);

5) instructorii de securitate.

418[1]. Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, FSNA și alți agenți aeronautici sunt responsabili de recepționarea, procesarea și solicitarea avizării informațiilor prezentate în cadrul procesului de verificare a antecedentelor cu Poliția de Frontieră și Serviciul de Informații și Securitate pentru persoanele prevăzute la pct. 418, în funcție de categoriile de personal angajate.

419.- **422**. - *abrogate.*

423. Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, FSNA, Poliția de Frontieră și Serviciul de Informații și Securitate instituie un mecanism adecvat și eficace care presupune:

1) coordonarea;

2) recepționarea; și

3) schimbul de informații atât la nivel interinstituțional, cât și la nivel extern, în scopul evaluării informațiilor pertinente pentru verificarea antecedentelor.

424. Verificarea antecedentelor se face prin:

1) verificarea aprofundată a antecedentelor, care trebuie:

a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;

b) să acopere cazierul judiciar detaliat din toate statele de rezidență din ultimii cinci ani cel puțin;

c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din ultimii cinci ani cel puțin;

d) să cuprindă aviz negativ sau pozitiv, de la Poliția de Frontieră și de la Serviciul de Informații și Securitate, obținut ca urmare a procesului de coordonare, realizat în conformitate cu procedurile interne și care se bazează pe informații veridice, concludente și relevante pentru capacitatea unei persoane de a îndeplini o funcție, care necesită o verificare aprofundată a antecedentelor. În vederea eficientizării procesului, procedura respectivă nu se va limita la aspectele de verificare menționate la lit. a), b) și c) și trebuie finalizată cu aviz negativ sau pozitiv;

e) pentru personalul serviciilor de securitate, coordonarea eventualei angajări cu Serviciul de Informații și Securitate.

2) - *abrogat.*

424[1]. În cazul în care se constată cel puțin un criteriu menționat la punctele de mai jos, verificarea antecedentelor se consideră nereușită:

1) dacă nu a fost posibil de stabilit identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;

2) dacă se constată că au fost prezentate informații false, denaturate, incomplete sau eronate în chestionarul cu date personale sau în documentele anexate la dosar;

3) dacă, în conformitate cu înregistrările din cazierul judiciar detaliat din toate statele de rezidență din ultimii cinci ani, cel puțin persoana verificată a fost condamnată pentru comiterea următoarelor infracțiuni:

a) participarea la un grup infracțional organizat;

b) traficul de ființe umane;

c) exploatarea sexuală a copiilor și pornografia infantilă;

d) traficul ilicit de stupefiante și substanțe psihotrope;

e) traficul ilegal de arme, muniții și materiale explozibile;

f) corupția;

g) frauda, inclusiv frauda care aduce atingere intereselor financiare ale UE;

h) spălarea produselor infracțiunii și falsificarea de monedă, inclusiv falsificarea monedei euro;

i) infracțiuni informatice și criminalitatea cibernetică;

j) infracțiuni împotriva mediului, inclusiv traficul ilicit de specii de animale pe cale de dispariție și traficul ilicit de specii și soiuri de plante pe cale de dispariție;

k) facilitarea intrării și șederii neautorizate;

l) omorul și vătămarea corporală gravă;

m) traficul ilicit de organe și țesuturi umane;

n) răpirea, lipsirea de libertate în mod ilegal și luarea de ostatici;

o) furtul organizat și tâlhăria prin folosirea unei arme;

p) traficul ilicit de bunuri culturale, inclusiv antichități și opere de artă;

q) contrafacerea și pirateria produselor;

r) falsificarea de documente administrative și uzul de fals;

s) traficul ilicit de substanțe hormonale și alți factori de creștere;

t) traficul ilicit de materiale nucleare sau radioactive;

u) violul;

v) infracțiunile de competența Curții Penale Internaționale;

w) sechestrarea ilicită a aeronavelor/navelor;

x) sabotajul;

y) traficul de autovehicule furate;

z) spionajul industrial;

4) dacă în conformitate cu înregistrările din cazierul judiciar detaliat, persoana verificată a fost condamnată pentru comiterea altor infracțiuni decât cele menționate la subpunctul 3) și nu a expirat termenul de prescripție stabilit de legislația penală;

5) dacă persoana supusă verificării nu a putut să prezinte motive întemeiate privind lacunele constatate în experiența de muncă, studiile și orice lacună din ultimii cinci ani cel puțin;

6) dacă a fost prezentat un aviz negativ ca urmare a procedurii de coordonare efectuate de Poliția de Frontieră;

7) dacă a fost prezentat un aviz negativ ca urmare a procedurii de coordonare efectuate de Serviciul de Informații și Securitate.

425. Verificarea standard a antecedentelor sau a informațiilor prevăzute la pct. 424 subpct. 1) lit. a)-c) ale unei verificări aprofundate a antecedentelor trebuie să fie încheiate înainte ca persoana în cauză să participe la un curs inițial de instruire în domeniul securității care presupune accesul la informații ce nu sunt disponibile publicului din cauza caracterului lor sensibil din punctul de vedere al securității.

426. Atunci când este cazul informațiilor prevăzute la pct. 424 subpct. 1) lit. d) şi e) a unei verificări aprofundate a antecedentelor trebuie să fie încheiată înainte ca o persoană să fie autorizată să aplice sau să fie responsabilă de aplicarea controlului de securitate, a

controlului accesului sau a altor măsuri de securitate.

427. Se consideră că verificarea antecedentelor nu a fost încheiată cu succes dacă nu sunt îndeplinite în mod satisfăcător toate elementele menționate la pct. 4241 sau dacă, în orice moment, aceste elemente nu oferă nivelul necesar de asigurare privind fiabilitatea persoanei în cauză.

428. Verificările antecedentelor vor fi repetate la intervale regulate care nu depășesc 12 luni.

429. Orice angajator va notifica prompt, în scris, operatorul aeroportuar și AAC, cu privire la orice eveniment care ar putea afecta fiabilitatea persoanei în cauză.

430. Verificările antecedentelor finalizate cu succes înainte de intrarea în vigoare a prezentului Program vor rămâne valabile până la expirarea lor sau cel târziu până la 30 iunie 2024, dacă această dată survine prima.

Secțiunea a 2-a

Recrutarea şi instruirea

431. Procesul de recrutare pentru toate persoanele selectate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o zonă de securitate cu acces restricționat sau într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat, sau care au acces neînsoțit la mărfurile și la poșta destinate transportului aerian, la poșta transportatorului aerian și la materialele transportatorului aerian, la proviziile de bord și la proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate, trebuie să includă cel puțin depunerea unei cereri scrise și un interviu care să permită o evaluare inițială a capacităților și a aptitudinilor.

432. Persoanele recrutate pentru a aplica măsuri de securitate trebuie să aibă capacitățile și aptitudinile fizice și mentale necesare pentru a executa cu eficacitate sarcinile care le sunt atribuite și trebuie să fie informate cu privire la natura acestor cerințe de la începutul procesului de recrutare.

433. Capacitățile și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea atribuţiilor funcționale vor fi evaluate în timpul procesului de recrutare și înainte de finalizarea oricărei perioade de probă, în baza cerințelor PNICSA și a procedurilor elaborate de angajator.

434. Dosarele de recrutare, inclusiv rezultatele tuturor testelor de evaluare, se păstrează pentru toate persoanele recrutate, cel puțin pe durata contractului acestora.

434[1]. Pentru a răspunde amenințării interne și fără a aduce atingere conținutului cursurilor de pregătire și competențelor personalului enumerate în PNICSA, programul de securitate al operatorilor și entităților trebuie să includă o politică internă adecvată și măsuri conexe pentru creșterea gradului de conștientizare în rândul personalului și promovarea unei culturi a securității.

435. Prevederile detaliate referitoare la instruirea personalului în domeniul

securității aeronautice sunt prevăzute în PNICSA.

Capitolul XI

ECHIPAMENTELE DE SECURITATE

Secțiunea 1

Dispoziții generale

Subsecțiunea 1

Responsabilități

436. Operatorul aeroportuar este responsabil de implementarea prevederilor prezentului capitol, inclusiv de alocarea de spații adecvate, dotarea acestora cu echipamentele necesare bunei desfășurări a activităților, dotarea cu echipamente hardware și software, precum și de asigurarea întreținerii, actualizarea și modernizarea acestora.

437. Operatorul aeroportuar trebuie să ia măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că echipamentele de securitate corespund standardelor prevăzute în prezentul Program.

438. Operatorul aeroportuar trebuie să se asigure că producătorul de echipamente furnizează concepte de operare pentru echipamentele respective.

439. Echipamentele de securitate trebuie să fie evaluate și folosite în conformitate cu conceptele de operare prevăzute la pct. 438.

440. În cazul în care sunt combinate mai multe echipamente de securitate, fiecare dintre acestea trebuie să îndeplinească specificațiile definite și să respecte standardele prevăzute în prezentul capitol, atât în cazul în care sunt folosite separat, cât și în cazul în care sunt folosite în combinație ca sistem.

441. Echipamentele trebuie să fie amplasate, instalate și întreținute în conformitate cu cerințele producătorilor de echipamente.

Subsecțiunea a 2-a

Verificări de rutină ale echipamentului

442. Utilizatorul trebuie să efectueze verificări de rutină ale fiecărui echipament de securitate în conformitate cu prevederile programului aeroportuar de securitate.

Secțiunea a 2-a

Porți detectoare de metale (WTMD)

Subsecțiunea 1

Dispoziții generale

443. WTMD trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate.

444. Detectarea cu ajutorul WTMD trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.

445. WTMD trebuie să fie fixată ferm pe o bază solidă. WTMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.

446. Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale WTMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.

447. WTMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform pct. 443. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 2 metri.

448. Alarma vizuală trebuie să dea o indicație despre intensitatea semnalului detectat de WTMD.

449. WTMD trebuie să fie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.

450. Cerinţele detaliate de performanţă pentru WTMD fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde aplicabile WTMD

451. WTMD le sunt aplicabile două standarde.

452. Cerinţele detaliate cu privire la standardele prevăzute la pct. 451 fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

453. Toate WTMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1, în conformitate cu procesul comun de evaluare a echipamentelor de securitate al Conferinței Europene a Aviației Civile (în continuare- *PCE-CEAC*).

454. Toate WTMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2, în conformitate cu PCE-CEAC.

454[1]. Toate WTMD instalate începând cu 1 iulie 2023 trebuie să corespundă standardului 1.1 sau 2.1.

Subsecțiunea a 3-a

Cerințe suplimentare aplicabile WTMD

455. WTMD trebuie să fie capabile:

1) să genereze un semnal sonor și/sau vizual la un anumit procentaj al persoanelor care trec prin WTMD și care nu au declanșat alarma astfel cum se menționează la pct. 443. Trebuie să fie posibilă reglarea procentajului;

2) să calculeze numărul de persoane care au făcut obiectul controlului de securitate, excluzând orice persoană care trece prin WTMD în direcția opusă;

3) să calculeze numărul de alarme;

4) să calculeze numărul de alarme ca procentaj din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate.

Subsecțiunea a 4-a

Cerințe suplimentare aplicabile WTMD utilizate

în combinație cu echipamente de detectare

a metalelor din încălțăminte

(*shoe metal detection*)

456. Toate echipamentele WTMD utilizate în combinație cu echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica printr-un semnal vizual cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate, iar acest semnal trebuie să corespundă înălțimii la care obiectul sau obiectele se situează pe persoana care trece prin echipamentele respective. Acest lucru trebuie să se întâmple indiferent de tipul și numărul obiectelor și orientarea acestora.

457. Toate echipamentele WTMD utilizate în combinație cu echipamente SMD trebuie să fie capabile să detecteze și să indice toate alarmele generate de obiectele metalice aflate asupra unei persoane în cel puțin două zone. Prima zonă trebuie să corespundă zonei inferioare a picioarelor unei persoane și trebuie să se afle între podea și o distanță de maximum 35 cm deasupra podelei. Toate celelalte zone trebuie să se situeze mai sus de prima zonă.

Secțiunea a 3-a

Detectoare portabile de metale (HHMD)

458. HHMD trebuie să fie capabile de a detecta obiectele din metale feroase și neferoase. Detectarea și identificarea poziției metalului detectat trebuie să fie indicate prin declanșarea unei alarme.

459. Mijloacele de reglare a setărilor de sensibilitate ale HHMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.

460. HHMD trebuie să declanșeze o alarmă sonoră în momentul detectării obiectelor metalice. Alarma trebuie să fie perceptibilă pe o rază de 1 metru.

461. - *abrogat.*

462. HHMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.

Secțiunea a 4-a

Echipamente cu raze X

463. Cerințele cu privire la echipamentele cu raze X și caracteristicile standard ale pieselor de testare a acestora sunt cuprinse în dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC.

463[1]. Toate echipamentele instalate cel târziu începând cu 1 ianuarie 2023, care urmează să fie utilizate pentru controlul de securitate al mărfurilor și al poștei, precum și al poștei transportatorului aerian și al materialelor transportatorului aerian care fac obiectul măsurilor de securitate în conformitate cu capitolul V trebuie să ofere vizualizare din unghiuri multiple.

Se permite utilizarea echipamentelor cu raze X cu un singur unghi de vizualizare instalate înainte de 1 ianuarie 2023 până la următoarele date:

1) echipamentele cu raze X cu un singur unghi de vizualizare instalate înainte de 1 ianuarie 2016, cel târziu până la 31 decembrie 2025;

2) echipamentele cu raze X cu un singur unghi de vizualizare instalate începând cu 1 ianuarie 2016, pe o perioadă maximă de zece ani de la data instalării lor sau cel târziu până la 31 decembrie 2027, luându-se în considerare data care survine prima.

Secțiunea a 5-a

Sisteme de detectare a explozibililor (EDS)

Subsecțiunea 1

Dispoziții generale

464. EDS trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de material exploziv sau chimic în bagaje sau în alte expedieri.

465. Detecția trebuie să fie independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv sau chimic.

466. EDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:

1) atunci când detectează materiale explozive;

2) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor explozive;

3) atunci când conținutul unui bagaj sau al unei expedieri este prea dens pentru a fi analizat.

467. Cerinţele detaliate de performanţă pentru EDS fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde aplicabile EDS

468. Toate echipamentele EDS trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1) echipamentele instalate înainte de 1 septembrie 2014 trebuie să corespundă cel puțin standardului 2;

2) echipamentele instalate în perioada 1 septembrie 2014-31 august 2022 trebuie să corespundă cel puțin standardului 3;

3) echipamentele instalate în perioada 1 septembrie 2022-31 august 2026 trebuie să corespundă cel puțin standardului 3.1;

4) echipamentele instalate începând cu 1 septembrie 2026 trebuie să corespundă cel puțin standardului 3.2.

469. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână trebuie să respecte cel puțin standardul C1, în conformitate cu PCE-CEAC.

470. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână care conțin computere portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni trebuie să respecte cel puțin standardul C2, în conformitate cu PCE-CEAC.

471. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână care conțin computere portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni, precum și lichide, aerosoli și geluri trebuie să respecte cel puțin standardul C3, în conformitate cu PCE-CEAC.

471[1]. Toate echipamentele EDS care corespund standardului C3 se consideră a fi echivalente cu echipamentele LEDS care corespund standardului 2 pentru controlul de securitate al LAGS.

Secțiunea a 6-a

Proiectarea de imagini virtuale de articole periculoase

(*Threat Image Projection*)

Subsecțiunea 1

Principii generale

472. Sistemul de proiectare de imagini virtuale de articole periculoase (în continuare

– *TIP*) trebuie să fie capabil de a proiecta imagini combinate de articole periculoase (*combined threat images,* în continuare – *CTI*) sau imagini fictive de articole periculoase (*fictional threat images,* în continuare – *FTI*).

473. CTI sunt imagini radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri care conțin articole periculoase.

474. FTI sunt imagini radioscopice ale articolelor periculoase care sunt proiectate în cadrul imaginilor radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri supuse controlului de securitate.

475. Articolele periculoase trebuie să fie distribuite uniform în cadrul imaginii radioscopice a bagajelor și a altor expedieri supuse controlului de securitate, și nu într-o poziție fixă. Procentul de CTI și FTI care urmează să fie proiectate trebuie să poată fi fixat.

476. Atunci când sunt utilizate CTI:

1) conceptul de operare trebuie să asigure că operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate vedea bagajele și alte expedieri care sunt introduse în echipamentele cu raze X sau în echipamentele EDS și nu poate stabili că o imagine CTI este sau ar putea fi proiectată;

2) sistemul și dimensiunea bibliotecii TIP trebuie să asigure, în mod rezonabil, că un operator nu este expus din nou la aceeași imagine CTI în decursul a 12 luni.

477. Sistemul TIP nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X sau a echipamentelor EDS.

478. Operatorul nu trebuie să primească niciun indiciu potrivit căruia o imagine CTI sau FTI urmează să fie proiectată sau a fost proiectată până la afișarea unui mesaj conform pct. 483 și 484.

479. Mijloacele de gestionare a sistemului TIP trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.

480. Operatorul aeroportuar desemnează un administrator TIP responsabil de managementul configurației sistemului TIP.

481. Operatorul aeroportuar monitorizează cu regularitate implementarea corectă a sistemelor TIP și se asigură că acestea sunt configurate corect, inclusiv în ceea ce privește proiectarea realistă și relevantă de imagini CTI și FTI, dacă sunt utilizate, că sunt în conformitate cu cerințele și că dispun de biblioteci de imagini actualizate.

Subsecțiunea a 2-a

Compoziția sistemului TIP

482. Sistemul TIP conţine cel puțin următoarele elemente:

1) bibliotecă de CTI sau FTI;

2) un mijloc de afișare a mesajelor și de ștergere a lor;

3) un mijloc de înregistrare și de prezentare a rezultatelor privind reacțiile fiecărui operator în parte.

483. Sistemul TIP afişează un mesaj destinat operatorului în fiecare dintre următoarele situații:

1) atunci când operatorul a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;

2) atunci când operatorul nu a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;

3) atunci când operatorul a reacționat, însă nu a fost proiectată o imagine CTI sau FTI;

4) atunci când o tentativă de proiectare a unei imagini CTI sau FTI a eșuat și a fost vizibilă pentru operator.

484. Mesajul prevăzut la pct. 483 este afișat astfel încât să nu mascheze imaginea bagajului sau a expedierii la care se referă. Mesajul rămâne afișat până în momentul în care operatorul îl șterge. În cazurile indicate la pct. 483 subpct. 1) și 2), mesajul este afișat în același timp cu imaginea CTI sau FTI.

485. Accesul la echipamentul dotat cu un sistem TIP instalat și activat trebuie să necesite utilizarea unui cod unic de identificare a operatorului.

486. Sistemul TIP trebuie să fie capabil de a stoca rezultatele privind reacțiile fiecărui operator în parte timp de cel puțin 12 luni, într-un format care să permită întocmirea de rapoarte.

487. Detaliile suplimentare cu privire la compoziţia sistemului TIP fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 7-a

Echipamente pentru detectarea urmelor

de explozibili (ETD)

488. Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie capabile să colecteze și să analizeze urme de particule de pe suprafețele contaminate/conținutul bagajelor sau al expedierilor și să indice, prin declanșarea unei alarme, prezența explozibililor sau a materialelor chimice.

489. În scopul controlului de securitate, ETD trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:

1) consumabilele nu trebuie să fie utilizate după data menționată în recomandările producătorului consumabilelor sau în cazul în care performanțele consumabilelor par a se fi deteriorat prin utilizare;

2) echipamentele ETD sunt utilizate numai într-un mediu pentru care echipamentul a fost autorizat pentru utilizare.

490. Cerinţele detaliate cu privire la standardele aplicabile ETD care utilizează mostre de particule și de vapori fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

491. Cerinţele detaliate de performanţă pentru ETD fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 8-a

Echipamente utilizate pentru controlul de securitate

al lichidelor, aerosolilor și gelurilor

Subsecțiunea 1

Principii generale

492. Echipamentele utilizate pentru controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor (în continuare – *LEDS*) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de materii periculoase în lichide, aerosoli și geluri.

493. Detectarea trebuie să fie independentă de forma sau materialul recipientului cu lichide, aerosoli și geluri.

494. Echipamentele LEDS trebuie să fie utilizate în așa fel încât să se garanteze că recipientul este poziționat și orientat într-o manieră care să permită valorificarea în întregime a capacităților de detecție.

495. Echipamentele LEDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:

1) atunci când detectează materiale periculoase;

2) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor periculoase;

3) atunci când nu poate determina dacă respectivele lichide, aerosoli sau geluri sunt inofensive sau nu;

4) atunci când conținutul bagajului supus controlului de securitate este prea dens pentru a fi analizat.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde pentru echipamentele LEDS

496. Cerinţele detaliate cu privire la standardele aplicabile și cerințele de funcționare

pentru echipamentele LEDS fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

497. Toate echipamentele LEDS trebuie să respecte standardul 2, în conformitate cu PCE-CEAC.

Secțiunea a 9-a

Scanere de securitate

Subsecțiunea 1

Principii generale

498. Un scaner de securitate este un sistem de examinare a persoanelor care are capacitatea de a detecta obiecte metalice și nemetalice distincte de pielea umană, purtate asupra corpului sau în haine.

499. Un scaner de securitate cu examinator uman poate consta într-un sistem de detectare care redă imaginea corpului unei persoane pentru ca examinatorul uman să o analizeze și să stabilească faptul că persoana supusă controlului de securitate nu poartă pe corp niciun obiect metalic sau nemetalic distinct de pielea umană.

500. În cazul în care examinatorul uman identifică un obiect metalic sau nemetalic distinct de pielea umană, acesta îi comunică operatorului care efectuează controlul de securitate locul unde se află obiectul, pentru ca acesta din urmă să efectueze un control detaliat. În acest caz, se consideră că examinatorul uman face parte integrantă din sistemul de detectare.

501. Un scaner de securitate cu detectare automată a amenințărilor constă într-un sistem de detectare care recunoaște automat obiectele metalice și nemetalice distincte de pielea umană care sunt purtate pe corp de persoana supusă controlului de securitate. Atunci când sistemul identifică un astfel de obiect, locul unde se află acesta îi este indicat operatorului care efectuează controlul de securitate pe o figură schematică.

502. În scopul controlului de securitate al pasagerilor, un scaner de securitate trebuie să îndeplinească toate standardele următoare:

1) scanerele de securitate detectează și indică prin intermediul unei alarme cel puțin obiectele metalice și nemetalice specificate, inclusiv explozibili, atât individual, cât și în combinație;

2) obiectul trebuie să poată fi detectat indiferent de poziția și orientarea sa;

3) sistemul trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune;

4) scanerele de securitate trebuie să fie poziționate astfel încât funcționarea lor să nu fie afectată de nicio sursă de interferență;

5) funcționarea corectă a scanerelor de securitate trebuie să fie testată zilnic;

6) scanerul de securitate trebuie să fie folosit în conformitate cu conceptul de operare furnizat de producător.

503. Scanerele de securitate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să fie utilizate în conformitate cu reglementările naționale aplicabile din domeniul ocrotirii sănătății și siguranței privind limitarea expunerii publicului larg la câmpurile electromagnetice, precum și cu cerințele minime privind expunerea operatorilor la riscurile care pot fi provocate de câmpuri electromagnetice.

504. Cerinţele detaliate de performanţă pentru scanerele de securitate fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde pentru scanerele de securitate

505. Toate scanerele de securitate trebuie să îndeplinească cel puţin standardul 2, în conformitate cu PCE-CEAC.

506. Pentru scanerele de securitate instalate începând cu 1 ianuarie 2021 se va aplica standardul 2.1, în conformitate cu PCE-CEAC.

507. Cerinţele de performanţă pentru scanerele de securitate fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 3-a

Conceptul de operare

508. Fiecare tip de scaner de securitate trebuie să dispună de un document de concept operațional, care este considerat parte a sistemului.

509. Cerinţele cu privire la conceptul de operare pentru scanerele de securitate fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 4-a

Testul de rutină

510. Procedura de testare zilnică trebuie să fie efectuată conform specificațiilor din conceptul de operare, pentru a asigura funcționarea corectă a scanerului de securitate.

Secțiunea a 10-a

Scanere pentru încălţăminte

Subsecțiunea 1

Principii generale

511. Echipamentele de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate.

512. Echipamentele de detectare a explozibililor din încălţăminte (SED) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puţin explozibilii specificaţi.

513. Detectarea cu ajutorul SMD şi SED trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.

514. SMD şi SED trebuie să fie fixate pe o bază solidă.

515. SMD şi SED trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.

516. Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale SMD şi SED trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.

517. SMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform pct. 511. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 metru.

518. SED trebuie să aibă cel puţin o alarmă vizuală și sonoră care se declanșează în momentul detectării explozibililor, conform pct. 512. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 metru.

519. SMD trebuie să fie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.

520. Cerinţele detaliate de performanţă pentru SMD și SED fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde aplicabile SMD

521. Cerințele detaliate cu privire la standardele aplicabile SMD fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

522. Toate SMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1, în conformitate cu PCE-CEAC.

523. Toate SMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2, în conformitate cu PCE-CEAC.

524. Toate SMD trebuie să fie în măsură să stabilească cauza alarmelor generate de o WTMD, în zona cuprinsă între suprafaţa de sprijin a articolului de încălţăminte și cel puţin 35 cm deasupra acesteia.

Subsecțiunea a 3-a

Standarde aplicabile SED

525. Cerințele detaliate cu privire la standardele aplicabile SED fac obiectul unor dispoziţii suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 10[1]-a

Echipamente de detectare automată a articolelor interzise

Subsecțiunea 1

Principii generale

525[1]. Echipamentul APID trebuie să poată detecta și indica prin declanșarea unei alarme, articolele interzise conținute în bagaje sau în alte expedieri.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde pentru echipamentul APID

525[2]. Cerințele detaliate cu privire la standardele echipamentului APID fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 11 - *abrogată.*

Secțiunea a 12-a

Echipamente pentru detectarea vaporilor de explozibili

Subsecțiunea 1

Principii generale

533[1]. Echipamentele de detectare a vaporilor de explozibili (în continuare – *EVD*) trebuie să fie capabile să colecteze eșantioane de aer și să analizeze eșantioanele colectate pentru a detecta vaporii, aerosolii și/sau particulele prezente în aer care indică prezența explozibililor și a materialelor conexe explozibile.

533[2]. În cazul în care într-un eșantion se identifică prezența unor urme de explozibili sau materiale conexe explozibile, echipamentul EVD trebuie să declanșeze o alarmă.

533[3]. În scopul controlului de securitate cu echipamente EVD, se aplică următoarele cerințe:

1) echipamentele EVD se utilizează numai într-un mediu și în scopul pentru care au fost aprobate, și anume controlul de securitate:

a) al pasagerilor și al persoanelor, altele decât pasagerii (EVD-PX);

b) al bagajelor de mână (EVD-CB);

c) al bagajelor de cală (EVD-HB);

d) al mărfurilor și poștei destinate transportului aerian, al poștei transportatorului aerian și al materialelor transportatorului aerian, al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport (EVD-CS);

2) consumabilele nu trebuie să fie utilizate dincolo de recomandările producătorului acestora sau dacă performanțele consumabilelor par a se fi deteriorat prin utilizare.

Subsecțiunea a 2-a

Standarde pentru EVD

534. Toate echipamentele pentru detectarea vaporilor de explozibili utilizate pentru controlul de securitate al bagajelor de cală, al mărfurilor și al poștei destinate transportului aerian, al poștei transportatorului aerian și al materialelor transportatorului aerian încărcate în cala aeronavei, al proviziilor de bord, precum și al proviziilor de aeroport trebuie să corespundă cel puțin standardului 1, în conformitate cu PCE-CEAC.

535. Toate echipamentele EVD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor și al persoanelor, altele decât pasagerii, precum și al bagajelor de mână trebuie să corespundă cel puțin standardul 3, în conformitate cu PCE-CEAC.

536. Cerințele detaliate cu privire la standardele prevăzute la pct. 534 și 535 fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

537. Cerințele detaliate de performanță pentru EVD fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 13-a

Echipamente de detectare a metalelor (MDE)

538. Cerințele detaliate privind utilizarea MDE fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

539. Cerinţele detaliate de performanţă pentru MDE fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea a 14-a

Validarea echipamentelor

540. Utilizatorul de echipamente care achiziționează și pune în exploatare echipamente pentru aplicarea măsurilor de securitate se asigură că respectivele echipamente respectă standardele prevăzute în prezentul capitol.

541. Următoarele echipamente de securitate pot fi utilizate doar după ce au fost

supuse validării în corespundere cu cerințele stabilite de AAC:

1) porți detectoare de metale (WTMD);

2) echipamente cu raze X (X-RAY);

3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);

4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);

5) echipamente dotate cu sisteme de detectare a explozibililor lichizi (LEDS);

6) echipamente de detecție a metalelor (MDE);

7) scanere de securitate

8) scanere pentru încălțăminte;

9) echipamente pentru detectarea vaporilor de explozibili (EVD).

542. AAC va supune validării echipamentelor de securitate care se regăsesc pe lista PCE-CEAC și/sau OACI.

543. La solicitarea entității responsabile de dotare cu echipamente de securitate AAC va acorda suport în vederea selectării tipului de echipament, pentru a se convinge că acestea se regăsesc pe lista PCE-CEAC și/sau OACI.

544. AAC emite un raport de validare în baza verificării și constatării corespunderii cerințelor și parametrilor echipamentelor de securitate stabilite în prezentul capitol.

Capitolul XII

SECURITATEA MANAGEMENTULUI DE TRAFIC

AERIAN ŞI SERVICIILE DE NAVIGAŢIE AERIANĂ

545. FSNA va institui un sistem de management al securității pentru a asigura:

1) securitatea infrastructurii, facilităților, sistemelor și a personalului lor, în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în furnizarea serviciilor;

2) securitatea datelor operaționale pe care le primesc, le produc sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la acestea să fie rezervat exclusiv persoanelor autorizate;

3) securitatea informației operaționale și a tehnologiei comunicațiilor, inclusiv protecția infrastructurii informaționale.

546. Sistemul de management al securității va defini:

1) procedurile referitoare la evaluarea și reducerea riscurilor de securitate, monitorizarea și îmbunătățirea securității, examinările de securitate și diseminarea

rezultatelor;

2) mijloacele destinate să detecteze brețele de securitate și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate cu privire la securitate;

3) mijloacele de control al efectelor cauzate de brețele de securitate și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de reducere a riscurilor pentru prevenirea repetării acestora.

547. FSNA asigură autorizarea de securitate a personalului propriu, dacă este cazul, și coordonează cu Poliția de Frontieră și/sau Serviciul de Informații și Securitate și/sau AAC și/sau Ministerul Apărării pentru a asigura securitatea infrastructurii, a facilităților, a sistemelor, a personalului și a datelor lor.

548. FSNA întreprinde măsurile necesare pentru a preveni compromiterea rețelei și pentru a-și proteja sistemele, componentele utilizate și datele împotriva amenințărilor informatice și a amenințărilor la adresa securității cibernetice care pot duce la un act de intervenție ilicită în furnizarea serviciilor acestora.

549. FSNA stabilește măsuri de securizare a sistemelor și rețelelor informaționale utilizate în procesul managementului traficului aerian, precum și a informației procesate prin intermediul acestor sisteme și rețele astfel încât, pe de o parte, să se asigure protecția informației contra accesului neautorizat, divulgării, falsificării și manipulării, iar pe de altă parte, să nu fie afectată calitatea operațională a informației protejate în ceea ce privește timpul și efortul necesar accesării informației protejate.

550. Pentru a asigura comunicarea și coordonarea informațiilor și sarcinilor relevante de securitate și pentru a aborda probleme sau deficiențe sistemice, FSNA organizează întâlniri periodice sau ad-hoc cu părțile interesate, inclusiv prin participarea la ședințele Comitetului național de securitate aeronautică și la ședințele comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică, la invitație.

551. Măsurile de securitate pentru componentele infrastructurii situate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor vor fi stabilite și implementate de către FSNA în conformitate cu prevederile programului de securitate al operatorului aeroportuar.

552. Pentru a asigura flexibilitatea, integritatea și disponibilitatea continuă a infrastructurii și a serviciilor de navigație aeriană, FSNA implementează măsuri de protecție a componentelor infrastructurii localizate în interiorul și în afara zonelor de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor. Nivelul de protecție al acestor servicii și instalații va fi cel puțin echivalent nivelului de protecție a serviciilor și instalațiilor aflate în zonele de securitate cu acces restricționat al aeroporturilor.

Capitolul XIII

AMENINȚĂRI CIBERNETICE

Secțiunea 1

Programele de securitate cibernetică

553. AAC se asigură că operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA, alte entități definite în prezentul Program identifică și își protejează datele, sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice de importanță critică împotriva atacurilor cibernetice care ar putea afecta securitatea aeronautică prin crearea unui sistem de management al securității cibernetice, raportat la sistemul de management al securității.

554. Operatorii aeroportuari, transportorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA și entitățile definite în prezentul Program elaborează un program de securitate cibernetică, care se aprobă de AAC.

555. Programul de securitate cibernetică este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

556. Programul de securitate identifică datele, sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice de importanță critică și detaliază măsurile menite să asigure protecția împotriva atacurilor cibernetice, acțiuni de răspuns la astfel de atacuri, precum și acțiunile de recuperare în urma acestora.

556[1]. Administratorii de aeroporturi, transportatori aerieni și entitățile respective identifică în programul lor de securitate sau în orice document relevant la care se face trimitere în respectivul program de securitate datele și sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor critice descrise la punctul 553.

Secțiunea a 2-a

Măsuri de securitate

557. Măsurile detaliate de protecție sunt identificate, elaborate și puse în aplicare în conformitate cu o evaluare a riscurilor efectuată de către operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, FSNA sau entitatea respectivă, după caz.

557[1]. Agenția pentru Securitate Cibernetică este autoritatea desemnată ca fiind competentă pentru coordonarea și/sau monitorizarea dispozițiilor legate de securitatea cibernetică.

[Pct.557[1] modificat prin HG112 din 05.03.25, MO108-110/06.03.25 art.118; în vigoare 06.03.25]

557[2]. Atunci când administratorii de aeroporturi, transportatorii aerieni și entitățile definite în programul național de securitate a aviației civile fac obiectul unor cerințe de securitate cibernetică națională, Agenția pentru Securitate Cibernetică poate înlocui respectarea cerințelor din prezentul Program cu respectarea prevederilor actelor normative naționale.

[Pct.557[2] modificat prin HG112 din 05.03.25, MO108-110/06.03.25 art.118; în vigoare 06.03.25]

558. Măsurile de securitate sunt luate în considerare în timpul proiectării, implementării, funcționării și dispunerii noilor sisteme de protecție informațională cu utilizarea elementelor critice. La modificarea sistemelor de protecție informațională existente se va ține cont de măsurile de securitate în măsura în care este posibil.

559. Operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA și alte entități definite în prezentul Program asigură implementarea lanțului securizat de aprovizionare la achiziționarea produselor hardware și software, care urmează a fi utilizate în cadrul sistemului de protecție informațională cu utilizarea elementelor critice.

560. Cerințele suplimentare cu privire la măsurile securitate în domeniul amenințărilor cibernetice, inclusiv activități subsecvente acestor măsuri, fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

560[1]. Operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, FSNA și alte entități definite în prezentul Program trebuie să asigure securitatea rețelelor și a sistemelor informatice utilizate la prestarea serviciilor și, dacă sunt incluși în Lista furnizorilor de servicii în sectoarele și subsectoarele critice conform Legii nr. 48/2023 privind securitatea cibernetică, să îndeplinească obligațiile privind asigurarea securității cibernetice stabilite de legea respectivă.

[Pct.560[1] introdus prin HG112 din 05.03.25, MO108-110/06.03.25 art.118; în vigoare 06.03.25]

560[2]. Agenția pentru Securitate Cibernetică exercită funcția de supraveghere și control de stat asupra respectării de către operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, FSNA și alte entități definite în prezentul Program incluși în Lista furnizorilor de servicii a obligațiilor de asigurare a securității cibernetice stabilite de Legea nr.48/2023 privind securitatea cibernetică, în conformitate cu prevederile Legii nr. 131/2012 privind controlul de stat. Aceștia sunt obligați să asigure accesul Agenției pentru Securitate Cibernetică la informațiile, bunurile și încăperile deținute, necesare pentru realizarea obiectivelor controlului.

[Pct.560[2] introdus prin HG112 din 05.03.25, MO108-110/06.03.25 art.118; în vigoare 06.03.25]

Secțiunea a 3-a

Instruirea persoanelor cu roluri și responsabilități

în materie de amenințări cibernetice

561. Persoanele care pun în aplicare măsurile prevăzute la pct. 554 trebuie să aibă competențele și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea cu eficacitate a sarcinilor desemnate, în conformitate cu prevederile PNICSA. Persoanele respective trebuie să fie informate cu privire la riscurile cibernetice relevante pe baza principiului necesității de a cunoaște.

562. Persoanele care au acces la date sau sisteme trebuie să primească o instruire

corespunzătoare și specifică funcției ocupate, în conformitate cu prevederile PNICSA.

Capitolul XIV

DETECTAREA COMPORTAMENTALĂ

563. AAC elaborează un Program național de detectare comportamentală, care conține ansamblul de măsuri menite să contribuie la instituirea unor proceduri și realizarea unor acțiuni în vederea implementării detectării comportamentale, inclusiv prevederile referitoare la competențele specifice de recrutare, instruirea și certificarea personalului.

564. Operatorii aeroportuari și Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor prevăzute în Programul național de detectare comportamentală.

565. Detectarea comportamentală este supusă unor activități de monitorizare a conformității periodice de către AAC, pentru a asigura ajustările necesare în implementarea prevederilor Programului național de detectare comportamentală.

Capitolul XV

MANAGEMENTUL ACȚIUNILOR DE RĂSPUNS

LA ACTELE DE INTERVENȚIE ILICITĂ

566. Serviciul de Informații și Securitate elaborează și menține Planul naţional de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită, care cuprinde elemente de prevenire, măsurile și acțiunile detaliate de răspuns și recuperare în urma evenimentelor cauzate de acte de intervenție ilicită, precum și interacțiunea cu părțile implicate și responsabilitățile pentru luarea deciziilor la nivel național.

567. Operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA și alți agenți aeronautici care aplică standarde de securitate aeronautică și care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor de aeroport elaborează și mențin planuri proprii de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită.

568. Planurile de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită prevăzute la pct. 567 asigură implementarea prevederilor prezentului capitol, prevederilor Planului naţional de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită, altor prevederi din legislația națională referitoare la modul de acțiune, instrucțiuni și proceduri consecvente pentru personalul implicat în acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită, a prevederilor legate de instruirea teoretică și antrenamentul practic, mijloacele și sistemele de comunicație ce urmează a fi utilizate pe timpul acțiunilor de răspuns.

569. Complementar prevederilor pct. 568, planurile de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită ale operatorilor aeroportuari vor conține prevederi cu privire la crearea, activarea și funcționarea centrelor de operare de urgență a aeroportului.

570. Planurile de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită prevăzute la pct. 567 vor conține în mod obligatoriu prevederi cu privire la desfășurarea periodică a exercițiilor de răspuns la actele de intervenție ilicită la scară largă și exerciții după domenii specifice (segmentate).

571. În cadrul desfășurării exercițiilor prevăzute la pct. 570 este implicat inclusiv personalul cu atribuții de luare a deciziilor și/sau personalul cu atribuții delegate pentru luarea deciziilor în situațiile excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită.

572. Exercițiile de răspuns la actele de intervenție ilicită la scară largă se desfășoară cel puțin o dată la doi ani, cu participarea comună a tuturor entităților prevăzute la pct. 567. Serviciul de Informaţii şi Securitate asigură coordonarea și, după caz, organizarea şi desfăşurarea exercițiilor prevăzute în prezentul punct.

573. Exercițiile de răspuns la actele de intervenție ilicită după domenii specifice se desfășoară cel puțin o dată pe an.

574. Entitățile prevăzute la pct. 567 asigură organizarea și desfășurarea exercițiilor de răspuns la actele de intervenție ilicită după domenii specifice (segmentate).

575. Planurile de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită prevăzute la pct. 567 se avizează de către AAC și Serviciul de Informații și Securitate.

576. Planurile de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită trebuie să fie revăzute și testate periodic în scopul identificării posibilelor vulnerabilități și al stabilirii măsurilor necesare pentru eliminarea acestora.

577. Comandamentul Operațional Antiterorist este responsabil de aplicarea imediată a măsurilor de răspuns în cazul situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie ilicită.

578. Comandamentul Operațional Antiterorist este responsabil de organizarea și asigurarea procesului de negocieri.

579. La primirea unei notificări referitoare la un act de intervenție ilicită, care a avut loc într-un aeroport situat pe teritoriul Republicii Moldova sau care afectează o aeronavă în zbor pe teritoriul Republicii Moldova, operatorii aeroportuari sunt responsabili de activarea centrelor de operare de urgență a aeroportului și întreprinderea măsurilor ce se impun în conformitate cu planurile de reglementare a situaţiilor excepţionale legate de actele de intervenţie.

Anexa nr. 1

la Programul național de securitate

în domeniul aviației civile

REGULAMENT-CADRU

cu privire la organizarea și funcționarea

comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică

1. Prezentul Regulament-cadru stabilește modul de organizare și funcționare a comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică (în continuare – *comisii*).

2. Comisiile sunt organizate/constituite și activează în conformitate cu legislația națională, cu prevederile prezentului Regulament și cu propriile regulamente de organizare și funcționare.

3. Proiectul regulamentului de organizare și funcționare a comisiei se elaborează de către departamentul responsabil de securitate aeronautică al aeroportului, în baza prezentului Regulament-cadru.

4. Regulamentul de organizare și funcționare a comisiei și modificările ulterioare ale acestuia se aprobă de către Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare – *AAC*).

5. După aprobare, regulamentul de organizare și funcționare a comisiei se aduce la cunoștința membrilor acesteia. Membrii comisiei vor confirma, prin semnătură, faptul că au fost informați referitor la prevederile regulamentului de organizare și funcționare a comisiei.

6. Regulamentul de organizare și funcționare a comisiei poate fi amendat periodic în conformitate cu prevederile pct. 4. Propunerile pentru revizuirea regulamentului de organizare și funcționare a comisiei se înaintează în scris și se înregistrează la secretariatul operatorului aeroportuar de către membrii comisiei și sunt supuse dezbaterii în cadrul ședințelor comisiei.

7. Componența comisiei se aprobă de către AAC și este alcătuită din:

1) conducătorul general al operatorului aeroportuar;

2) reprezentanți ai organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile;

3) reprezentanți ai autorității administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

4) angajați ai Poliției de Frontieră care își desfășoară activitatea în aeroport;

5) după caz, angajați ai Serviciului de Informații şi Securitate care își desfășoară activitatea în aeroport;

6) după caz, angajați ai Serviciului de Protecție şi Pază de Stat care își desfășoară activitatea în aeroport;

7) angajați ai Serviciului Vamal care își desfășoară activitatea în aeroport;

8) după caz, comandantul unității militare de aviație (în cazul aeroporturilor mixte de staționare);

9) șefii serviciilor de securitate al operatorului aeroportuar şi ale transportatorilor

aerieni care activează în cadrul aeroportului.

Cu aprobarea AAC, în activitatea comisiei pot fi antrenate, în scop consultativ, şi alte persoane cu funcție de răspundere, precum şi specialiști din domeniul aviației civile.

8. Comisia are următoarele funcții:

1) să coordoneze implementarea și menținerea măsurilor și a procedurilor de securitate astfel cum este specificat în programul de securitate al operatorului aeroportului;

2) să supravegheze punerea în aplicare a deciziilor și a dispozițiilor Comitetului național de securitate aeronautică;

3) să supravegheze și să monitorizeze programul de securitate al aeroportului, inclusiv măsurile speciale introduse de administrația aeroportului, operatorii și chiriașii aeroportului;

4) să întocmească, să mențină și să revizuiască periodic lista punctelor vulnerabile și a echipamentelor și instalațiilor esențiale;

5) să se asigure că:

a) măsurile și procedurile de bază privind securitatea aeroportuară sunt adecvate pentru a face față amenințărilor și sunt în continuă monitorizare și, după caz, revizuire, asigurând aplicarea măsurilor corespunzătoare pe timp de situații normale și în perioade de tensiune intensificată, precum și în situații de urgență;

b) recomandările cu privire la măsurile și procedurile de securitate sunt puse în aplicare;

c) măsurile de securitate sunt prevăzute în programele de extindere sau modificare a aeroportului;

6) să elaboreze proceduri specifice conform prevederilor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;

7) să prezinte AAC și Comitetului național de securitate aeronautică anual și/sau la solicitare rapoarte privind starea securității aeronautice în aeroport, inclusiv măsurile şi procedurile de securitate aeronautică implementate şi cele planificate în vederea sporirii nivelului securității aeronautice;

8) să informeze membrii comisiei cel puțin o dată la trei luni, în cadrul ședințelor regulate, despre aplicabilitatea și menținerea la etapa actuală a măsurilor și procedurilor de securitate;

9) să prezinte AAC pentru promovare şi/sau aprobare propuneri de amendare și/sau aprobare a proiectelor de acte normative din domeniul securității aeronautice aeroportuare;

10) să informeze AAC cu privire la eficacitatea măsurilor și a procedurilor de securitate de pe aeroport și să raporteze problemele conexe care nu pot fi soluționate la

nivel local;

11) să se asigure că orice schimbare în proiectarea și construirea de noi facilități și oricare modificări ale instalațiilor aeroportului se integrează în aspectele de securitate aeronautică.

9. Președintele comisiei este conducătorul general al operatorului aeroportuar. În cazul absenței președintelui comisiei, atribuțiile acestuia sunt exercitate de către secretarul comisiei.

10. Secretar al comisiei este conducătorul departamentului responsabil de securitate al operatorului aeroportuar.

11. Președintele comisiei convoacă ședințele și aprobă agenda.

12. Membrii comisiei au dreptul să înainteze propuneri pentru agenda ședințelor, dar nu mai târziu de trei zile lucrătoare până la desfășurarea ședinței planificate.

13. Secretarul comisiei întocmește procesele-verbale ale ședințelor comisiei și le prezintă spre aprobare președintelui comisiei.

14. Ședințele comisiei au loc cel puțin o dată în trimestru. Comisia își exercită activitatea în conformitate cu agenda aprobată. Agenda ședinței și, după caz, materialele propuse spre examinare se transmit membrilor comisiei cu cel puțin trei zile lucrătoare înainte de desfășurarea ședinței.

15. Agenda ședinței poate fi modificată, fiind incluse și/sau excluse subiecte, cu argumentările adecvate și doar cu susținerea majorității membrilor prezenți.

16. Deciziile comisiei se aprobă cu majoritatea simplă de voturi (50% + 1) din numărul total al membrilor comisiei. Copiile procesului-verbal al fiecărei reuniuni a comisiei sunt puse la dispoziția membrilor comisiei.

17. Operatorul aeroportuar este responsabil de partea organizatorică, materială și tehnică necesară pentru buna desfășurare a ședințelor comisiei.

18. Deciziile comisiei sunt executorii pentru persoanele fizice și juridice care desfășoară activitate pe aeroportul respectiv.

19. Deciziile referitor la fiecare subiect în parte sunt adoptate prin vot deschis de către membrii comisiei și se semnează de către președinte și secretar. În cazul parității de voturi, hotărârea nu se adoptă, iar examinarea cauzei se amână pentru ședința imediat următoare. Membrii comisiei care nu sunt de acord cu hotărârile adoptate au dreptul să-şi exprime în scris opinia, care se anexează la procesul-verbal al ședinței.

20. La sfârșitul fiecărei ședințe se întocmește un proces-verbal, care este contrasemnat de către toți membrii prezenți. Membrii comisiei primesc câte o copie a procesului-verbal al ședinței.

21. Procesele-verbale se înscriu în registrul de procese-verbale. Registrul de procese-

verbale se numerotează pe fiecare pagină și se înregistrează. Pe ultima pagină, președintele comisiei semnează pentru certificarea numărului paginilor registrului și aplică ștampila operatorului aeroportuar.

22. Registrul de procese-verbale este însoțit de un dosar, care va conține, după caz, anexele proceselor-verbale și alte documente atașate (rapoarte, programe, informări, tabele, liste, solicitări, memorii, sesizări etc.), numerotate și îndosariate pentru fiecare ședință. Registrul și dosarul se păstrează într-un fișet securizat.

23. După caz, comisia se poate convoca în ședințe extraordinare. Ședințele extraordinare ale comisiei pot fi convocate fără expedierea prealabilă a înștiințărilor și a agendei aprobate a ședinței. În funcție de subiectele abordate, prin decizia președintelui comisiei, pentru participare la ședințele extraordinare ale comisiei poate fi convocat un număr restrâns de membri ai comisiei, cu coordonarea prealabilă și participarea obligatorie a AAC.

24. În cadrul activității comisiei participă grupuri permanente de lucru, și anume:

1) grupul de lucru pentru reglementare și proceduri;

2) grupul de lucru privind echipamentul și sistemele de control de securitate;

3) grupul de lucru privind situațiile de criză și amenințările securității.

25. Fiecare grup de lucru activează în baza unui regulament și este condus de un membru al grupului de lucru, ales cu votul majorității simple.

26. Componența și regulamentul fiecărui grup de lucru se aprobă prin decizia comisiei. Grupurile de lucru se subordonează comisiei.

27. Grupul de lucru are următoarele atribuții:

1) elaborează proiectele de proceduri noi, ajustează procedurile existente şi coordonează procesul de actualizare a acestora, necesare implementării cadrului normativ și a programului de securitate a aeroportului;

2) participă la ședințele privind dezbaterea modificărilor şi completărilor procedurilor necesare pentru implementarea cadrului normativ și a programului de securitate a aeroportului;

3) efectuează testarea şi evaluarea impactului soluțiilor existente și al soluțiilor noi propuse privind modernizarea, modificarea, actualizarea proceselor, sistemelor, echipamentelor de securitate; propune soluții și tehnologii noi pentru aplicare;

4) elaborează rapoarte periodice trimestriale cu date statistice și tehnice referitoare la starea sistemului de securitate al aeroportului;

5) analizează și elaborează rapoarte periodice trimestriale privind managementul situațiilor de criză;

6) elaborează periodic (trimestrial) lista de vulnerabilități și amenințări la adresa securității aeronautice, precum și identifică soluții și/sau măsuri de remediere.

28. La necesitate, comisia poate forma grupuri de lucru temporare.

29. Comisia informează în termene proxime Comitetul național de securitate aeronautică despre orice problemă legată de securitatea aviației civile care nu poate fi remediată la nivelul aeroportului sau care necesită a fi raportată în mod obligatoriu în conformitate cu prevederile legale.

30. Lucrările ședințelor comisei se desfășoară în limba română. Actele elaborate de către aceasta se redactează în mod obligatoriu în limba română.

Anexa nr. 2

la Programul național de securitate

în domeniul aviației civile

DECLARAȚIE-ANGAJAMENT

a agentului abilitat

În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că:

1) informațiile cuprinse în programul de securitate al întreprinderii sunt adevărate și corecte;

2) practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate vor fi implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;

3) programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației naționale, cu excepția cazului în care [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] informează Autoritatea Aeronautică Civilă că nu mai dorește să funcționeze ca agent abilitat;

4) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa Autoritatea Aeronautică Civilă în scris cu privire la:

a) modificările minore aduse programului propriu de securitate, cum ar fi numele întreprinderii, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile de securitate, cu promptitudine, dar nu mai târziu de10 zile lucrătoare; și

b) modificările majore planificate, cum ar fi proceduri noi de control de securitate, lucrări de construcție majore care ar putea afecta conformitatea sa cu legislația națională sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;

5) pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori/auditori;

6) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa Autoritatea Aeronautică Civilă despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la securitatea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în interiorul expedierilor;

7) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și

8) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa Autoritatea Aeronautică Civilă în cazul în care:

a) își încetează activitatea;

b) nu se mai ocupă de mărfurile/poșta destinate transportului aerian; sau

c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii:

Data:

Semnătura:

Anexa nr. 3

la Programul național de securitate

în domeniul aviației civile

DECLARAȚIA

transportatorului rutier de mărfuri

În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că la colectarea, transportul, depozitarea și livrarea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate [ÎN NUMELE AGENTULUI ABILITAT/TRANSPORTATORULUI AERIAN CARE APLICĂ MĂSURI DE SECURITATE PENTRU MĂRFURI SAU

POȘTĂ/EXPEDITORULUI CUNOSCUT], sunt respectate următoarele proceduri de securitate:

1) toți membrii personalului care transportă mărfurile/poșta destinate transportului aerian au beneficiat de instruire generală de conștientizare în materie de securitate. Suplimentar, dacă acestor membri ai personalului li se acordă acces nesupravegheat la mărfurile și poșta cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare, aceștia vor fi beneficiat de instruire în domeniul securității în conformitate cu prevederile PNICSA;

2) este verificată integritatea tuturor membrilor personalului care sunt recrutați și au acces la mărfurile/poșta destinate transportului aerian. Această verificare include cel puțin o verificare a identității (cu ajutorul unui buletin de identitate, al unui permis de conducere sau al unui pașaport cu fotografie) și o verificare a CV-ului și/sau a recomandărilor furnizate;

3) compartimentele de mărfuri ale vehiculelor sunt sigilate sau încuiate. Vehiculele cu prelată sunt securizate cu corzi TIR. Zonele de încărcare ale camioanelor cu platformă plată sunt ținute sub observație atunci când se transportă mărfuri destinate transportului aerian;

4) nemijlocit înainte de încărcare, compartimentul de mărfuri este examinat, iar integritatea acestei examinări se păstrează până la finalizarea operațiunii de încărcare;

5) fiecare șofer are asupra sa cartea de identitate, pașaportul sau permisul de conducere sau un alt document ce conține fotografia persoanei, eliberat sau recunoscut de autoritățile naționale;

6) șoferii nu fac opriri neprevăzute între punctul de colectare și cel de livrare. În cazul în care acest lucru este inevitabil, șoferul verifică, la întoarcere, securitatea încărcăturii și integritatea încuietorilor și/sau a sigiliilor. Dacă descoperă vreo urmă de intervenție, șoferul notifică acest fapt superiorului său, iar mărfurile/poșta destinate transportului aerian nu sunt livrate fără notificare la livrare;

7) transportul nu este subcontractat unui terț, cu excepția cazului în care terțul:

a) are un contract de transportator rutier de mărfuri cu un agent abilitat sau un expeditor cunoscut responsabil de transport [ACELAȘI NUME CA MAI SUS]; sau

b) este aprobat sau certificat de către Autoritatea Aeronautică Civilă; sau

c) are un contract de transportator rutier de mărfuri cu transportatorul rutier semnatar care impune ca terțul să nu subcontracteze ulterior și să pună în aplicare procedurile de securitate prevăzute în prezenta declarație. Transportatorul rutier semnatar poartă responsabilitate deplină pentru întregul transport în numele agentului abilitat sau al expeditorului cunoscut; și

8) nu subcontractez alte servicii (de exemplu, depozitarea) către o altă parte în afara unui agent abilitat sau a unei entități certificate ori aprobate și incluse în baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare de către Autoritatea Aeronautică Civilă în vederea furnizării respectivelor servicii.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii:

Numele și adresa întreprinderii:

Data:

Semnătura:

Anexa nr. 4

la Programul național de securitate

în domeniul aviației civile

DECLARAȚIE-ANGAJAMENT

a furnizorului abilitat

În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că:

1) informațiile cuprinse în programul de securitate al întreprinderii sunt adevărate și corecte;

2) practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate sunt implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;

3) programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației naționale, cu excepția cazului în care [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] informează Autoritatea Aeronautică Civilă că nu mai dorește să furnizeze provizii de bord direct la aeronave (și, prin urmare, nu mai dorește să funcționeze ca furnizor abilitat);

4) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa Autoritatea Aeronautică Civilă în scris cu privire la:

a) modificările minore aduse programului propriu de securitate, cum ar fi numele întreprinderii, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile de securitate, cu promptitudine, dar nu mai târziu de 10 zile lucrătoare; și

b) modificările majore planificate, cum ar fi proceduri noi de control de securitate, lucrări de construcție majore care ar putea afecta conformitatea sa cu legislația națională sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;

5) pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA

ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori/auditori;

6) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa Autoritatea Aeronautică Civilă despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la proviziile de bord, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în provizii;

7) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și

8) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa Autoritatea Aeronautică Civilă în cazul în care:

a) își încetează activitatea;

b) nu mai furnizează provizii de bord direct la aeronave; sau

c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii:

Data:

Semnătura:

Anexa nr. 5

la Programul național de securitate

în domeniul aviației civile

DECLARAȚIE-ANGAJAMENT

a furnizorului de provizii de bord recunoscut

În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII]:

1) numește o persoană responsabilă de securitate în cadrul întreprinderii;

2) se asigură că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de instruire

generală de conștientizare în materie de securitate înainte de a li se permite accesul la aceste provizii;

3) se asigură că persoanele care aplică măsuri de securitate, altele decât controlul de securitate al proviziilor de bord, sunt instruite în conformitate cu prevederile PNICSA; și

4) se asigură că persoanele care aplică măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de bord au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile;

5) nu permite accesul neautorizat la propriile spaţii de lucru și provizii de bord; și

6) se asigură, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord;

7) aplică sigilii cu elemente de probare a integrităţii tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de bord sau le protejează fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operaţiuni aeriene).

Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor recunoscut al transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menţionate anterior;

8) pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori/auditori;

9) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA TRANSPORTATORULUI AERIAN SAU AL FURNIZORULUI ABILITAT CĂRUIA ÎI FURNIZEAZĂ PROVIZII DE BORD] despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la proviziile de bord, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în provizii;

10) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și

11) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA TRANSPORTATORULUI AERIAN SAU AL FURNIZORULUI ABILITAT CĂRUIA ÎI FURNIZEAZĂ PROVIZII DE BORD] în cazul în care:

a) își încetează activitatea;

b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declaraţie.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii:

Data:

Semnătura:

Anexa nr. 6

la Programul național de securitate

în domeniul aviației civile

DECLARAȚIE-ANGAJAMENT

a furnizorului de provizii de aeroport recunoscut

În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII]:

1) numește o persoană responsabilă de securitate în cadrul întreprinderii;

2) se asigură că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate înainte de a li se permite accesul la aceste provizii. Suplimentar, va asigura că persoanele care implementează măsuri de securitate, altele decât controlul de securitate, în ceea ce privește proviziile de aeroport sunt instruite în conformitate cu prevederile PNICSA; și

3) se asigură că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile;

4) se asigură că persoanele care aplică măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de aeroport au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile;

5) nu permite accesul neautorizat la propriile spaţii de lucru și provizii de aeroport;

6) se asigură, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport;

7) aplică sigilii cu elemente de probare a integrităţii tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le protejează fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operaţiuni aeriene).

Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor recunoscut al operatorului aeroportuar, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menţionate anterior;

8) pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori/auditori;

9) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA OPERATORULUI AEROPORTUAR] despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la proviziile de aeroport, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în provizii;

10) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și

11) [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA OPERATORULUI AEROPORTUAR] în cazul în care:

a) își încetează activitatea;

b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Reprezentant legal

Numele:

Data:

Semnătura: