



GUVERNUL REPUBLICII MOLDOVA

HOTĂRÂRE Nr. _____

din _____ 2020

**Cu privire la aprobarea
Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile**

În temeiul art.36 din Legea nr.136/2017 cu privire Guvern (Monitorul Oficial, 2017, nr.252, art.412), art. 43 din Codul aerian al Republicii Moldova 301/2017 (Monitorul Oficial nr. 95-104/189 din 23.03.2018), și art.12 alin. (1) din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019 (Monitorul Oficial nr.400-406/356 din 31.12.2019), cu modificările ulterioare, Guvernul

HOTĂRĂȘTE:

1. Se aprobă Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile (se anexează).
2. Controlul asupra executării prezentei hotărâri se pune în sarcina Ministerului Economiei și Infrastructurii.

PRIM-MINISTRU

Ion CHICU

**Contrasemnează:
Ministrul economiei și infrastructurii**

Serghei RAILEAN

Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile

Prezenta Hotărâre transpune 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 299 din 14 noiembrie 2015, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/103 al Comisiei din 23 ianuarie 2019.

Titlu I . DISPOZIȚII GENERALE

Capitolul I.

SISTEMUL NAȚIONAL DE SECURITATE AL AVIAȚIEI CIVILE

Secțiunea 1. Obiectivul și scopul Programului Național în domeniul Aviației Civile

1. Programul național de securitate în domeniul aviației civile (în continuare PNSA) 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. Scopul programului este de a asigura securitatea activităților operatorilor naționali și străini care furnizează servicii de transport aerian din Republica Moldova, precum și entităților din Republica Moldova care asigură derularea zborurilor internaționale.

Secțiunea 2. Aplicabilitatea

2. Prezentul program se aplică:
 - 1) autorităților publice și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;
 - 2) aeroporturilor care deservește aviația civilă situate pe teritoriul Republicii Moldova și care nu sunt folosite în scopuri exclusiv militare;
 - 3) operatorilor aerieni înregistrați în Republica Moldova;
 - 4) operatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile specificate la subpunctul 2);
 - 5) entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la subpunctul 2) sau prin intermediul acestora.
3. Programul dat asigură implementarea și aplicarea standardelor și practicilor recomandate referitoare la securitatea aviației civile din Anexa 17 la Convenția de la Chicago și recomandărilor Documentului 30 a Conferinței Europene a Aviației Civile.

Secțiunea 3. Cadru normativ în domeniul securității aeronautice

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 1944 la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea nr. 97-XIII din 12.05.1994;
 - 2) Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963 ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea nr. 766-XII din 06.03.1996;
 - 3) Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, încheiată la Haga la 16 decembrie 1970, ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea nr. 766-XII din 06.03.1996;
 - 4) Convenția pentru reprimarea actelor de intervenție ilicită îndreptate contra securității aviației civile încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971, inclusiv Protocolul pentru reprimarea actelor ilicite de violență comise în aeroporturile internaționale din 24.02.1988, ratificate de Republica Moldova prin Hotărârea nr. 766-XII din 06.03.1996;
 - 5) Convenția cu privire la marcajul explozibililor plastici și în folie în scopul detectării adoptată la Montreal la 1 martie 1991, ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea nr. 766-XIII din 06.03.1996;
5. Acte normative naționale aplicabile pentru domeniul securității aviației civile:
- 1) Codul aerian al Republicii Moldova, nr. 301/2017
 - 2) Legea privind securitatea aeronautică, nr. 192/2019
 - 3) Codul contravențional al RM, nr.218/2008
 - 4) Codul penal al RM, nr.985/2002
6. În sensul prezentului Program se utilizează următoarele definiții:
- articole transportate de alte persoane decât pasagerii* - bunuri destinate uzului personal al persoanei care le transportă;
- bagaj securizat* - un bagaj de cală care urmează să plece, 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 definite la punctele 358-360.
- expeditor cunoscut* - un expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor comune de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri sau al poștei de către orice aeronavă;
- furnizor de provizii de aeroport recunoscut* – furnizor ale cărui măsuri și proceduri de securitate aeronautică corespund normelor de securitate aeronautică și standardelor de bază într-o măsură suficientă pentru a permite livrarea proviziilor de aeroport în zonele de securitate cu acces restricționat;
- 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 de corespondență și alte articole, altele decât poșta operatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale;

pungă prevăzută cu elemente de probare a integrității (security tamper-evident bag – STEB) - o pungă conformă cu liniile directe privind controlul de securitate recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale (ICAO);

PCE - procesul comun de evaluare a echipamentelor de securitate al Conferinței Europene a Aviației Civile (ECAC) este programul de testare de laborator a echipamentelor de securitate în raport cu cerințele de performanță existente care au fost instituite la nivelul UE (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;

Secțiunea 4. Protecția informațiilor

7. Autoritatea Aeronautică Civilă asigură protecția necesară și determină modalitățile de procesare a informațiilor clasificate din domeniul securității aeronautice, inclusiv a informațiilor oferite de alte state sau referitoare la alte state, pentru a nu admite utilizarea inadecvată sau divulgarea acestor informații.
8. PNSA sau părți ale acestuia, precum și programele de securitate ale operatorilor de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor fi protejate, în întregime sau în parte, prin măsuri de prevenire a publicării neautorizate a acestora. Pentru a se preveni dezvăluirea sau diseminarea unor informații importante 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 clasificate.
9. Accesul la PNSA și la programele de securitate ale agenților aeronautici va fi acordat pe principiul „strictei necesități”, în sensul că se va limita accesul pentru exclusiv pentru persoanele care au nevoie de informațiile conținute în aceste documente pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu.
10. Ca regulă generală, la stabilirea măsurilor de protecție a programelor de securitate aeronautică, se va evita supraprotecția acestora prin acordarea unui nivel de securitate nejustificat de ridicat, întrucât acest lucru limitează 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.
11. De cele mai multe ori, nevoia de a se acorda un nivel de securitate ridicat unor documente, rezultă din includerea unor informații specifice. Cum acesta e și cazul programelor de securitate, se recomandă ca informațiile foarte sensibile 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 să aibă acces la informațiile respective, iar pentru restul programului se poate acorda un nivel de securitate mai scăzut, astfel încât documentul să aibă o distribuție mai largă, la el având acces și persoanele care au nevoie de informațiile cu caracter mai general conținute de acesta.

12. În ceea ce privește protecția fizică a programelor de securitate aeronautică, ca o măsură minimă, se recomandă ca, atunci când nu sunt utilizate, aceste documente să fie păstrate în spații sigure cu acces doar pentru persoanele ce utilizează documentul în scop de serviciu, iar cheile păstrate în siguranță.
13. Vor fi clasificate ca „secret de serviciu” („restricted”), următoarele informații cu privire la/conținute în:
- 1) standardele de performanță și testele de certificare pentru echipamentele destinate controlului de securitate aeronautică;
 - 2) orice proceduri 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;
 - 5) rapoartele inspecțiilor/auditurilor interne, ale ECAC, ICAO, UE, sau ale autorităților din domeniul securității aeronautice din statele membre ECAC sau UE.
- Aceste informații vor putea fi puse doar la dispoziția autorităților din domeniul securității aeronautice din statele membre ECAC, ICAO, statele membre UE sau instituțiile UE cu care Republica Moldova a încheiat tratate bilaterale privind protecția acestor informații. Comunicarea acestor informații cu ocazia inspecțiilor/auditurilor internaționale ale aeroporturilor naționale, efectuate de către ECAC, ICAO sau instituțiile UE, se va face, de asemenea, numai după semnarea, înainte de începerea activității de inspecție/audit a unui acord de protecție a acestor informații.
14. Republica Moldova va trata ca fiind confidențiale orice informații care provin din rapoarte de inspecții ce privesc sistemele de securitate aeronautică ale altor state. Aceste informații, 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 echivalent celui stabilit de emitent. Informațiile de această natură vor putea fi dezvăluite numai cu acordul expres al statului sau organizației/instituției emitent(e).

Capitolul II.

ATRIBUȚII ȘI RESPONSABILITĂȚI

Secțiunea 1. Autoritatea competentă pentru securitatea aviației civile

15. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este autoritatea competentă a Republicii Moldova în domeniul securității aeronautice, care exercită următoarele atribuții și responsabilități:
- 1) elaborează, implementează și menține PNSA;
 - 2) definește și repartizează sarcini pentru aplicarea prevederilor PNSA;
 - 3) stabilește măsuri de coordonare a activităților dintre diferite instituții din Republica Moldova în conformitate cu responsabilitățile ce le revin prin PNSA;
 - 4) distribuie în scris părți relevante din actele normative subordonate PNSA pentru operatori, entități și altor părți implicate la implementarea diverselor aspecte de securitate a aviației, în baza principiului strictei necesități;
 - 5) revizuieste și menține eficacitatea PNSA, inclusiv re-evaluarea măsurilor și procedurilor de securitate a aviației și întreprinde acțiuni de remediere a vulnerabilităților;
 - 6) revizuieste și aprobă programele de securitate ale operatorilor de aeroport, operatorilor aerieni naționali și străini, entităților, agenților aeronautici și autoritățile de stat cărora le revin

responsabilități în aplicarea unor măsuri de securitate a aviației în conformitate cu Legea 192/2019 privind securitatea aeronautică;

- 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, mijloace de comunicare, echipament de securitate, precum și facilități de instruire;
- 8) elaborează și revizuieste Politica națională de securitate a aviației;
- 9) elaborează și emite reglementări, cerințe tehnice și proceduri și instrucțiuni aeronautice civile în materie de securitate a aviației;
- 10) asigură secretariatul Comitetului Național de Securitate a Aviației în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (5) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 11) asigură ca cerințele arhitecturale și de infrastructură necesare aplicării măsurilor de securitate să fie integrate în proiecte de construcție a noilor facilități aeroportuare și de modificare a celor existente, avizând aceste proiecte și construcții;
- 12) asigură implementarea măsurilor de control intern al calității de către operatorii de aeroport, operatorii aerieni naționali și străini, entităților, agenților aeronautici și structurilor de stat cărora, potrivit Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, le revin responsabilități în aplicarea unor măsuri de securitate a aviației;
- 13) realizează măsuri de monitorizare a conformității cum ar fi teste, audituri, inspecții pentru asigurarea conformității aeroporturilor, operatorilor de aeroport, operatorilor aerieni naționali și străini, entităților, agenților aeronautici și structurilor de stat cărora, potrivit Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, le revin responsabilități în aplicarea unor măsuri de securitate a aviației;
- 14) elaborează, asigură aplicarea și menține Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile, coordonează elaborarea și aprobă programele de instruire în domeniul securității aviației a agenților aeronautici, entităților și autorităților de stat;
- 15) elaborează, asigură aplicarea și menține un Program național de control al calității în domeniul securității aviației civile.

Secțiunea 2. Operatorul aeroportuar

16. Principalele atribuții și responsabilități ale operatorului de aeroport în domeniul securității aviației civile sunt următoarele:

- 1) elaborează, aplică și menține un program de securitate al aeroportului ce descrie măsurile de securitate de pe aeroport, în conformitate cu PNSA și reglementările naționale în domeniu;
- 2) desemnează un responsabil de securitatea aeroportuară care asigură aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate al aeroportului;
- 3) instituie Comisia aeroportuară de securitate a aviației și stabilește componența acesteia în conformitate cu cerințele de la art. 7 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 4) elaborează planul pentru situații de urgență, pentru a răspunde unei situații de criză de pe aeroport, inclusiv legate de amenințări noi, de ridicare a nivelului de amenințare, și de răspuns unui act de intervenție ilicită;
- 5) efectuează de comun cu Poliția de frontieră controlul de securitate al persoanelor, altor decât pasagerii, și al articolelor transportate;
- 6) efectuează de comun cu Poliția de frontieră controlul de securitate al vehiculelor care intră în zone de securitate cu acces restricționat;
- 7) realizează activități de supraveghere și de patrulare a zonelor cu acces restricționat cât și a zonelor ne-restricționate;

- 8) organizează activități frecvente de monitorizare și inspectare interne, pe principiul impredictibilității, urmare a evaluării amenințărilor și managementului riscurilor;
- 9) identifică vulnerabilitățile sistemului de securitate, inclusiv a echipamentelor de securitate și facilităților aeroportuare, revizuiește cu regularitate măsurile de securitate ale acestora;
- 10) asigură ca măsurile și procedurile de securitate existente sunt suficiente pentru a face față noilor amenințări și sunt continuu revizuite, pentru a face față în cazul situațiilor de urgență;
- 11) asigură integrarea cerințelor securității aviației în proiectele de autorizare a lucrărilor de construcție și verifică respectarea acestor cerințe la recepția lucrărilor de construcție, facilităților noi sau care urmează să fie modificate în vederea extinderii sau modernizării.

Secțiunea 3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană

17. Furnizorul de servicii de navigație aeriană (în continuare FSNA) elaborează și implementează programul de securitate aeronautică aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.
18. Programul de securitate aeronautică al FSNA va conține prevederi care să acopere cel puțin următoarele:
 - 1) măsuri de protecție a facilităților proprii în conformitate cu prevederile din PNSA;
 - 2) desemnarea unui responsabil de securitatea aeronautică a FSNA care asigură aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate;
 - 3) securitatea informațiilor operaționale și a tehnologiilor de comunicații, inclusiv protecția infrastructurii IT;
 - 4) măsuri de control al accesului în facilitățile proprii similare celor prevăzute pentru zonele de securitate cu acces limitat ale aeroportului;
 - 5) evaluarea amenințărilor și managementul riscurilor;
 - 6) măsuri și proceduri de răspuns în cazul comiterii unui act de intervenție ilicită;
 - 7) proceduri de raportare a actelor de intervenție ilicită și a evenimentelor care privesc securitatea aviației elaborate în conformitate cu reglementările emise de către autoritatea competentă pentru securitatea aviației.

Secțiunea 4. Entități care desfășoară activități în perimetrul aeroportului

19. Fiecare entitate care desfășoară activități în perimetrul aeroportului are obligația să elaboreze și să aplice un program de securitate propriu aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și să desemneze un responsabil de securitatea aeronautică care va asigura aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate.
20. Fiecare entitate care desfășoară activități în perimetrul aeroportului 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 care desfășoară activități în perimetrul aeroportului 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 care desfășoară activități în perimetrul aeroportului informează operatorul aeroportuar asupra oricărui eveniment care ar putea afecta activitatea de aviație civilă în aeroport.

- 23.** Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în afara perimetrului aeroportului, 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 autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și să desemneze un responsabil de securitatea aeronautică care va asigura aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate.

Secțiunea 5. Operatori aerieni

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

- 1) elaborează, aplică și menține un program de securitate propriu aprobat de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în conformitate cu PNSA și alte reglementări în domeniu;
- 2) desemnează un responsabil al securității aeronautice care să coordoneze aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate al operatorului;
- 3) organizează și menține o structură funcțională a serviciului de securitate propriu în funcție de importanță, mărime și vulnerabilitatea operațiunilor;
- 4) asigură selectarea și instruirea personalului cu atribuții în domeniul securității aviației civile în conformitate cu cerințele PNSA și a Programului național de instruire în domeniul securității aviației civile;
- 5) asigură aplicarea și urmărește respectarea dispozițiilor și normelor emise de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în domeniul securității aviației civile;
- 6) informează operatorul aeroportului asupra oricărui eveniment care ar putea afecta activitatea de aviație civilă în aeroport;
- 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.** Operatorii aerieni străini care operează curse comerciale pe/de pe aeroporturi din Republica Moldova trebuie să elaboreze și să implementeze un program de securitate a cărui copie scrisă va fi transmisă, la cerere, autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile pentru analiză din punct de vedere al conformității cu cerințele impuse de prezentul program în vederea aprobării sau validării.

Secțiunea 6. Serviciul de Informații și Securitate

- 26.** Principalele atribuții și responsabilități în domeniul securității aviației civile, dar care nu se limitează la, sunt următoarele:

- 1) elaborează și aprobă, în colaborare cu autoritățile cu competențe în domeniul securității aviației civile, planul național de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;
- 2) stabilește prevederi privind acțiunile de răspuns care includ, dar care nu se limitează la, combaterea terorismului, intervenție armată, negocierea privind ostacii și plasarea unui dispozitiv exploziv;
- 3) stabilește prevederi privind măsuri de răspuns imediate la adresa unor incidente majore în stat;
- 4) stabilește nivelul de alertă teroristă la nivel național și informează autoritățile competente, care urmează să întreprindă acțiunile necesare, conform prevederilor legislației în vigoare;

- 5) asigură organizarea și desfășurarea cu regularitate a exercițiilor în vederea, stabilirii, utilizării, verificării și modernizării capacităților operaționale a autorităților cu competențe în domeniul securității aeronautice.

Secțiunea 7. Poliția de Frontieră

27. Principalele atribuții și responsabilități în domeniul securității aviației civile, sunt următoarele:

- 1) asigură prevenirea și depistarea infracțiunilor la adresa facilităților de aviație civilă;
- 2) patrulează și supraveghează ariile terminalului aeroportuar și a zonelor ne-restricționate;
- 3) supraveghează la plecare și sosire pasagerii care pot prezenta pericol pentru aviația civilă;
- 4) asigură realizarea programului de securitate aeroportuară în măsura competenței sale;
- 5) asigură instruirea și certificarea conform Programul Național de Instruire în domeniul Securității Aviației Civile a personalului implicat în efectuarea controlului de securitate;
- 6) efectuează controlul de securitate al pasagerilor și bagajelor de mână;
- 7) efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală;
- 8) efectuează controlul de securitate al mărfurilor și poștei;
- 9) efectuează controlul de securitate al proviziilor de bord și de aeroport.
- 10) efectuează de comun cu operatorul aeroportului controlul accesului vehiculelor care intră în zone de securitate cu acces restricționat, în cazul bănuielilor rezonabile;
- 11) efectuează de comun cu operatorul aeroportului controlul de securitate al persoanelor, altor decât pasagerii, și al articolelor transportate, în cazul bănuielilor rezonabile.

Capitolul III.

COORDONARE ȘI COMUNICAȚII

Secțiunea 1. Comitetul Național de Securitate Aeronautică

28. Comitetul Național de Securitate Aeronautică este instituit pentru coordonarea activităților la nivel național, asigurarea implementării standardelor internaționale, precum și îndeplinirea și ajustarea cu regularitate a politicii naționale de securitate a aviației civile pentru a face față amenințărilor curente.

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

- 1) recomandă autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile măsuri de securitate necesare pentru a face față amenințărilor împotriva aviației civile și a facilităților acesteia;
- 2) supraveghează constant aplicarea măsurilor de securitate și face recomandări pentru modificarea acestor măsuri pentru a răspunde noilor amenințări, dar și recomandări pentru dezvoltarea tehnologiilor și tehnicilor de securitate a aviației;
- 3) asigură coordonarea măsurilor de securitate a aviației între ministere, departamente și alte entități responsabile de implementarea PNSA, în funcție de forma și de extinderea amenințărilor;
- 4) înaintează propuneri de elaborare sau amendare a politicii și reglementărilor de securitate a aviației;
- 5) promovează implementarea măsurilor de securitate care trebuie luate în considerație la construcția sau reconstrucția de facilități aeroportuare;
- 6) ține cont de recomandările Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică și recomandă autorității competente de securitate a aviației civile introducerea modificărilor în cadrul normativ național din domeniul securității aeronautice, după caz.

30. Comitetul Național de Securitate Aeronautică asigură suportul decizional, procedural și a eficienței măsurilor întreprinse de către organele abilitate pentru protecția aviației civile în prevenirea actelor de intervenție ilicită. Comitetul se va convoca odată la 6 luni sau după necesitate.

31. Componenta nominală a Comitetului Național de Securitate Aeronautică și Regulamentul privind organizarea și funcționarea acestuia se aprobă de Guvern.

Secțiunea 2. Comisia Aeroportuară de Securitate Aeronautică

- 32.** În scopul asigurării aplicării, dezvoltării și coordonării procedurilor și măsurilor de securitate pe aeroport în conformitate cu cerințele prezentului program, în toate aeroporturile din Republica Moldova se stabilesc Comisii aeroportuare de securitate aeronautică. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică vor revizui continuu eficiența măsurilor de securitate de pe aeroport, în baza analizei de risc prezentate de aeroportul vizat, a evenimentelor curente și a rezultatelor activităților de monitorizare a conformității la nivel de aeroport.
- 33.** Comisia aeroportuară de Securitate Aeronautică are următoarele atribuții,:
- 1) coordonează și supraveghează activitatea ce ține de implementarea PNSA pe aeroport;
 - 2) supraveghează și monitorizează implementarea programului de securitate aeroportuar, inclusiv măsurile speciale introduse de către operatorul aeroportuar, operatori și entități;
 - 3) consultă cu privire la elaborarea măsurilor și procedurilor de securitate care urmează să fie puse în aplicare pe aeroport, ținând cont de situația amenințărilor;
 - 4) asigură că orice schimbare în proiectarea și construirea de noi facilități și modificări ale instalațiilor existente de pe aeroport se integrează în aspectele de securitate aeronautică;
 - 5) oferă o platformă pentru discutarea aspectelor legate de securitatea aviației care afectează aeroportul și utilizatorii acestuia;
 - 6) monitorizează măsurile de securitate de pe aeroport, ia în considerare modificările propuse la PNSA; ia în considerare rapoartele privind incidentele de securitate de pe aeroport, avertizările cu dispozitive explozive improvizate și rezultatele măsurilor de control al calității precum și identifică, abordează și soluționează orice problemă care afectează securitatea pe aeroport;
 - 7) informează autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile privind eficacitatea măsurilor și procedurilor de securitate de pe aeroport, și raportează problemele legate care nu pot fi soluționate la nivel local.
- 34.** Regulamentul-cadru privind organizarea și funcționarea comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică se aprobă de către Guvern. Regulamentul privind organizarea și funcționarea fiecărei Comisii aeroportuare de securitate aeronautică se aprobă de către AAC, la propunere operatorului de aeroport.
- 35.** Convocarea Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică se realizează de către președintele acestora de cel puțin 4 (patru) ori pe an sau ori de câte ori apare necesitatea. Deciziile Comisiei se aprobă cu majoritatea simplă de voturi (50% + 1) din numărul total al membrilor Comisiei. Copiile procesului-verbal a fiecărei reuniuni a Comisiei sunt puse la dispoziția membrilor comisiei. (necesar de specificat în HG sau în Regulament?)
- 36.** Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică prezintă anual autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informația privind nivelul securității aeronautice în aeroporturi, măsurile și procedurile de securitate aeronautică implementate și cele planificate, în vederea ridicării nivelului securității aeronautice.

Secțiunea 3. Comunicarea și cooperarea cu alte state

- 37.** La solicitare, Republica Moldova, prin intermediul autorității competente pentru securitatea aviației poate pune la dispoziția altor state unele părți ale PNSA, inclusiv dar care nu se limitează la prevederi privind instruirea și monitorizarea conformității în domeniul securității aviației civile.

38. În funcție de necesități, Republica Moldova cooperează în condițiile legii cu alte state în scopul adaptării PNSA la practicile și procedurile adoptate între state în scopul întăririi securității aviației civile internaționale.
39. Solicitățile operatorilor aerieni ai altor state, privind aplicarea unor măsuri speciale de securitate pentru anumite zboruri, se analizează și aprobă de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.
40. Când în activitatea de colectare și evaluare a informațiilor privind amenințările la adresa securității aviației civile se constată veridicitatea amenințării intereselor aviației civile ale altui stat, autoritățile competente din Republica Moldova, vor notifica prompt autoritățile statului respectiv. Responsabilitatea asupra notificării revine autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Secțiunea 4. Comunicarea cu Organizația Aviației Civile Internaționale

41. Republica Moldova, prin intermediul autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile va comunica ICAO denumirea instituției desemnate ca autoritate competență în domeniul securității aviației civile astfel cum este prevăzut la art.4, alin. (3) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică. Orice modificare în acest sens, va fi notificată în cel mai scurt timp.
42. Republica Moldova, prin intermediul autorității competente pentru securitatea aviației civile va întocmi și înainta la ICAO rapoarte scrise asupra actelor de intervenție ilicită îndreptate împotriva aviației civile.

Secțiunea 5. Comunicarea cu mass media

43. Informațiile cu privire la orice aspect al securității aviației civile, precum și răspunsurile la întrebări înaintate de mass media vor fi puse la dispoziția serviciilor mass media numai de către ofițerul de presă al autorității competente.
44. Comunicatele de presă care vizează securitatea aviației ~~vor~~ sunt fi întocmite de către ofițerul de presă al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și vor fi transmise către mass media prin intermediul ofițerului de presă sau plasate pe site-ul oficial al autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Capitolul IV.

PROGRAMELE DE SECURITATE

Secțiunea 1. Programul de securitate al operatorului aeroportuar

45. Un aeroport nu poate fi operat fără un program de securitate al operatorului de aeroport, aprobat de AAC. Fiecare operator al unui aeroport care deservește aviația civilă din Republica Moldova stabilește și pune în aplicare un program de securitate a operatorilor aeroportuari care îndeplinește cerințele Legii nr. 192/2019 cu privire la securitatea aeronautică și prezentului Program.
- Un program de securitate a operatorilor aeroportuari trebuie să:
- 1) detalieze măsurile și procedurile de securitate specifice care trebuie puse în aplicare pe aeroport, care respectă cerințele prezentului Program;
 - 2) să prevadă numirea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a prezentului Program la nivelul aeroportului;

- 3) să prevadă înființarea unei Comisii de securitate aeroportuară în conformitate cu cerințele prevăzute în prezentul Program;
- 4) necesită integrarea nevoilor de securitate a aviației în proiectarea și construcția de noi instalații și modificări ale instalațiilor existente la aeroport;
- 5) să asigure măsuri de control de securitate pentru aeronavele care sosesc de la aerodromuri, în cazul în care controalele de securitate sunt dubioase sau inadecvate;
- 6) să conțină un plan de contingență care să prevadă probleme inclusiv:
 - a) măsuri și proceduri în caz de deturnare a aeronavelor și luarea de ostatici la aeroport și la bordul aeronavelor;
 - b) accesul și procedurile în caz de sabotaj, inclusiv amenințarea cu bombă la aeronave și la aeroport;
 - c) accesul și procedurile în cazul atacurilor teroriste asupra aeronavelor și aeroportului, inclusiv atacuri care folosesc sisteme de apărare aeriană sau arme chimice, biologice, nucleare și alte arme;
 - d) proceduri în care un articol interzis este găsit sau se crede că se află la bordul unei aeronave;
 - e) evacuarea și examinarea instalațiilor aeroportului și a aeronavelor la sol;
 - f) măsuri speciale de securitate care trebuie adoptate în perioadele cu amenințări crescute sau pentru zboruri și rute cu risc sporit;
- 7) să prevadă măsuri pentru protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă împotriva intervențiilor care pot pune în pericol securitatea aviației civile;
- 8) să includă o 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;
- 9) prevadă modul de raportare a incidentelor și păstrare a înregistrărilor;
- 10) conțină orice altă procedură prescrisă de AAC;
- 11) fie revizuit și actualizat, după cum este necesar și cel puțin o dată pe an.

Sectiunea 2. Programul de securitate al operatorului aerian

46. Un operator aerian nu poate opera o aeronavă fără un program de securitate aprobat de AAC.

Fiecare operator aerian care este înregistrat în Republica Moldova, stabilește și pune în aplicare un program de securitate a operatorului aerian care îndeplinește cerințele Legii nr. 192/2019 cu privire la securitatea aeronautică și prezentului Program.

Un program de securitate a operatorului aerian specifică măsurile, procedurile și practicile care trebuie urmate de operator pentru a proteja pasagerii, echipajul, personalul de la sol, aeronavele și instalațiile împotriva actelor de intervenție ilicită și trebuie să includă, cel puțin:

- 1) obiectivele programului și responsabilitatea asigurării punerii în aplicare a acestuia;
- 2) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale operatorului, inclusiv desemnarea responsabilului pentru securitatea aviației;
- 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 pleacarea aeronavei;
 - b) proceduri pentru controlul de securitate a bagajelor de cabină și al bagajelor de cală a 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 pasagerii obligați să călătorească în calitate de subiecți ai procedurilor judiciare și administrative;
 - f) proceduri pentru transportul armelor în compartimentul cabinei și în cala aeronavei;
 - g) proceduri de zbor atunci când un articol interzis este găsit sau se crede că se află la bordul unei aeronave;
 - h) securitatea și controlul accesului la aeronavele parcate;
 - i) protecția bagajelor de cală, a mărfurilor și poștei și a proviziilor de bord;
 - j) procedurile de răspuns pentru membrii echipajului și al personalului la evenimente de securitate și amenințări;
 - k) protecția documentelor care includ, dar nu se limitează la etichetele de bagaje, stocurile tichetelor de imbarcare, manifestele de pasageri și de marfă și pungile cu sigiliu;
 - l) procedurile pentru controlul de securitate, protecția și control proviziilor;
 - m) proceduri pentru aplicarea măsurilor de securitate pentru COMAIL și COMAT;
 - 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 împotriva intervențiilor care pot pune în pericol securitatea aviației civile.
- 4) măsuri pentru a asigura eficacitatea programului, inclusiv instruirea corespunzătoare a personalului și evaluarea programului de securitate;
 - 5) să includă o 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 pasagerilor perturbatori;
 - 7) măsuri pentru a se asigura că pasagerii, în punctele de îmbarcare, dețin documente valabile prescrise de statul de tranzit și destinație;
 - 8) raportarea incidentelor și păstrarea înregistrărilor:
 - a) orice alte prevederi prescrise de Autoritatea Aeronautică Civilă; și
 - b) Programul de securitate al operatorului aerian este revizuit și actualizat, după cum este necesar și cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 3. Programul de securitate al furnizorului abilitat

47. O întreprindere sau o organizație care solicită aprobarea AAC în calitate de furnizor abilitat pentru mărfuri, poștă, bagaje sau provizii de bord, nu poate opera fără un program de securitate al furnizorului abilitat aprobat de AAC și un certificat eliberat de către Autoritate.

- 1) Un program de securitate al agentului abilitat conține:
 - a) dispoziții pentru a îndeplini cerințele prezentului Program; și
 - b) dispoziții pentru a răspunde actelor emise de AAC;
 - c) detalii despre modul în care furnizorul abilitat intenționează să îndeplinească și să mențină cerințele stabilite în Programul său de securitate al furnizorului abilitat;

d) proceduri pentru:

- (i) asigurarea faptului că, în cazul în care se efectuează verificarea încărcăturii și a poștei, controlul de securitate este efectuat folosind o metodă sau metode adecvate, ținând cont de natura încărcăturii;
- (ii) asigurarea că încărcătura, mărfurile sau poșta sunt protejate de intervenții și monitorizate în fiecare etapă a manipulării sale;
- (iii) asigurarea aplicării unor măsuri de securitate sporite pentru mărfurile și poșta cu risc sporit pentru a atenua în mod corespunzător amenințările asociate acestora;
- (iv) asigurarea securității clădirilor, spațiilor, a facilităților pentru transport și a controlului accesului pentru asigurarea protecției încărcăturii sau poștei și punerea în aplicare a acțiunilor de remediere atunci când este compromisă integritatea lotului;
- (v) proceduri de recepționare a încărcăturii sau poștei, depozitare, transportare și livrarea, după caz;
- (vi) recrutarea, instruirea, aplicarea verificărilor antecedentelor și certificarea personalului implicat în implementarea controlului de securitate;
- (vii) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă împotriva interferențelor care pot pune în pericol siguranța aviației civile;
- (viii) raportarea incidentelor și păstrarea înregistrărilor;

e) orice alte prevederi prescrise de Autoritatea Aeronautică Civilă.

2) Un program de securitate a furnizorului abilitat este stabilit în modul prevăzut în prezentul Program.

3) Programul de securitate al furnizorului abilitat este revizuit și actualizat, după cum este necesar și cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 4. Programul de securitate al operatorului de catering

48. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea directă de provizii de bord/alimente către operatori de transport aerian comercial, nu poate opera fără un program de securitate al operatorilor de catering aprobat de AAC.

1) Un program de securitate a operatorilor de catering conține:

- a) dispoziții care să îndeplinească cerințele prezentului Program;
- b) detalii cu privire la modul în care operatorul de catering intenționează să respecte și să mențină cerințele prevăzute în programul de securitate al operatorilor de catering;
- c) proceduri pentru:
 - (i) asigurarea aplicării controlului sau a controalelor de securitate corespunzătoare pentru aprovizionările de catering;
 - (ii) asigurarea protecției aprovizionărilor împotriva intervențiilor neautorizate și aplicarea măsurilor de remediere atunci când este compromisă integritatea bunurilor;
 - (iii) asigurarea securității clădirilor, spațiilor și facilităților pentru transport;
 - (iv) acceptarea, stocarea, prelucrarea, transportul și livrarea de provizii de catering;
 - (v) recrutarea, instruirea și efectuarea verificărilor antecedentelor a personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;
 - (vi) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă împotriva intervențiilor care pot pune în pericol securitatea aviației civile;
 - (vii) raportarea incidentelor și păstrarea înregistrărilor;

d) orice alte prevederi prescrise de Autoritatea Aeronautică Civilă.

- 2) Un program de securitate a operatorilor de catering este stabilit în modul prevăzut în prezentul Program.
- 3) Programul de securitate al operatorilor de catering este revizuit și actualizat, după cum este necesar și cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 5. Programul de securitate al Furnizorului de servicii de navigație aeriană

49. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea serviciilor de trafic aerian sau de navigație aeriană nu poate opera fără un program de securitate a furnizorilor de servicii de trafic aerian aprobat de AAC.

- 1) Un program de securitate a furnizorilor de servicii de trafic aerian conține:
 - a) dispoziții care să îndeplinească cerințele prezentului Program;
 - b) dispoziții pentru a răspunde comenzilor, circularelor și directivelor emise de AAC;
 - c) dispoziții pentru a respecta aspectele relevante ale programelor de securitate aeroportuară ale aeroportului de operare;
 - d) detalii despre modul în care furnizorul de servicii de trafic aerian intenționează să îndeplinească și să mențină cerințele prevăzute în Programul de securitate a furnizorilor de servicii de trafic aerian, precum și un sistem de management al securității;
 - e) proceduri pentru:
 - (i) coordonarea și comunicarea cu părțile interesate din aeroporturi cu privire la probleme de securitate și facilitare;
 - (ii) asigurarea securității instalațiilor de servicii de navigație aeriană, ajutoarelor de navigație aeriană, inclusiv măsurile de control al accesului pentru persoane și vehicule, și măsuri de protecție a facilităților, sistemelor și infrastructurii proprii;
 - (iii) securitatea personalului, care să includă verificări ale antecedentelor și formare pentru tot personalul serviciilor de navigație aeriană care au acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat;
 - (iv) identificarea și protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicare, navigație și supraveghere, utilizate în aviația civilă împotriva atacurilor cibernetice sau a interferențelor care pot pune în pericol securitatea aviației civile;
 - (v) planificarea de contingență și răspunsul pentru situații de criză legate de securitatea aviației, inclusiv:
 - (aa) deturnarea aeronavelor;
 - (bb) amenințări cu bombă la bordul unei aeronave sau în adresa unei instalații de navigație aeriană;
 - (cc) sabotarea unei instalații de navigație aeriană;
 - (dd) amenințări sau atacuri asupra aeronavelor care folosesc sisteme de apărare aeriană;
 - (vi) asistență prin gestionarea traficului aerian (ATM);
 - (vii) gestionarea spațiului aerian pentru securitatea traficului aerian;
 - (viii) raportarea incidentelor și păstrarea înregistrărilor;
 - f) securitatea organizațională și securitatea personalului;
 - g) securitatea informațiilor și a tehnologiilor de comunicare (ICT), inclusiv securitatea cibernetică;
 - h) orice alte prevederi prescrise de Autoritatea Aeronautică Civilă.
- 2) Un program de securitate a furnizorilor de servicii de trafic aerian este stabilit în modul prevăzut în prezentul Program.
- 3) Programul de securitate al furnizorilor de servicii de trafic aerian este revizuit și actualizat, după caz, după caz și cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 6. Programul de securitate al furnizorului de servicii de deservire la sol

50. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea de servicii de deservire la sol la un aeroport din Republica Moldova nu poate opera fără un program de securitate al furnizorului de servicii de deservire la sol aprobate de AAC.

- 1) Furnizorii de servicii de deservire la sol elaborează proceduri scrise de securitate în conformitate cu cerințele prezentului Program, Programului de securitate al aeroportului de operare și Programelor de securitate ale companiilor aeriene pe care le deservește, după caz.
- 2) Procedurile de securitate ale unui furnizor de servicii de deservire la sol includ cel puțin:
 - a) obiectivele procedurilor și ~~responsabilitatea de a asigura~~ punerea lor în aplicare;
 - b) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale furnizorului de servicii de deservire la sol, inclusiv desemnarea persoanei responsabile de securitate;
 - c) toate măsurile și procedurile pentru ~~a asigura~~ punerea în aplicare a aspectelor relevante din prezentul Program, Programul de securitate al aeroportului de operare și Programul de securitate al companiei aeriene deservite;
 - d) dispoziții pentru a răspunde comenzilor, circularelor și directivelor emise de AAC;
 - e) proceduri de recrutare și selecție, inclusiv verificări ale antecedentelor pentru personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;
 - f) măsuri pentru a se asigura că personalul ~~angajat în asigurarea~~ responsabil de controalele de securitate este instruit în modul corespunzător pentru ~~a oferi servicii care a îndeplinește~~ cerințele de securitate ale companiei aeriene deservite și ale AAC;
 - g) orice alte prevederi prescrise de Autoritatea Aeronautică Civilă.
- 3) Un furnizor de servicii de deservire la sol trebuie să se asigure că:
 - a) cerințele pentru deservirea pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei sau a aeronavei, astfel cum sunt stipulate în Programul de securitate al companiei aeriene deservite, Programul de securitate aeroportuar sau prezentul Program, sunt puse în aplicare;
 - b) numai 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) bagajele, mărfurile, poșta și proviziile de bord care urmează să fie transportate pe aeronave sunt protejate de intervenții neautorizate din punctul în care este supus controlului de securitate sau acceptat în grija furnizorului de servicii de deservire la sol sau a transportatorului aerian deservit, oricare ar avea loc prima, până la plecarea aeronavei pe care urmează să fie transportată și, dacă există motive pentru a suspecta că integritatea bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord, a fost pusă în pericol, bagajele, mărfurile, poșta, proviziile de bord sunt supuse controlului de securitate repetat, înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave;
 - d) toate loturile încărcate la bordul aeronavei sunt înregistrate pe manifestul aeronavei;
 - e) loturile sunt înregistrate în documentația validă verificată pentru incoerențe și descrie complet conținutul;
 - f) 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;
 - g) toate incidentele apărute în timpul deservirii aeronavelor, bagajelor, proviziilor de bord, încărcăturii sau poștei sunt raportate și tratate corespunzător;
 - h) raportarea incidentelor și păstrarea înregistrărilor.
- 4) Procedurile de securitate ale furnizorului de servicii de deservire la sol sunt subordonate programului de securitate al operatorului aerian deservit și al aeroportului de exploatare și, în cazul în care există conflicte între procedurile prestatorului de servicii de deservire la sol și cele ale operatorului de aeronave sau aeroport, prevederile acestuia din urmă vor prevala.

- 5) Procedurile de securitate ale agentului de deservire la sol sunt stabilite în modul prevăzut în prezentul Program.
- 6) Procedurile de securitate pentru furnizorii de servicii de deservire la sol sunt supuse aprobării AAC, și trebuie revizuite și actualizate de câte ori este nevoie sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 7. Responsabilitatea entității care asigură controlul de securitate

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

- 1) Poliția de Frontieră elaborează proceduri de securitate, care pun în aplicare dispozițiile relevante din prezentul Program și Programul de securitate al operatorului de aeroport.
- 2) Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră includ cel puțin:
 - a) obiectivele procedurilor și responsabilitatea de a asigura și punerea lor în aplicare;
 - b) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale Poliției de Frontieră, inclusiv desemnarea persoanei responsabile de securitatea aeronautică;
 - c) toate măsurile și procedurile pentru a asigura punerea în aplicare a aspectelor relevante din Programul de securitate al operatorului aeroport, pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită;
 - d) dispoziții pentru a răspunde circularilor și directivelor emise de AAC sau de aeroportul de exploatare, toate celelalte legi aplicabile în domeniul securității aeronautice;
 - e) măsuri pentru a se asigura că personalul angajat în asigurarea controlului de securitate este instruit și controlul de securitate este efectuat de către personal certificat în modul corespunzător de către AAC;
 - f) include o 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;
 - g) orice alte prevederi prescrise de Autoritatea Aeronautică Civilă.
- 3) Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră, care asigură controlul de securitate al pasagerilor și bagajului de mână, bagajului de cală, mărfurilor, poștei, sunt subordonate Programului de securitate al aeroportului de operare, iar în cazul în care există conflict între dispozițiile procedurilor de securitate ale Poliției de Frontieră și cele ale aeroportului de operare, prevederile acestuia din urmă vor prevala.
- 4) Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră sunt stabilite într-o manieră care să asigure protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită.
- 5) Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră sunt prezentate pentru coordonare operatorului aeroportuar, înainte de aprobarea AAC.
- 6) Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră sunt revizuite și actualizate ori de câte ori este nevoie sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 8. Prevederi pentru aprobarea programelor de securitate

52. Înainte ca un program de securitate să fie aprobat, solicitantul înaintează programul către AAC, asigurându-se că acesta îndeplinește cerințele prezentului Program, a cuprinsului și a oricărei alte prevederi relevante.

- 1) Un program de securitate înaintat către AAC pentru aprobare, în temeiul prezentului Program este duplicat și semnat de către solicitant sau în numele solicitantului.

- 2) În cazul în care AAC stabilește că programul de securitate prezentat îndeplinește cerințele din prezentul Program și orice altă prevedere relevantă, AAC în termen de treizeci de zile de la primirea programului, aprobă programul de securitate.
- 3) În cazul în care Autoritatea stabilește că programul de securitate prezentat nu îndeplinește cerințele din prezentul Program sau altor prevederi relevante, AAC, în termen de treizeci de zile de la primirea programului, solicită modificarea și prezentarea programului de securitate în termen de treizeci de zile de la primirea răspunsului de la AAC.
- 4) În cazul în care AAC stabilește că programul de securitate remis repetat după operarea modificărilor, îndeplinește cerințele prezentului Program și orice altă prevedere relevantă, AAC, în termen de cincisprezece zile de la recepționare, aprobă programul de securitate.
- 5) AAC va dispune operarea modificărilor în programele de securitate, iar entitatea, va modifica programul de securitate, în cazul în care:
 - a) orice descriere a zonei prevăzute în programul de securitate nu mai este exactă;
 - b) orice descriere a operațiunilor prevăzute în programul de securitate nu mai este exactă sau că procedurile incluse și instalațiile și echipamentele descrise în programul de securitate nu mai sunt adecvate.
- 6) Ori de câte ori apare o situație în care programul de securitate nu corespunde situației reale, entitatea:
 - a) notifică imediat AAC despre modificările necesare și identifică măsuri provizorii pentru menținerea securității până la aprobarea redacției noi a programului de securitate; și
 - b) în termen de treizeci de zile de la notificare în conformitate cu litera (a), înaintează spre aprobare, în conformitate cu procedura prevăzută, o modificare a programului de securitate.
- 7) În cazul în care AAC stabilește că programul de securitate al unui operator necesită modificări, AAC poate îndruma operatorul respectiv să modifice programul de securitate și să îl prezinte Autorității pentru aprobare.
- 8) Cuprinsul Programelor de securitate face obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Titlul II. MĂSURI DE SECURITATE
Capitolul I. SECURITATEA AEROPORTUARĂ.
Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 53.** Operatorii și entitățile care au responsabilități stabilite prin prezentul Program ~~trebuie să asigure~~ vor asigura realizarea măsurilor de securitate a aviației civile, precum sunt stabilite la prezentul capitol. 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.
- 54.** Măsurile de securitate alternative, specifice pentru aerodromuri (inclusiv aeroporturi și heliporturi), aplicabile pentru operațiunile de aviație civilă din toate categoriile prevăzute la art.45 din Legea cu privire la securitatea aeronautică nr.192/2019 vor face obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 2. Cerințe privind planificarea aeroportuară

Subsecțiunea 1. Demarcații.

- 55.** La proiectarea și construirea de noi facilități aeroportuare sau la modificarea facilităților aeroportuare existente, operatorii aeroportuari iau pe deplin în considerație cerințele formulate în prezentul Program și normele sale de aplicare.
- 56.** Operatorul aeroportuar stabilește demarcații dintre zona nonrestricționată, zona de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat, părțile critice și, dacă este cazul, zonele demarcate care vor fi clar identificabile în fiecare aeroport pentru a permite luarea măsurilor de securitate corespunzătoare în fiecare dintre aceste zone.
- 57.** Demarcația dintre zona nonrestricționată și zona de operațiuni aeriene trebuie să fie sub forma unei obstrucții fizice, clar vizibilă publicului larg, care împiedică accesul neautorizat al persoanelor. Operatorii aeroportuari, în baza analizei proprii a riscurilor la nivel local stabilesc pe aeroport zone demarcate, pentru zonele în care traficul este limitat la una sau mai multe categorii, specificate în Legea privind securitatea aeronautică Art. 45 (1)

Subsecțiunea 2. Zona nonrestricționată

- 58.** Operatorii de aeroport 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 amenajările sau riscurile locale, și orice limitări operaționale. Operatorii de aeroport în baza unei analize de risc vor stabili și vor aplica un set de măsuri pentru diminuarea riscurilor și prevenirea actelor de intervenție ilicită.
- 59.** Operatorii de aeroport vor coordona punerea în aplicare a măsurilor de securitate pentru zonele nonrestricționate cu entitățile relevante la ședințele Comisiei aeroportuare.

Subsecțiunea 3. Zonele de securitate cu acces restricționat

- 60.** Zonele de securitate cu acces restricționat 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; și
 - 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; și
 - 3) o parte a unui aeroport destinată pentru parcare a unei aeronave în vederea îmbarcării sau încărcării acesteia.
- 61.** 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 punctul 60. Atunci când se stabilește o zonă de securitate cu acces restricționat, operatorul aeroportuar efectuează imediat o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate, înainte de stabilirea unei astfel de zone în scopul de a se asigura în mod rezonabil că aceasta nu conține articole interzise. Această cerință se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.
- 62.** 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 cerință se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.

Subsecțiunea 4. Părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat

63. În aeroporturile în care peste 60 de persoane dețin legitimații de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, operatorii aeroportuari stabilesc părți critice. Definirea și delimitarea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat trebuie să fie astfel făcută 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).

64. Părțile critice includ cel puțin următoarele:

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

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

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

66. Ori de câte ori persoane sau pasageri și membri ai echipajului care nu au fost supuși controlului de securitate și 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 RM ar fi putut să aibă acces în părți critice, sau pasagerii și echipajele care sosesc din zone demarcate, operatorul aeroportuar se asigură cât mai repede posibil că o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate este efectuată, pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin articole interzise.

Se consideră că dispozițiile acestui punct sunt respectate în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.

Dispozițiile acestui punct nu se aplică în cazul în care persoanele care fac obiectul unor excepții sau proceduri speciale de control de securitate au avut acces la părți critice.

În ceea ce privește pasagerii și membrii echipajului care sosesc din alte state decât statele membre ale UE sau pentru care UE și /sau Republica Moldova a recunoscut că aceste state aplică standarde de securitate echivalente cu cele aplicabile în UE, acest punct 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 3. Controlul accesului

Subsecțiunea 1. Accesul în zona de operațiuni aeriene

67. Accesul în zona de operațiuni aeriene poate fi 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.

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

69. 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.
70. Persoanele aflate în zona de operațiuni aeriene va prezenta, la cerere, autorizația pentru control.

Subsecțiunea 2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat

71. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat este controlat pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în aceste zone. Operatorul aeroportuar permite accesul în zonele de securitate cu acces restricționat numai dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în aceste zone. Tururile de aeroport cu ghid, efectuate sub escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat.
72. 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 un document echivalent; 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) legitimație valabilă emisă sau recunoscută de AAC.
73. 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 valabil.
74. Poliția de Frontieră, înainte de a permite unei persoane accesul în zonele de securitate cu acces restricționat verifică, cartea de îmbarcare sau documentul echivalent menționat la punctul 72 subpunctul 1), 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 că legitimația menționată la punctul 72 subpunctul 2), 3) , 4) și 5) pentru a se asigura în mod rezonabil că respectiva legitimație este valabilă și că persoana care o prezintă este titularul.
75. 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.
76. 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.

Subsecțiunea 3. Cerințe privind legitimațiile de membru de echipaj și legitimațiile de aeroport

77. Legitimația de membru de echipaj a unui membru de echipaj angajat de un operator aerian, emis 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.
78. Legitimația de membru de echipaj și legitimația de aeroport se emit pentru o perioadă de maximum cinci ani.
79. Legitimația unei persoane care nu trece cu succes de verificarea aprofundată a antecedentelor este dezactivată sau retrasă imediat, și restituită autorității aeroportuare sau entității emitente.
80. 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 punctului 117 subpunctul 3) și, dacă este cazul, este raportată.

81. Legitimația de membru de echipaj este returnată imediat entității emitente:

- 1) la cererea entității emitente sau a operatorului aeroportuar; după caz:
- 2) la încetarea contractului de muncă; sau
- 3) la schimbarea angajatorului; sau
- 4) la schimbarea necesității de a avea acces în zonele pentru care s-a acordat autorizație; sau
- 5) la expirarea legitimației; sau
- 6) la retragerea legitimației.

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

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

Subsecțiunea 4. Cerințe suplimentare privind legitimațiile de membru de echipaj

84. Legitimația de membru de echipaj a unui membru de echipaj angajat de un operator aerian din Republica Moldova trebuie, cel puțin să conțină:

- 1) numele și fotografia titularului; și
- 2) numele operatorului aerian; și
- 3) cuvântul „crew” în limba engleză; și
- 4) data expirării.

Subsecțiunea 5. Cerințe suplimentare privind legitimațiile de aeroport

85. Legitimație de aeroport trebuie să conțină:

- 1) numele și fotografia titularului; și
- 2) numele angajatorului titularului, cu excepția cazurilor în care este programat electronic; și
- 3) numele entității emitente sau numele aeroportului; și
- 4) zonele pentru care titularul este autorizat să aibă acces; și
- 5) data expirării, cu excepția cazurilor în care este programată electronic.

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

86. 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. La detectarea unor astfel de tentative operatorul aeroportuar ia măsuri corespunzătoare.

Subsecțiunea 6. Cerințe privind permisele de acces pentru vehicule

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

88. Un permis de acces pentru vehicule este propriu vehiculului în cauză și prezintă (nu necesită de reformulat?):

- 1) zonele pentru care vehiculul este autorizat să aibă acces; și
- 2) data expirării.

89. 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.

- 90.** Permisul de acces pentru vehicule este afișat într-un loc vizibil ori de câte ori vehiculul se află în zona de operațiuni aeriene.
- 91.** Permisul de acces pentru vehicule este returnat imediat entității emitente:
- 1) la cererea entității emitente; sau
 - 2) atunci când vehiculul urmează să nu mai fie utilizat pentru acces în zona de operațiuni aeriene; sau
 - 3) la expirarea permisului de acces, cu excepția cazului în care acesta este invalidat în mod automat.
- 92.** Entitatea emitentă este notificată imediat în cazul pierderii, al furtului sau al nereturnării unui permis de acces pentru vehicule.
- 93.** Un permis electronic de acces pentru vehicule este dezactivat imediat în urma returnării, a expirării sau a notificării pierderii, a furtului sau a nereturnării.
- 94.** 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. La detectarea unor astfel de tentative se iau măsuri corespunzătoare.
- 95.** Operatorul aeroportuar stabilește în programul său de securitate criterii și limitări pentru exceptări acordate pentru vehiculelor 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 punctelor 88-94, cu condiția să aibă un marcaj exterior clar care să indice faptul că sunt vehicule operaționale folosite în aeroportul respectiv.

Subsecțiunea 7. Accesul cu însoțire

- 96.** 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; și
 - 2) zonele aflate în imediata apropiere a aeronavei cu care au sosit sau cu care urmează să plece; și
 - 3) zonele destinate pentru echipaje; și
 - 4) distanțele dintre terminal sau punctul de acces și aeronava cu care au sosit sau vor pleca membrii echipajului.
- 97.** În mod excepțional, operatorul aeroportuar poate stabili în programul său de securitate, ca sau că? o persoană să poată fi exceptată de la respectarea cerințelor de la punctul 85 și a obligațiilor privind verificarea antecedentelor, cu condiția să fie însoțită în permanență atunci când se află în zone de securitate cu acces restricționat.
- 98.** Operatorul aeroportuar se asigură ca însoțitorul:
- 1) să dețină o legitimație valabilă, conform dispozițiilor de la punctul 72 subpunctul 3) sau 4); și
 - 2) să fie autorizat de către operatorul de aeroport să însoțească persoane în zonele de securitate cu acces restricționat; și
 - 3) să aibă în permanență persoana (persoanele) însoțită (însoțite) în raza sa vizuală directă; și
 - 4) să se asigure în mod rezonabil că persoana (persoanele) însoțită (însoțite) nu încalcă normele de securitate.
- 99.** Un vehicul poate fi exceptat de la respectarea cerințelor de la punctele 87-95, cu condiția că este însoțit în permanență atunci când se află în zona de operațiuni aeriene.

- 100.**În cazul în care un pasager nu călătorește în cadrul unui contract de transport aerian care are drept rezultat emiterea unui permis de îmbarcare sau a unui permis echivalent, un membru al echipajului care însoțește acest pasager poate fi exceptat de la cerințele menționate la punctul 98 subpunctul 1).
- 101.**Criterii de respingere a cererii de emitere a unei legitimații de aeroport sunt:
- 1) este parte la proces penal în calitate de suspect sau acuzat;
 - 2) a fost condamnat pentru o infracțiune comisă în mod voit și înregistrările nu au fost șterse din baza de date cu cazierul juridic detaliat;
 - 4) a prezentat informații false sau eronate în chestionarul cu date personale sau în documentele anexate la dosar;
 - 5) persoana verificată este dependentă de o substanță narcotică sau psihotropă, alcool sau jocuri de noroc;
 - 6) are o tulburare psihică care limitează capacitatea de a înțelege sau de a-și controla comportamentul;
- 102.**Cerințe suplimentare fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 4. Controlul de securitate al persoanelor altele decât pasagerii, și al articolelor transportate

Operatorul aeroportuar este responsabil pentru controlul de securitate al persoanelor altele decât pasagerii, și al articolelor transportate (de verificat conform L192).

Reprezentantul Poliției de Frontieră în baza informațiilor operative sau având suspiciuni întemeiate poate repeta controlul de securitate, prin metoda controlului manual.

Subsecțiunea 1. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al articolelor transportate

- 103.**Persoanele, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate, de 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).
 - 8) Echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.
- 104.**În ceea ce privește controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, se aplică următoarele prevederi din punctele 141,144-146,148 și 149.
- 105.**Operatorii aeroportuari pot utiliza echipamentele ETD și echipamentele ETD în combinație cu echipamentele SED pot fi utilizate 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 echipamente SMD, poarta detectoare de metale sau scanerele de securitate.
- 106.**Articolele transportate de persoane, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate de către 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).
- 107.În ceea ce privește controlul de securitate al articolelor transportate de alte persoane decât pasagerii, se aplică prevederi din punctele 161-164 și 148.
- 108.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.
- 109.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.

Excepții și proceduri speciale sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 5. Examinarea vehiculelor

Operatorul aeroportuar este responsabil pentru examinarea vehiculelor (de verificat conform L192).

Reprezentantul Poliției de Frontieră în baza informațiilor operative sau având suspiciuni întemeiate poate repeta controlul de securitate, prin metoda controlului manual.

Subsecțiunea 1. Vehicule care intră în părți critice

- 110.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.
- 111.Șoferul și orice alți ocupanți ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată efectele personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.
- 112.Operatorul aeroportuar elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării vehiculelor și zonelor care urmează să fie examinate.

Excepții și proceduri speciale fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Vehicule care intră în zone de securitate cu acces restricționat, altele decât părți critice.

- 113.Șoferul și orice alți (persoane aflate în vehicul?) ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată efectele personale (????) din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.
- 114.Operatorul aeroportuar elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării atât a vehiculelor cât și zonelor care urmează să fie examinate.

Subsecțiunea 3. Metode de examinare

- 115.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.
- 116.Echipamente de detectare a urmelor de explozibili metode sunt utilizate numai ca mijloace suplimentare de examinare a vehiculelor.

Secțiunea 6. Supravegherea, patrularea și alte controale fizice

- 117.Operatorul aeroportuar este responsabil de efectuarea activităților de supraveghere sau 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; și
 - 2) zonele din terminal și zonele din vecinătatea acestora care sunt accesibile publicului, inclusiv parcurile și drumurile; și
 - 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; și
 - 4) afișarea și valabilitatea permiselor de acces pentru vehiculele aflate în zona de operațiuni aeriene; și
 - 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.
- 118.** 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. Aceasta ia în considerare următoarele:
- 1) mărimea aeroportului, inclusiv numărul și natura operațiunilor; și
 - 2) configurația aeroportului, în special interconexiunile dintre zonele stabilite în aeroport; și
 - 3) posibilitățile și limitările pe care le prezintă mijloacele utilizate în activitățile de supraveghere și de patrulare.
- La cerere, părțile din evaluarea riscurilor care se referă la frecvența și mijloacele de supraveghere și de patrulare sunt puse la dispoziția AAC în scris, în scopul monitorizării conformității.
- 119.** Operatorul aeroportuar realizează activități de supraveghere și de patrulare în mod imprevizibil și verifică valabilitatea legitimațiilor în mod aleatoriu.
- 120.** 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.
- 121.** Platformele și zonele de parcare sunt adecvat iluminate, și în special, iluminatul furnizat acoperă zonele vulnerabile ale aeroportului.

Secțiunea 7. Articole interzise

- 122.** Persoanelor, altele decât pasagerii, li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat a articolelor enumerate la punctul 126.
- 123.** Operatorul aeroportuar poate acorda o exceptare de la punctul 126, 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.
- 124.** În fiecare aeroport, pentru a stabili legătura între persoana autorizată să transporte unul sau mai multe articole enumerate în punctul 126 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 separată. Autorizația indică articolul sau articolele care pot fi transportate, fie menționând categoria, fie menționând articolul specific. În cazul în care este indicată pe legitimație, autorizația este recunoscută pe baza „necesității de a cunoaște”; sau
 - 2) la punctul de control de securitate există un sistem care să indice care persoane sunt autorizate să transporte care articole, menționându-se fie categoria, fie un articol specific.
- Stabilirea acestei legături are loc înainte de a se permite persoanei respective să introducă articolul (articolele) în cauză în zonele de securitate cu acces restricționat și la solicitarea persoanelor care efectuează activități de supraveghere sau de patrulare în temeiul punctului 117 subpunctul 3).

- 125.** Articolele enumerate în punctul 126 pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat dacă sunt păstrate în condiții de siguranță. Articolele enumerate la punctul 173 subpunctele 4), 5) și 6) pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat cu condiția să nu fie accesibile pasagerilor.
- 126.** Următoarele categorii de articole sunt interzise de a fi introduse în zonele de securitate cu acces restricționat de către persoanele, 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, revolve, 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 CO₂, 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, arbaletă 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 sprayuri neutralizante și incapacitate, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri 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

127. Lista articolelor interzise pentru examinarea de securitate a interiorului unei aeronave este aceeași cu cea prevăzută în punctul 126. Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate sunt considerate articole interzise pentru examinarea de securitate a exteriorului unei aeronave.
128. Un operator aerian asigură aplicarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește aeronavele sale.
129. O aeronavă este supusă unei examinări de securitate în conformitate cu punctul 132.
130. 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.
131. 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. Fiecare aeronavă este protejată împotriva intervențiilor neautorizate.

Secțiunea 2. Examinarea de securitate a aeronavelor

Subsecțiunea 1. Cazurile în care se realizează o examinare de securitate a unei aeronave.

132. 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) dacă aeronava care sosește într-o parte critică dinspre o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor detaliate în prezentul program, trebuie supusă unei examinări de securitate în orice moment după debarcarea pasagerilor din zona ce urmează a fi examinată și/sau după descărcarea calei;
 - 3) o aeronavă care sosește dintr-un stat în care a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor detaliate în prezentul program se consideră a fi o aeronavă care sosește dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor detaliate în prezentul program.

Prevederi suplimentare sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Modalități de efectuare a examinării de securitate a unei aeronave

133. O examinare de securitate a unei aeronave constă în examinarea zonelor definite ale unei aeronave care sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC. Metodele selectate pentru examinarea de securitate a unei aeronave trebuie să asigure în mod rezonabil că nici un articol interzis nu este ascuns.

Subsecțiunea 3. Informații privind examinarea de securitate a unei aeronave

134. Următoarele informații 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 aceasta este mai lungă:

- 1) numărul zborului; și
- 2) originea zborului precedent.

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; și

2) numele și semnătura persoanei responsabile de efectuarea examinării de securitate a aeronavei. Înregistrarea informațiilor de mai sus poate fi păstrată în format electronic.

Subsecțiunea 4. Protecția aeronavelor

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

- 1) asigurându-se că persoanele care încearcă să obțină un acces neautorizat sunt somate prompt; sau
- 2) închiderea ușii 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; sau
- 3) deținerea unor mijloace electronice care pot detecta imediat accesul neautorizat; sau
- 4) deținerea unui 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 PNISA. 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.

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

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

- 1) să aibă mijloacele de acces îndepărtate; sau
- 2) să fie sigilată; sau
- 3) să fie încuiată; sau
- 4) să fie monitorizată.

Subpunctul 1) nu se aplică în cazul unei uși accesibile persoanelor de la sol.

137. 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.

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

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

140. În cazul în care serviciile de securitate menționate la subp. 1)-4) sunt total sau parțial subcontractate prestatorilor de servicii, Programul de securitate al ~~transportatorului~~ operatorului va conține prevederi de delegare a responsabilităților și de control de îndeplinire a acestora.

Capitolul III. **PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ**

Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 137.** AAC, operatorul aeroportuar, ~~transportatorul~~ operatorul aerian și entitatea responsabilă în conformitate cu prevederile Art. 23 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 138.** Controlul de securitate al pasagerilor și bagajelor de mână se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.
- 139.** Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un stat unde aeronava a fost în tranzit, după ce a venit dintr-un stat în care măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în prezentul program sau în cazul în care statul a derogat de la standardul prevăzut în prezentul program în conformitate cu prevederile Art. 45 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, pasageri și bagajele acestora sunt considerate că nu au fost controlați 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.

Secțiunea 2. Controlul de securitate al pasagerilor

Subsecțiunea 1. Aplicabilitate și obiectiv

- 140.** Categoriile de pasageri exceptați de la control de securitate sunt stabiliți în Art. 27 din Legea privind securitatea aeronautică nr. 192/2019.
- 141.** 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.
- 142.** Înainte de efectuarea controlului de securitate, paltoanele și jachetele (poate de categorizat) sunt scoase, acestea 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 2. Metode de control de securitate

- 143.** 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).
- 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.
- Echipamentele ETD, echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizați numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.
- 144.** 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.

- 145.** Atunci când alarma porții detectoare de metale se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.
- 146.** Detectoarele portabile de metale sunt utilizate numai ca mijloc suplimentar de control de securitate. Acestea nu înlocuiesc necesitatea efectuării unui control manual.
- 147.** 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. Procedura urmată este inclusă în programul aeroportuar de securitate sau în alt document al entității responsabile de controlul de securitate, aprobat de către AAC.
- 148.** 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 inefficient și/sau nedorit.
- 149.** În cazul în care pentru controlul de securitate al pasagerilor se folosește un scanner de securitate cu examinator uman, așa cum este definit în punctele 363-371, sunt respectate următoarele condiții minime:
- 1) nu este permisă stocarea, reținerea, copierea, imprimarea sau extragerea de imagini cu ajutorul scannerelor 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 și trebuie împiedicate;
 - 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.

Subpunctul (1) și (4) se aplică și în cazul scannerelor de securitate cu detectare automată a amenințărilor.

Pasagerii au dreptul de a refuza să se supună controlului efectuat cu un scanner 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 procedura care face obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC. Atunci când alarma scannerului de securitate se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.

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

Secțiunea 3. Controlul de securitate al bagajelor de mână

Subsecțiunea 1. Aplicabilitate

- 150.** 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, cu excepția cazului 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 2. Lichide, aerosoli și geluri

- 151.** Este permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat a lichidelor, aerosolilor și gelurilor, cu condiția ca ele sunt supuse controlului de securitate sau sunt exceptate de la acest tip de control, în conformitate cu prevederile prezentului capitol.
- 152.** 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 a 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.
- 153.** AAC poate stabili și alte categorii de LAGS care pot fi permise în zona de securitate cu acces restricționat, după efectuarea controlului de securitate.
- 154.** 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, de asemenea, capacitatea care să-i permită a fi utilizat pentru controlul de securitate al recipientelor multiple, închise, cu lichide, aerosoli și geluri, aflate în bagaje (poate de reformulat?).
- 155.** Atunci când lichidele, aerosolii și gelurile au fost scoase din bagajul de mână, pasagerul trebuie să prezinte:
- 1) toate lichidele, aerosolii și 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 și care este complet închisă; și
 - 2) toate celelalte lichide, aerosoli și geluri, separat, inclusiv STEB conținând lichide, aerosoli și geluri (de reformulat).
- AAC, ~~transportatorii~~ operatorii aerieni și operatorii aeroportuari furnizează pasagerilor informații în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor practicat la aeroporturile lor.
- 156.** Operatorul aeroportuar în programul său de securitate poate stabili ca lichidele, aerosolii și gelurile transportate de pasageri pot fi exceptate de la controlul de securitate cu echipamente LIDS 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 echivalent și se află într-o singură pungă de plastic transparentă resigilabilă cu capacitatea de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil și care este complet închisă.
- 157.** Operatorul aeroportuar în programul de securitate poate stabili 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 3. Metode de control de securitate

- 158.** Bagajele de mână sunt supuse controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:
- 1) control manual; sau
 - 2) echipamente cu raze X; sau
 - 3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau
 - 4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).

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

159. 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.
160. Operatorul aeroportuar stabilește în programul de securitate exceptare de la controlul de securitate pentru valizele diplomatice în conformitate cu cerințele stabilite la Art. 27 alin. (3) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică
161. Un control 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.
162. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, fiecare imagine este văzută de operatorul care efectuează controlul de securitate sau analizată de către un program informatic care permite îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (auto clear software – ACS).
163. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS trebuie stabilită cauza tuturor semnalelor de alarmă într-un mod satisfăcător pentru operatorul care efectuează controlul de securitate, astfel încât să asigure în mod rezonabil că nu se introduc articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavelor.
164. 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.
165. Orice bagaj în care se constată prezența unui aparat electric de mari dimensiuni este supus din nou controlului de securitate după îndepărtarea respectivului aparat, 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.
166. 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.
Supraveghetorul responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână, asigură componentă optimă a echipei, calitatea muncii, pregătirea, asistența și evaluarea.

Secțiunea 5. Protecția pasagerilor și a bagajelor de cabină

167. Pasagerii și bagajul lor de mână sunt protejați împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuși controlului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă. Protecția pasagerilor și bagajelor de cabină este asigurată de către operatorul aeroportuar din punctul în care sunt supuși controlului de securitate și până la poarta de îmbarcare, și de ~~transportatorul~~ operatorul aerian de la poarta de îmbarcare până la aeronava care îi transportă. Pasagerii care pleacă și care au trecut prin controlul de securitate nu se amestecă cu pasagerii care sosesc, cu excepția cazului în care:
 - 1) pasagerii sosesc dintr-un stat membru, în cazul în care statul membru UE respectiv nu a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi, care sosesc, și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau

- 2) pasagerii sosesc dintr-o țară, altele decât membre UE în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor expuse în prezentul program.

168. Procedurile pentru cazurile în care a avut loc amestecul pasagerilor și bagajelor lor de mină supuși unui control de securitate cu pasagerii și bagajele lor de mină care nu au fost supuși unui control de securitate fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 6. Articole interzise

Subsecțiunea 1. Transportarea articolelor interzise

168. Pasagerilor li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave a articolelor enumerate în punctul 173.

169. O excepție de la punctul 168 poate fi acordată în următoarele condiții:

- 1) AAC și-a dat acordul pentru transportul articolului respectiv în conformitate cu procedura stabilită; și
- 2) ~~transportatorul~~ operatorul 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; și
- 3) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate.

Aceste articole ~~sunt~~ vor fi apoi plasate în condiții de securitate la bordul aeronavei.

170. Cu excepția articolelor interzise specificate în punctul 196 (lista articolelor interzise pentru a fi transportate în bagajul de cală), articolele interzise menționate în punctul 173 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.

171. Personalul de securitate poate refuza accesul în zona de securitate cu acces restricționat și în cabina unei aeronave oricărui pasager care deține un articol care nu figurează în punctul 173 dar asupra căruia are suspiciuni.

172. ~~Transportatorul~~ Operatorul aerian se asigură că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate în punctul 173 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.

Subsecțiunea 2. Lista articolelor interzise.

173. 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 CO₂, 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 sprayuri neutralizante și incapacitante, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;
- 3) *obiecte cu vârf ascuțit sau cu muchie ascuțită* - obiecte cu vârful ascuțit sau cu muchia ascuțită 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) foarfece 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) răngi;
 - 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 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.

Capitolul IV

BAGAJELE DE CALĂ

Secțiunea 1. Dispoziții generale

174. AAC, operatorul aeroportuar, operatorul aerian sau entitatea responsabilă în conformitate cu prevederile prezentului program asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
175. 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.
176. Bagajele de cală care sosesc dintr-un stat în care aeronava a fost în tranzit după ce a sosit dintr-o țară unde măsurile de securitate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în 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.
175. Controlul de securitate al bagajelor de cală se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operationale proprii, care sunt aprobate de AAC.

Secțiunea 2. Controlul de securitate a bagajelor de cală

Subsecțiunea 1. Categoriile speciale de bagaje și valizele diplomatice

176. Categoriile bagajelor de cală exceptate de la control de securitate sunt stabilite la Art. 28 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.
177. Operatorul aeroportuar stabilește în programul de securitate exceptare de la controlul de securitate pentru valizele diplomatice în conformitate cu cerințele stabilite la Art. 27, alin (3) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

178. Controlul de securitatea 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; sau
 - b) echipamente cu raze X; sau
 - c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau
 - 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, bagajul de cală este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.
 - 3) Bagajele de cală în transfer pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care:
 - a) sosesc dintr-un stat membru UE, cu excepția cazului în care statul membru respectiv a informat că nu se poate considera că bagajele de cală respective au fost supuse unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau
 - b) sosesc dintr-o țară alte decât membre UE în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedurile de detaliate în prezentul program.
 - 4) Bagajele de cală în tranzit pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.
179. 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.

- 180.** Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, existența oricărui obiect a cărui densitate diminuează capacitatea operatorului echipamentului de a analiza conținutul bagajului va avea drept rezultat supunerea acestuia unei alte metode de control de securitate.
- 181.** Controlul de securitate cu ajutorul unui echipament de detectare a urmelor de explozibili (ETD) constă în analiza unor eşantioane prelevate din interiorul și exteriorul bagajului, precum și din conținutul acestuia. Conținutul bagajului poate fi, de asemenea, supus unui control manual.
- 182.** 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.
- 183.** 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.
- 184.** Un supraveghetor responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală, este responsabil pentru a asigura o componentă optimă a echipei, calitatea muncii, pregătirea, asistența și evaluarea.

Secțiunea 3. Protecția bagajelor de cală

- 184.** Bagajele de cală care urmează să fie îmbarcate pe o aeronavă sunt protejate, de către operatorul aerian, împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau sunt date în grija operatorului aerian, evenimentul care are loc mai întâi fiind 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.
- 185.** 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) nici-unele dintre articolele interzise incluse în lista din punctul 196 nu sunt introduse în bagajele de cală; sau
 - 2) nici-unele dintre articolele interzise incluse în lista din punctul 173 (obiecte interzise în bagajul de mână) nu sunt scoase din bagajele de cală și introduse în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavei.

Secțiunea 4. Concordanța dintre bagajele de cală și pasageri

Subsecțiunea 1. Identificarea bagajelor de cală

- 186.** Fiecare bagaj de cală este identificat de operatorul aerian ca fiind însoțit sau neînsoțit. Bagajele de cală neînsoțite nu sunt transportate, cu excepția situației în care au fost fie separate din motive independente de voința pasagerului, fie supuse unor măsuri de securitate adecvate.
- 187.** În timpul procesului de îmbarcare, operatorii aeriени trebuie să se asigure că fiecare pasager prezintă o carte de îmbarcare valabilă sau un document echivalent care corespunde bagajului de cală care a fost înregistrat.
- 188.** În timpul procesului de îmbarcare, operatorul aerian trebuie:
- 1) 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.
 - 2) 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.

- 189.** Operatorii 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.

Subsecțiunea 2. Factorii independenți de voința pasagerului

- 190.** Operatorul 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 punctele 191- și 192.
Detalii suplimentare cu privire la factorii independenți de voința pasagerilor sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.
- 191.** Bagajele de cală care devin bagaje neînsoțite din cauza unor factori diferiți de cei menționați la punctul 190 trebuie scoase din aeronavă și supuse din nou controlului de securitate, înainte de a fi reîncărcate.
- 192.** Bagajele de cală neînsoțite care nu fac obiectul punctului 190 sunt supuse controlului de securitate efectuat prin utilizarea uneia dintre metodele indicate la punctul 178 și, dacă este cazul, se aplică cerințele suplimentare prevăzute în dispozițiile suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 5. Articole interzise

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

- 193.** Poliția de Frontieră nu permite pasagerilor să transporte în bagajul de cală articolele enumerate la punctul 196.

Subsecțiunea 2. Excepții

- 194.** O excepție de la punctul 196 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; și
 - 2) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate.

Subsecțiunea 3. Informarea pasagerilor

- 195.** Operatorul aerian asigură permanent, că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate în punctul 198 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.

Subsecțiunea 4. Lista articolelor interzise

- 196.** 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.

Capitolul V. MĂRFURILE ȘI POȘTA

Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 197.** AAC sau operatorul aeroportuar, sau operatorul arian sau Politia de Frontieră asigură implementarea măsurilor stabilite în prezentul capitol.
- 198.** Controlul de securitate a mărfurilor și poștei se efectuează de către Politia de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.
- 199.** 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 poștă.
- 200.** Toate mărfurile și poșta se supun unor măsuri de securitate înainte de a fi imbarcate într-o aeronavă. Un operator 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 un expeditor cunoscut.
- 201.** 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

- 202.** Toate mărfurile și poșta 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 expedierea a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau
 - 2) expedierea a fost supusă, de către un expeditor cunoscut, măsurilor de securitate necesare și expedierea a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau
 - 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.
- 203.** Atunci când există orice motiv să se creadă că o expediție 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. 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* – HRCM) în conformitate cu punctul 239 (High Risk Cargo and Mail – HRCM). O persoană cu drept de acces neînsoțit la mărfurile destinate transportului aerian identificabile sau la poșta destinată transportului aerian identificabilă cărora li s-au aplicat măsurile de securitate necesare trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

- 204.** 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 metoda utilizată corespunde unui standard suficient de înalt pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul expedierii.
- 205.** 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.

- 206.** Mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate efectuat prin cel puțin una dintre următoarele metode în conformitate cu dispozițiile suplimentare 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).
- 207.** 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.

Subsecțiunea 3 . Exceptări de la controlul de securitate

- 208.** Derogarea din Art. 30 din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică intră în responsabilitatea operatorului aerian.
- 209.** Măsuri suplimentare privind exceptarea de la controlul de securitate al marfurilor și poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 2. Agenți abilitați

Subsecțiunea 1. Aprobarea agenților abilitați

- 210.** Agenții abilitați sunt aprobați de AAC.

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

Orice entitate care aplică măsurile de securitate menționate la punctele 215-223, este aprobată ca agent abilitat. Sunt incluși furnizorii terți de logistică responsabili de servicii integrate de antrepozitare și transport, operatorii aerieni și agenții de handling.

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

- 1) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctele 215-223 altui agent abilitat;
 - 2) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctele 215-223 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 punctele 215-223 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 și inclusă pe o listă de către AAC, pentru furnizarea acestor servicii;
 - 4) protecția și transportul expedierilor unui transportator rutier de mărfuri care îndeplinește cerințele de punctele 232 și 233.
- 211.** Pentru aprobarea agenților abilitați se aplică următoarea procedură:
- 1) Solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC pentru punctele de lucru indicate în cerere. Solicitantul prezintă AAC un program de securitate. Programul descrie metodele și procedurile de urmat de către agent pentru a se conforma cerințelor din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia. Programul descrie și modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri. Programul de securitate al unui operator aerian care descrie metodele și procedurile de urmat de către respectivul operator aerian pentru a se conforma cerințelor din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia se consideră a îndeplini cerința privind programul de securitate al unui agent abilitat.

Solicitantul, de asemenea, prezintă „Declarația-angajament – agent abilitat” care este prezentată în punctul 22. Această declarație este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă cu securitatea.

Declarația semnată rămâne în păstrarea AAC;

- 2) 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 din PNSA și din actele de punere în aplicare a acestuia;
 - 3) Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul punctelor 1) și 2) 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. La înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, într-un format standard. Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul punctelor 1) și 2) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale trebuie notificate prompt entității care solicită aprobarea ca agent abilitat;
 - 4) 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”.
- 212.** 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.
- 213.** Un agent abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a evalua dacă agentul abilitat respectă în continuare cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia.
O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale agentului abilitat de către AAC în conformitate cu programul său național de control al calității poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele necesare pentru aprobare.
- 214.** În cazul în care consideră că agentul abilitat nu mai respectă cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia, AAC retrage statutul de agent abilitat pentru punctul sau punctele de lucru indicate. 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 2. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de un agent abilitat

- 215.** Atunci când acceptă expedieri, un agent abilitat stabilește dacă entitatea de la care primește expedierile este un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau nu deține niciunul dintre aceste statute.
- 216.** Persoana care efectuează livrarea expedierilor la agentul abilitat sau la operatorul aerian prezintă cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document cu fotografia sa, care a fost eliberat sau este recunoscut de AAC. Documentul respectiv este utilizat pentru a stabili identitatea persoanei care efectuează livrarea expedierilor.
- 217.** 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 punctele 204-207; 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. Subp. 2) se poate aplica doar dacă expeditorul nu poate prevedea faptul că expedierea va fi efectuată pe cale aeriană.
- 218.** După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 215-217 și dispozițiile suplimentare specifice emise de AAC, agentul abilitat se asigură că:
- 1) accesul neînsoțit la aceste expedieri este limitat la persoanele autorizate; și
 - 2) aceste expedieri sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate până în momentul predării către un alt agent abilitat sau operatorului aerian. Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt considerate protejate împotriva intervențiilor neautorizate. Expedierile de mărfuri și poștă care se află în alte părți decât într-o

parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat trebuie să fie 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:

- a) ele trebuie protejate fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui articol interzis; sau
- b) ele nu trebuie lăsate nesupravegheate, iar accesul trebuie limitat la persoanele implicate în protecția și manipularea mărfurilor.

219. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 215-217, agentul abilitat se asigură că orice expediere încredințată unui operator 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.

220. Documentația menționată la punctul 219 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 toate 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 care, luate fiecare în parte sau expedierile consolidate compuse exclusiv din expedieri care, au atât o grosime mai mică de 6mm, cât și o greutate totală mai mică de 250 grame sau;
- 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; sau
 - b) „SCO”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță numai pe aeronave de marfă și de poștă; sau
 - c) „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele pentru nivel ridicat de risc;
- 5) motivul emiterii statutului de securitate, care să menționeze:
 - a) „KC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cunoscut; sau
 - b) „AC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cu cont; sau
 - c) „RA”, însemnând că a fost selecționată de către un agent abilitat; sau
 - d) mijlocul sau metoda de control de securitate utilizată; sau
 - e) 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, precum și 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.

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

221. În cazul expedierilor consolidate, cerințele de la punctele 219 și 220 sunt considerate îndeplinite dacă:

- 1) agentul abilitat care efectuează consolidarea reține informațiile necesare în temeiul punctului 220 subp. 1) – 7), pentru fiecare expediere individuală, pe durata zborului sau zborurilor ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare; și
- 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.

222. 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 punctele 215-223, ci să predea expedierile unui alt agent abilitat care să asigure aplicarea acestor măsuri de securitate.

- 223.** Un agent abilitat se asigură că toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și pregătiți în conformitate cu cerințele PNISA și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poșta destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost recrutați și au urmat o pregătire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele PNISA.

Măsuri suplimentare privind securitatea marfurilor și poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea 3. Declarație-angajament – agent abilitat (nu ar fi ok să fie Anexă?)

- 224.** Agentul abilitat urmează să depună o Declarație-angajament după cum urmează:

„În conformitate cu Legea nr.192/2019 cu privire la securitatea aeronautică și cu actele de punere în aplicare a acesteia, declar că:

- după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al societății sunt adevărate și corecte;
- practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate vor fi implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;
- programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației RM, cu excepția cazului în care [numele societății] informează AAC că nu mai dorește să funcționeze ca agent abilitat;
- [numele societății] va informa AAC în scris cu privire la:
 - (a) modificările minore aduse programului său de securitate, cum ar fi numele societății, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, cu promptitudine și cel târziu în 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 aplicabilă a Republicii Moldova sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;
- pentru a asigura conformitatea cu legislația aplicabilă a Republicii Moldova, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;
- [numele societății] va informa AAC 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;
- [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu PNISA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al societății; și
- [numele societății] va informa AAC 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 aplicabile a Republicii Moldova.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul societății:

Data:

Semnătura:”

Secțiunea 3. Expeditorii cunoscuți

Subsecțiunea 1. Aprobarea expeditorilor cunoscuți

- 225.** Expeditorii cunoscuți sunt aprobați de AAC.

Aprobarea ca expeditor cunoscut se acordă pentru un anumit punct de lucru.

226. Pentru aprobarea expeditorilor cunoscuți se aplică următoarea procedură:

- 1) solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC a statului membru în care este amplasat punctul său de lucru. Solicitantului i se vor furniza de către AAC un Ghid pentru expeditori cunoscuți și o Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți;
- 2) AAC efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia. Pentru a evalua dacă solicitantul respectă aceste cerințe, AAC utilizează Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți. Această listă de verificare include o Declarație-angajament care este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de persoana responsabilă de asigurarea securității aeronautice la punctul de lucru. Odată completată Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți, informațiile conținute în aceasta trebuie tratate ca informații clasificate. Declarația semnată se depune la AAC. Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subp. 1) și 2) sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la expeditor se introduc în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare” cel târziu în următoarea zi lucrătoare. La înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, în formatul standard. Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subp. 1) și 2) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale sunt notificate prompt entității care solicită aprobarea ca expeditor cunoscut;

- 3) un expeditor cunoscut 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”.

227. Un expeditor cunoscut desemnează cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru responsabilă de aplicarea și supravegherea aplicării măsurilor de securitate în respectivul punct de lucru. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.

228. Un expeditor cunoscut este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă expeditorul cunoscut respectă în continuare cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia.

O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale expeditorului cunoscut de către AAC în conformitate cu Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate zonele indicate în Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți.

229. În cazul în care consideră că expeditorul cunoscut nu mai respectă cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia, AAC retrace statutul de expeditor cunoscut pentru punctul sau punctele de lucru indicate.

Imediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de ore, AAC se asigură că modificarea de statut a expeditorului este înregistrată în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare”.

Subsecțiunea 2. Măsuri de securitate care trebuie aplicate de un expeditor cunoscut

230. Un expeditor cunoscut asigură că:

- 1) la punctul de lucru sau în spațiile de lucru există un nivel de securitate suficient pentru a proteja mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă împotriva intervențiilor neautorizate; și
- 2) toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și pregătiți în conformitate cu cerințele PNISA și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poșta destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost recrutați și au urmat o pregătire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele PNISA; și
- 3) în timpul producției, ambalării, depozitării, expedierii și/sau transportării, după caz, mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.

În cazul în care, dintr-un motiv oarecare, aceste măsuri de securitate nu au fost aplicate unei expedieri sau în cazul în care expedierea nu a fost realizată de expeditorul cunoscut pentru propriul său cont, expeditorul cunoscut indică clar acest lucru agentului abilitat, astfel încât punctul 217 să poată fi aplicat.

- 231.** Expeditorul cunoscut acceptă că expedierile cărora nu le-au fost aplicate măsurile de securitate ~~adevurate~~ sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu punctele 204-207. Ghidul de aprobare/desemnare a furnizorilor și listele de verificare fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 4. Protecția mărfurilor și poștei

Subsecțiunea 1. Protecția mărfurilor și a poștei în timpul transportului

- 232.** 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 sunt ambalate sau sigilate de către agentul abilitat sau expeditorul cunoscut 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 sunt încuiate sau sigilate, 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 în conformitate cu punctul 233 este agreată de transportatorul rutier de mărfuri care a încheiat contractul de servicii de transport cu agentul abilitat, cu expeditorul cunoscut, cu excepția cazului în care însuși transportatorul rutier de mărfuri este aprobat ca agent abilitat.

Punctul 232 subp. 2) și 3) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.

Subsecțiunea 2. Declarația transportatorului rutier de mărfuri

- 233.** Transportatorul rutier de mărfuri urmează să depună o declarație după cum urmează:

„În conformitate cu Legea cu privire la securitatea aeronautică nr.192/2019 și cu actele de punere în aplicare a acesteia, confirm că, la colectarea, transportul, depozitarea și livrarea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate [în numele numele agentului abilitat/transportatorului aerian care aplică măsuri de securitate pentru mărfuri sau poștă/expeditorului cunoscut], sunt respectate următoarele proceduri de securitate:

—toți membrii personalului care transportă mărfurile/poșta destinate transportului aerian au beneficiat de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate;

—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 (dacă este posibil cu ajutorul unei cărți de identitate, al unui permis de conducere sau pașaport cu fotografie) și o verificare a CV-ului și/sau a recomandărilor furnizate;

—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;

—imediat înainte de încărcare, compartimentul de mărfuri este examinat, iar integritatea acestei examinări se păstrează până la finalizarea operațiunii de încărcare;

—fiecare șofer are asupra sa cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document conținând fotografia persoanei, eliberat sau recunoscut de AAC;

—șoferii 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 orice urmă de intervenție, șoferul își notifică superiorul, iar mărfurile/poșta destinate transportului aerian nu sunt livrate fără notificare la livrare;

—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 cu transportul [același nume ca mai sus]; sau

(b) este aprobat sau certificat de către AAC; 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 conținute în prezenta declarație. Transportatorul rutier semnatar păstrează responsabilitatea deplină pentru întregul transport în numele agentului abilitat sau al expeditorului cunoscut; și

—nu subcontractează alte servicii (de exemplu, depozitarea) către o altă parte în afara unui agent abilitat sau unei entități certificate sau aprobate și incluse pe o listă de către AAC în vederea furnizării respectivelor servicii.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul societății:

Numele și adresa societății:

Data:

Semnătura:”

Subsecțiunea 3. Protecția mărfurilor și a poștei în timpul manipulării, al depozitării și al încărcării într-o aeronavă

234. Expedierile de mărfuri și poșta care se află într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt considerate ca fiind protejate împotriva intervențiilor neautorizate.

235. Expedierile de mărfuri și poșta care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt protejate de către agentul abilitat sau expeditorul cunoscut împotriva intervențiilor neautorizate, protejate fizic, astfel încât să se prevină introducerea unui articol interzis; sau să nu fie lăsate nesupravegheate, iar accesul este limitat la persoanele implicate în protecția și încărcarea mărfurilor și a poștei în aeronave.

Secțiunea 5 .Mărfurile și poșta cu risc ridicat (High Risk Cargo and Mail -HRCM)

Subsecțiunea 1. Aplicabilitate

236. HRCM sunt toate expedierile de mărfuri și poșta:

- 1) care arată semne evidente de încălcare a integrității într-o măsură în care ar fi permis introducerea unui articol interzis, sau care sunt suspecte; sau
- 2) care figurează în informațiile operative specifice, unde se indică faptul că marfa sau poșta reprezintă o amenințare pentru aviația civilă.

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

Capitolul VI

POȘTA OPERATORULUI AERIAN ȘI MATERIALELE TRANSPORTORULUI AERIAN

Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 237.** Operatorul aerian sau Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol referitoare la poșta sa de operator aerian și la materialele sale de operator aerian.

Secțiunea 2. Poșta operatorului aerian și materialele operatorului aerian care urmează să fie încărcate într-o aeronavă

Subsecțiunea 1. Controlul de securitate

- 238.** Înainte de a fi încărcate în cala unei aeronave, poșta operatorului aerian și materialele operatorului 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. Înainte de a fi încărcate în orice parte a unei aeronave diferită de cală, poșta operatorului aerian și materialele operatorului aerian sunt supuse controlului de securitate și protejate în conformitate cu prevederile privind bagajele de mână de la Capitolul III.

Secțiunea 3. Materialele ale transportatorului aerian utilizate pentru procesarea pasagerilor și a bagajelor

- 239.** Materialele operatorului 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, în vederea prevenirii accesului neautorizat, de către operatorul aerian. Serviciile de auto înregistrare (self check-in) și opțiunile internet aplicabile a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate ca acces autorizat la astfel de materiale.
- 240.** Operatorul aerian asigură că materialele scoase din uz care ar putea fi utilizate pentru a facilita accesul neautorizat sau pentru a introduce bagaje în zona de securitate cu acces restricționat sau într-o aeronavă sunt distruse sau anulate.
- 241.** Operatorul aerian asigură că sistemele de control al plecărilor și sistemele de înregistrare sunt gestionate astfel încât să se împiedice accesul neautorizat. Serviciile de auto înregistrare 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

- 242.** Operatorul aeroportuar sau operatorul aerian, Poliția de Frontieră, furnizorul abilitat sau furnizorul cunoscut asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 243.** Controlul de securitate al proviziilor de bord se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.
- 244.** Proviziile sunt considerate provizii 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.
- 245.** Lista articolelor interzise în proviziile de bord coincide cu lista din punctul 126. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctele 122-125.

Secțiunea 2. Măsuri de securitate

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

- 246.** 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 operator 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; sau
 - 2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un 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 operatorul aerian sau la alt furnizor abilitat; sau
 - 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 operatorul aerian sau la furnizorul abilitat.
 - 4) 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, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

- 247.** La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de bord, mijloacele sau metoda utilizată țin cont de natura proviziilor și corespunde unui standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul proviziilor.
- 248.** Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate:
- 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 pct. (1).
- 249.** 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 3. Aprobarea furnizorilor abilitați

- 250.** Furnizorii abilitați trebuie să fie aprobați de AAC. Aprobarea ca furnizor abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru. Orice entitate care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctul 256 și furnizează provizii de bord direct la aeronave trebuie să fie aprobată ca furnizor abilitat. Această prevedere nu se aplică în cazul unui operator aerian care aplică el însuși aceste măsuri de securitate și livrează provizii doar la aeronava proprie.
- 251.** Pentru aprobarea furnizorilor abilitați se aplică următoarea procedură:
- 1) entitatea solicită aprobarea AAC pentru a i se acorda statutul de furnizor abilitat. Solicitantul prezintă AAC un program de securitate. Programul descrie metodele și procedurile de urmat de către furnizor pentru a se conforma cerințelor de la punctul 258, Programul descrie și modul în care conformitatea cu aceste metode și proceduri urmează să fie monitorizată de către furnizorul însuși.

Solicitantul, de asemenea, prezintă „Declarația-angajament – furnizor abilitat de provizii de bord” care este prezentată în punctul 257. Această declarație este semnată de reprezentantul legal sau de către persoana responsabilă cu securitatea.

Declarația semnată rămâne în păstrarea AAC.

- 2) 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 cerințelor de la punctul 256 care sunt aplicate de operatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii cunoscuți;
 - 3) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subp. 1 și 2) sunt satisfăcătoare, aceasta poate aproba furnizorul ca furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate. Dacă AAC consideră că aceste informații nu sunt satisfăcătoare, motivele sale sunt notificate prompt entităților care solicită aprobarea ca furnizor abilitat.
- 252.** Un furnizor abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă furnizorul abilitat respectă în continuare cerințele de la punctul 256.
- O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale furnizorului abilitat de către AAC în conformitate cu programul național de control al calității poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele de la punctul 256.
- 253.** În cazul în care consideră că furnizorul abilitat nu mai respectă cerințele de la punctul 256, AAC retrage statutul de furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate.

Subsecțiunea 4. Desemnarea furnizorilor recunoscuți

- 254.** Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctul 256 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”). Această prevedere nu se aplică în cazul unui furnizor abilitat.
- 255.** Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.

Subsecțiunea 5. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de operatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii recunoscuți

- 256.** Operatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii recunoscuți de provizii de bord au următoarele obligații:
- 1) să numească o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul întreprinderii; și
 - 2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNISA înainte de a li se acorda acces la aceste provizii; și
 - 3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de bord; și
 - 4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord; și
 - 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.

Subp. 5) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.

Dacă un furnizor recunoscut utilizează pentru transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor recunoscut al operatorului aerian sau al furnizorului abilitat, furnizorul recunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la prezentul punct. Măsurile de securitate care sunt aplicate de operatori aerieni și de furnizori abilitați de asemenea fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea 6. Declarație angajament- Furnizor abilitat de provizii de bord

- 257.** Furnizorul abilitat de provizii de bord trebuie să depună o declarație după cum urmează:
- „În conformitate cu Programul național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că:
- după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al societății sunt adevărate și corecte;

- practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate sunt implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;
- programul de securitate este actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației RM, cu excepția cazului în care [numele societății] informează AAC că nu mai dorește să furnizeze provizii de bord direct la aeronave (și, prin urmare, nu mai dorește să funcționeze ca furnizor abilitat);
- [numele societății] va informa AAC în scris cu privire la:
 - (a) modificările minore aduse programului său de securitate, cum ar fi numele societății, numele și datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, cu promptitudine, dar cel târziu în termen 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 aplicabilă a Republicii Moldova sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;
- pentru a asigura conformitatea cu legislația aplicabilă a RM, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor necesare și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;
- [numele societății] va informa AAC 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;
- [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu prevederile PNISA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al societății; și
- [numele societății] va informa AAC 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 aplicabile.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul societății:

Data:

Semnătura:”

Ghidul de aprobare/desemnare a furnizorilor abilitati / recunoscuți de provizii de bord și listele de verificare fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 3. Măsurile suplimentare de securitate pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliul la bordul aeronavei (STEB)

- 258.** Pungile cu sigiliu care sunt 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.
- 259.** 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.

Capitolul VIII. PROVIZII DE AEROPORT

Secțiunea 1. Dispoziții generale

260. În lipsa unor dispoziții contrare sau cu excepția cazului în care efectuarea controlului de securitate este asigurată de un furnizor cunoscut, operatorul aeroportuar asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
261. Proviziile destinate vânzării sau folosirii în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv proviziile pentru magazinele duty-free și restaurante, sunt supuse unor măsuri de securitate în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.
262. 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.
263. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operationale proprii, care sunt aprobate de AAC.
264. Lista articolelor interzise în proviziile de aeroport coincide cu lista din punctul 126. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctele 122-125.

Secțiunea 2. Măsuri de securitate

Subsecțiunea 1. Aplicabilitate

265. 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 operator 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 cunoscut sau un furnizor abilitat și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri și până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat.
266. Proviziile de aeroport care provin din zone de securitate cu acces restricționat pot fi exceptate de la aceste măsuri de securitate.
267. 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, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

268. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de aeroport, mijloacele sau metoda utilizată trebuie să țină cont 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.
269. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate a 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 litera (a);

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.

Masurile de securitate suplimentare aplicate proviziilor de aeroport fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 3. Desemnarea furnizorilor cunoscuți

Subsecțiunea 1. Desemnarea furnizorilor cunoscuți

- 270.** Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 277 și 278 și livrează provizii de aeroport este desemnată drept furnizor cunoscut de către operatorul aeroportuar.
- 271.** Pentru a fi desemnat ca furnizor cunoscut, furnizorul prezintă operatorului aeroportuar:
- 1) „declarația-angajament – furnizor cunoscut de provizii de aeroport” care figurează în punctul 281 Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal; și
 - 2) programul de securitate care conține măsurile de securitate menționate la punctele 277 și 278;
- 272.** Toți furnizorii cunoscuți trebuie să fie desemnați pe baza validării:
- 1) pertinentei și exhaustivității programului de securitate în ceea ce privește punctele 277 și 278; și
 - 2) implementării fără deficiențe a programului de securitate.
- În cazul în care AAC nu mai are convingerea că furnizorul cunoscut respectă cerințele de la punctele 277 și 278, AAC retrage statutul de furnizor cunoscut fără întârziere.
- 273.** Validarea programului de securitate și a implementării acestuia trebuie efectuate de o persoană care acționează în numele operatorului aeroportuar, numită și pregătită în materie de securitate a aviației, în acest scop.
- Validările trebuie să fie înregistrate și, în lipsa unor dispoziții contrare ale prezentului act legislativ, trebuie efectuate înainte de desemnare și repetate, ulterior, la fiecare doi ani.
- 274.** Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează fie:
- 1) printr-o inspecție la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau
 - 2) prin controale regulate, efectuate cu ocazia accesului în zona de securitate cu acces restricționat, ale proviziilor livrate de respectivul furnizor cunoscut, începând după desemnare, care includ:
 - a) o verificare a faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului cunoscut a fost pregătită în mod adecvat; și
 - b) o verificare a faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat; și
 - c) controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor necunoscut.
- Aceste controale 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 operatorul aeroportuar.
- 275.** Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al operatorului aeroportuar.
- 276.** Operatorul aeroportuar trebuie să păstreze:
- 1) o listă a tuturor furnizorilor cunoscuți pe care i-a desemnat, care să precizeze data de expirare a desemnării lor; și
 - 2) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor cunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.

La cerere, aceste documente se pun la dispoziția autorității competente în scopul monitorizării conformității.

Subsecțiunea 2. Măsuri de securitate care trebuie aplicate de un furnizor cunoscut sau de un operator aeroportuar

- 277.** Un furnizor cunoscut de provizii de aeroport 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 cu securitatea în cadrul societății(entității?) ; și
 - 2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNISA înainte de a li se permite accesul la aceste provizii; și
 - 3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și
 - 4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și
 - 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.
- Subp. 5) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.
- 278.** Dacă un furnizor cunoscut utilizează pentru transportul proviziilor la aeroport o altă societate care nu este furnizor cunoscut al operatorului aeroportuar, furnizorul cunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la prezentul punct.

Subsecțiunea 3. Măsuri suplimentare de securitate pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu

- 279.** 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.
- 280.** 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.

Subsecțiunea 4. Declarație angajament – Furnizor cunoscut de provizii de aeroport

- 281.** Furnizor cunoscut de provizii de aeroport trebuie să depună o Declarație-angajament după cum urmează.
- „În conformitate cu Programul național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele de punere în aplicare a acestuia,
- declar că: -[numele societății]:
- (a) va numi o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și
 - (b) se va asigura că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNISA înainte de a li se permite accesul la aceste provizii. În plus, se va asigura că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport beneficiază de pregătire conform PNISA pentru persoanele care efectuează controlul de securitate al poștei și mărfurilor operatorului aerian, al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport, iar persoanele care aplică alte măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de aeroport beneficiază de pregătire conform PNISA pentru persoanele care aplică măsuri de securitate pentru poștă și materialele operatorului aerian, pentru proviziile de bord și proviziile de aeroport; și
 - (c) nu va permite accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și
 - (d) se va asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și

(e) va aplica sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le va proteja fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene).

Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor cunoscut al operatorului aeroportuar, [numele societății] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menționate anterior.

- în scopul asigurării conformității, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;

- [numele societății] va informa [numele 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;

- [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu PNISA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin; și

- [numele societății] va informa [numele operatorului aeroportuar] în cazul în care:

(a) își încetează activitatea; sau

(b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Republicii Moldova.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Reprezentant legal

Numele:

Data:

Semnătura:”

Secțiunea 4. Protecția proviziilor de aeroport

282. Proviziile de aeroport aflate într-o parte critică (a unei zone de securitate cu acces restricționat?) trebuie considerate ca fiind protejate împotriva intervențiilor ilicite.

283. Proviziile de aeroport aflate într-o parte, alta decât cea critică, trebuie să fie considerate protejate împotriva intervențiilor neautorizate dacă:

- 1) sunt protejate fizic astfel încât să prevină introducerea oricărui articol; sau
- 2) nu sunt lăsate nesupravegheate, iar accesul este limitat la persoanele implicate în protecția și livrarea proviziilor de aeroport în zona de securitate cu acces restricționat.

Capitolul IX

MĂSURI DE SECURITATE ÎN ZBOR

Secțiunea 1. Securitatea cabinei de pilotaj în timpul zborului și prevenirea accesului persoanelor neautorizate

284. Pentru a proteja cabina de pilotaj operatorii aerieni vor asigura că:

- 1) În toate navele echipate cu o ușă la cabina de pilotaj, această ușă va avea capacitatea de a fi încuiată;
- 2) În aceste aeronave sunt aplicate proceduri și furnizate mijloace, prin care echipajul de cabină poate să notifice echipajul de pilotaj în cazul unei activități suspecte sau a unor încălcări ale securității în cabina de pasageri.
- 3) Persoanele neautorizate sunt împiedicate să intre în compartimentul cabinei de pilotaj în timpul unui zbor;

- 4) Pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate adecvate în timpul unui zbor.
- 285.** Toate aeronavele de pasageri cu masa maximă la decolare - MTOW (Maximum Takeoff Weight) mai mare de 45.500 kg sau cu o capacitate de transport (Maximum Approved Passenger Seating Configuration) mai mare de 60 pasageri sunt echipate cu o ușă la cabina de pilotaj, aprobată, care are capacitatea de a fi încuiată și descuiată din oricare dintre posturile de pilotaj și:
- 1) această ușă se închide înainte de pornirea motorului pentru decolare și se încuie când se prevede în procedura de securitate sau când decide pilotul comandant, menținându-se încuiată până la oprirea motorului după decolare, cu excepția cazului când se consideră că este necesar să fie descuiată pentru accesul sau ieșirea persoanelor autorizate;
 - 2) există mijloace de monitorizare, din oricare dintre posturile de pilotaj, a zonei din exteriorul cabinei de pilotaj, care să permită piloților identificarea persoanelor care solicită intrarea în cabină și detectarea comportamentului suspicios sau a amenințării potențiale. Operatorii aerieni sunt responsabili de aplicarea măsurilor de securitate pentru protecția și prevenirea accesului neautorizat al persoanelor în cabina de pilotaj.
- Operatorul aerian în procedurile operaționale proprii va stabili modalitatea de coordonare între membrii de echipaj a accesului în cabina de pilotaj.
- 286.** Persoanele autorizate pentru accesul în cabina de pilotaj sunt persoanele ale căror funcții oficiale necesită acces în cabina de pilotaj sau alte persoane care au un interes legitim de acces în cabina de pilotaj.

Secțiunea 2. Pasagerii nedisciplinați

- 287.** Operatorii aerieni vor elabora și implementa politica și proceduri specifice pentru pasageri care prezintă comportament agresiv la sol (în sala de plecare și în timpul îmbarcării), la bordul aeronavei (ușa aeronavei deschisă), în timpul parcurii 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.
- 288.** Pentru redresarea problemei pasagerilor nedisciplinați, operatorii aerieni vor elabora o politică de zero toleranță la astfel de acțiuni și vor asigura familiarizarea membrilor de echipaj cu această politică. Eficiența acestei politici va depinde de:
- 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 de un sistem de avertizare și 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) efectuarea evaluării cauzelor care au generat incidentul.

Secțiunea 3. Transportarea pasagerilor potențial perturbatori

- 289.** 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 sub arest, persoanele deportate escortate, persoanele inadmisibile și persoanele suferinde de tulburări psihice. Operatorii aerieni asigură aplicarea măsurilor suplimentare de securitate prevăzute în acest capitol pentru pasagerii potențial perturbatori.

- 290.** Operatorul aerian introduce măsuri specifice de securitate pentru pasagerii nedisciplinați. Pentru abordarea problematicei pasagerilor nedisciplinați, AAC asigură ca operatorii aerieni dispun de:
- 1) Politica companiei;
 - 2) proceduri detaliate;
 - 3) dispozitive de restrângere a libertății de mișcare la bordul aeronavei;
 - 4) definire clară a responsabilităților între membrii de echipaj;
 - 5) un sistem de avertizare și raportare (documentele care trebuie să fie la bordul aeronavei);
 - 6) un sistem de comunicare între personalul de la sol și echipaj;
 - 7) un program de instruire inițială și recurentă; și
 - 8) efectuarea evaluărilor motivului incidentului.
- 291.** În cazul transportării pasagerilor potențial perturbatori (inadmisibili/deportați/pasageri sub arest) operatorul aerian va asigura că este notificat în prealabil în scris de către autoritatea competentă cu privire la intenția de a îmbarca un pasager potențial perturbator la bordul unei aeronave care aparține companiei.
- 1) Operatorul aerian asigură că notificarea scrisă este pusă la dispoziția pilotului comandant înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă și conține următoarele informații: identitatea și sexul persoanei; și
 - 2) motivul transportării; și
 - 3) numele și funcția persoanelor de escortă, dacă este cazul; și
 - 4) evaluarea riscurilor efectuată de autoritatea competentă, inclusiv motivele prezenței sau absenței escortei; și
 - 5) locul sau locurile din aeronavă alocate în avans, dacă este necesar; și natura documentelor de călătorie disponibile.
- 292.** Escorta este desemnată atunci când urmează să fie îmbarcate la bordul aeronavei mai multe persoane inadmisibile sau o persoană deportată de sex masculin sau la bordul aeronavei există un pasager care:
- 1) a prezentat un comportament agresiv pe 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) urmează să fie transportată o persoană care a comis un act criminal și este expulzată din țară.
- 293.** Decizia de a asigura escorte de securitate pentru persoane inadmisibile și expulzate este luată de către conducerea companiei sau organele abilitate iar membrii escortei nu vor purta arme de foc. Alocarea locurilor pentru escortele de securitate se include în procedurile de securitate al operatorului aerian.
- 294.** Operatorul aerian se asigura ca nu va fi transportat mai mult de 1 deținut considerat periculos, pe zbor, și se va asigura ca acesta este însoțit de minim 2 escorte. Persoanele deținute vor fi întotdeauna transportate însoțite de escortă.
- 295.** În cazul transportului de pasageri inadmisibili sau expulzați, personalul responsabil al transportatorului va solicita informații în scris din partea autorităților competente ale statului pentru a identifica riscul transportării unor astfel de pasageri (ex.: identitatea pasagerului, motivul transportului, starea fizică sau de sănătate și alte date care să ajute la analiza riscului).
- 296.** La transportul pasagerilor inadmisibili sau expulzați, se iau următoarele măsuri de securitate:
- 1) Este informat 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 (schimbul de informații) dintre echipaj și escortă;
- 6) Nu vor fi dezvăluite informații cu privire la detaliile transportului;
- 7) Se asigură un număr suficient de membrii 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;
- 10) Trebuie să fie prevăzute dispozitive de restrângere a libertății de mișcare, dacă se consideră necesar urmare evaluării riscurilor.

297. Pilotul comandant are dreptul de a refuza transportul unor astfel de pasageri și a escortelor lor, în cazul în care are îndoieli cu privire la siguranța și securitatea zborului. Persoana deportată va fi întotdeauna îmbarcată înainte de restul pasagerilor și va fi debarcată ultima.

Secțiunea 4. Transportul armelor

298. 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.

299. Escortele persoanelor deportate aflate sub arest se asigură că:

- 1) Persoanele deportate aflate sub arest, vor fi transportate cu escorte asigurate de poliție.
- 2) Operatorul aerian nu va accepta transportarea unui pasager deportat aflat sub arest și a escortei sale fără obținerea, în prealabil, a aprobărilor corespunzătoare din partea autorităților statelor și a operatorilor care participă la transport. În astfel de cazuri, operatorul aerian va obține aprobările cu cel puțin 24 ore în avans. Membrii escortelor vor fi informați de către un reprezentant al operatorului aerian despre pericolul pe care îl reprezintă transportarea unui pasager deportat aflat sub arest la adresa siguranței zborului.
- 3) Membrii escortelor trebuie să se asigure că pasagerul deportat aflat sub arest nu transportă articole de contrabandă, arme sau alte articole interzise. Membrii escortelor trebuie să aibă asupra lor dispozitive de imobilizare corespunzătoare pe care să le folosească atunci când este necesar.
- 4) Membrii escortelor nu trebuie să transporte gaze de luptă sau lacrimogene sau alte dispozitive paralizante. Membrii escortelor trebuie să se identifice în fața personalului de securitate, echipajului de comandă și echipajului de cabină. Pilotul comandant trebuie să fie informat despre prezența lor la bord. Pasagerii deportați aflați sub arest trebuie să fie îmbarcați înaintea celorlalți pasageri și debarcați ultimii.
- 5) Punctele de destinație și de tranzit vor fi informate despre pasagerii deportați aflați sub arest și escortă înainte de decolare.

300. În alte cazuri decât cele specificate la Art.42 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică armele de foc pot fi transportate de operatorii aeriени numai ca bagaj de cală sau cargo, în următoarele condiții:

- 1) armele de foc și muniția vor fi păstrate în compartimentul cargo unde pasagerii nu au acces pe durata zborului;
- 2) Poliția de Frontieră a confirmat faptul că arma de foc nu este încărcată și că nu reprezintă un pericol pentru siguranța zborului;
- 3) muniția va fi transportată separat, de ex. într-un alt bagaj;
- 4) armele de foc și muniția vor fi transportate în bagaje, cutii sau containere încuiate;

- 5) comandantul va fi informat despre transportul acestora în NOTOC;
 - 6) toate entitățile competente vor fi informate despre transportul armelor de foc și a muniției.
- 301.** În procesul înregistrării pentru zbor, operatorul aerian sau reprezentantul acestuia, va accepta pentru transportare la bordul navei armele sau muniția numai după ce va primi confirmarea în scris de la colaboratorii Poliției de Frontieră, că pasagerul deține permisul sau autorizația de port armă necesare și că, în cazul zborurilor internaționale, a îndeplinit formalitățile legale privind ieșirea din țară. La rezervarea și procurarea biletului, pasagerii sunt obligați să-și declare intenția de a transporta arme sau muniție. Pasagerii care nu a declarat despre astfel de intenție nu vor fi acceptați la bordul aeronavei.
- 302.** Poliția de Frontieră va asigura că personalul care verifică că arma de foc care urmează să fie transportată la bordul unei aeronave nu este încărcată și că nu reprezintă un pericol pentru siguranța zborului este pregătit corespunzător, autorizat și verificarea se realizează în condiții de siguranță, într-o încăpere dotată corespunzător.
- 303.** Operatorul aerian este responsabil pentru protecția armelor și muniției, din momentul în care acestea sunt preluate de la pasager până în momentul în care sunt predate acestuia.

Capitolul X

SELECTAREA SI PREGĂTIREA PERSONALULUI

Secțiunea 1. Verificarea antecedentelor

- 304.** Verificarea antecedentelor în conformitate cu procedura din prezentul capitol reprezintă procedura de aprobare de către Poliția de Frontieră conform prevederilor Art. 17 alin. (4) din Legea privind securitatea aeronautică. 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 care au acces neînsoțit la mărfurile și poșta destinate transportului aerian, la poșta operatorului aerian și materialele operatorului aerian, la proviziile de bord și proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate, sau persoanele care au drepturi de administrator sau acces nesupravegheat și nelimitat la datele și sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor critice utilizate în scopuri de securitate a aviației civile sau care solicită emiterea unei legitimații de membru de echipaj sau legitimație de aeroport vor trece printr-o verificare a antecedentelor.
- 305.** Poliția de Frontieră instituie un mecanism adecvat și eficace care să asigure schimbul de informații la nivel național și cu alte state în scopul evaluării informațiilor pertinente pentru verificarea antecedentelor.
- 306.** Persoanele recrutate 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 trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.
- 307.** Persoanele recrutate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat, sau care au acces neînsoțit la mărfurile și poșta destinate transportului aerian, la poșta operatorului aerian și materialele operatorului aerian, la proviziile de bord și proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare trebuie să fi trecut cu succes de o verificare aprofundată a antecedentelor.
- 308.** Verificarea antecedentelor penale se face prin:
- 1) O verificare aprofundată a antecedentelor care trebuie cel puțin:
 - a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;
 - b) să acopere cazierul judiciar din toate statele de rezidență din precedenții cinci ani, cel puțin;
 - c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din precedenții cinci ani, cel puțin;
 - d) să cuprindă informații și orice alte date relevante deținute de autoritățile naționale competente, despre care acestea consideră că pot fi relevante pentru capacitatea unei persoane de a îndeplini o funcție care necesită o verificare aprofundată a antecedentelor.
 - 2) O verificare standard a antecedentelor trebuie:

- (a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;
- (b) să acopere cazierul judiciar din toate statele de rezidență din precedenții cinci ani, cel puțin;
- (c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din precedenții cinci ani, cel puțin.

Verificarea standard a antecedentelor sau literale (a)-(c) ale unei verificări aprofundate a antecedentelor trebuie să fie încheiate înainte ca persoana în cauză să participe la un curs inițial de pregătire în domeniul securității care presupune accesul la informații care nu sunt disponibile publicului din cauza caracterului lor sensibil din punctul de vedere al securității. Atunci când este cazul, litera (d)(de la punctul 308?) 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.

Se consideră că verificarea standard sau aprofundată a antecedentelor nu a fost încheiată cu succes dacă nu sunt îndeplinite în mod satisfăcător toate elementele menționate la verificarea standard literale (a)-(c), respectiv verificarea aprofundată (a)-(d) sau dacă, în orice moment, aceste elemente nu oferă nivelul necesar de asigurare privind fiabilitatea persoanei în cauză.

- 309.** Verificările antecedentelor vor fi repetate la intervale regulate care nu depășesc douăsprezece luni pentru verificările aprofundate sau trei ani pentru verificările standard ale antecedentelor. Orice angajator va notifica prompt, în scris, Poliția de Frontieră, cu privire la orice eveniment care ar putea afecta fiabilitatea persoanei în cauză.
- 310.** Verificările antecedentelor finalizate cu succes înainte de 31 decembrie 2020 vor rămâne valabile până la expirarea lor sau cel târziu până la 30 iunie 2023, dacă această dată survine prima.

Secțiunea 2. Recrutarea

- 311.** Procesul de recrutare pentru toate persoanele recrutate 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 poșta destinate transportului aerian, la poșta operatorului aerian și materialele operatorului aerian, la proviziile de bord și 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 aptitudinilor.
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.
Capacitățile și aptitudinile respective vor fi evaluate în timpul procesului de recrutare și înainte de finalizarea oricărei perioade de probă, în baza cerințelor și procedurilor elaborate de angajator.
- 312.** Dosarele de recrutare, inclusiv rezultatele tuturor testelor de evaluare, se păstrează pentru toate persoanele recrutate persoanele recrutate 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 poșta destinate transportului aerian, la poșta operatorului aerian și materialele operatorului aerian, la proviziile de bord și proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate, cel puțin pe durata contractului acestora.
Prevederile referitoare la instruirea personalului în domeniul securității aeronautice sunt prevăzute în PNISA.

Capitolul XI. ECHIPAMENTELE DE SECURITATE

Secțiunea 1. Dispoziții generale

Subsecțiunea 1. Responsabilități

- 313.** Operatorul aeroportuar trebuie să ia măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că echipamentele de securitate corespund standardelor prevăzute în prezentul Program.
- 314.** Operatorul aeroportuar trebuie să se asigure că producătorul de echipamente furnizează un concept de operare, iar Poliția de Frontieră se asigură că echipamentele sunt folosite în conformitate cu acestea.

315. 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.
316. Echipamentele trebuie să fie amplasate, instalate și întreținute în conformitate cu cerințele producătorilor de echipamente.

Subsecțiunea 2. Verificări de rutină a echipamentului

317. Utilizatorul trebuie să efectueze verificări de rutină ale fiecărui echipament de securitate, în conformitate cu prevederile programului aeroportuar de securitate.

Secțiunea 2. Porți detectoare de metale (WTMD)

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

318. Porțile detectoare de metale (WTMD) trebuie să fie capabile de a detecta și indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate.
319. Detectarea cu ajutorul WTMD trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.
320. 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.
321. Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale WTMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
322. WTMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform punctului 318. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 2 metri.
323. Alarma vizuală trebuie să dea o indicație despre intensitatea semnalului detectat de WTMD.
324. WTMD trebuie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nici o sursă de interferență.

Subsecțiunea 2. Standarde aplicabile WTMD

325. WTMD le sunt aplicabile două standarde (e finisat gândul?)
326. 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 (PCE) CEAC.
327. Toate WTMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2, în conformitate cu Procesul Comun de Evaluare (PCE) CEAC.

Subsecțiunea 3. Cerințe suplimentare aplicabile WTMD

328. Toate 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 punctul 304. Trebuie să fie posibilă reglarea procentajului; și
 - 2) să calculeze numărul de persoane care au făcut obiectul controlului de securitate, excluzând orice persoană care trece prin WTMD în direcția opusă; și
 - 3) să calculeze numărul de alarme; și
 - 4) să calculeze numărul de alarme ca procentaj din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate.

Subsecțiunea 4. Cerințe suplimentare aplicabile WTMD utilizate în combinație cu echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (shoe metal detection – SMD)

329. 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.

330. 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 ale 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 3. Detectoare portabile de metale(HHMD)

331. Detectoarele portabile de metale (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.
332. Mijloacele de reglare a setărilor de sensibilitate ale HHMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
333. HHMD trebuie să declanșeze o alarmă sonoră în momentul detectării obiectelor metalice. Alarma trebuie să fie perceptibilă pe o rază de 1 metru.
334. Funcționarea HHMD nu trebuie să fie afectată de surse de interferență.
335. HHMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.

Secțiunea 4. Echipamente cu raze X

Subsecțiunea 3. Fișa standard de testare

336. Performanța criteriilor menționate mai sus trebuie evaluată folosind o piesă de testare standard (STP).
337. Caracteristicile standard ale pieselor de testare sunt cuprinse dispozițiile suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 5. Sisteme de detectare a explozibililor (EDS)

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

338. Sistemele de detectare a explozibililor (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 în bagaje sau în alte expedieri.
339. Detecția trebuie să fie independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv:
- 1) EDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:
 - a) atunci când detectează materiale explozive; și
 - b) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor explozive; și
 - c) atunci când conținutul unui bagaj sau al unei expedieri este prea dens pentru a fi analizat.

Subsecțiunea 2. Standarde aplicabile EDS

340. Toate sistemele EDS instalate trebuie să corespundă standardului 3 în conformitate cu PCE CEAC.
341. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână trebuie să respecte cel puțin standardul C1.
342. 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.
343. 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.

Secțiunea 6. Proiectarea de imagini virtuale de articole periculoase (*Threat Image Projection – TIP*)

Subsecțiunea 1. Principii generale

- 344.** Sistemul de proiectare de imagini virtuale de articole periculoase (TIP) trebuie să fie capabil de a proiecta imagini combinate de articole periculoase (combined threat images – CTI) sau imagini fictive de articole periculoase (fictional threat images – FTI).
- 345.** CTI sunt imagini radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri care conțin articole periculoase.
- 346.** FTI sunt imagini radioscopice ale articolelor periculoase care sunt proiectate în cadrul imaginilor radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri supuse controlului de securitate.
- 347.** 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.
- 348.** 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; și
 - 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.
- 349.** Sistemul TIP nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X sau a echipamentelor EDS. 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 punctului 351.
- Mijloacele de gestionare a sistemului TIP trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
- Trebuie să existe un administrator TIP responsabil de managementul configurației sistemului TIP. Operatorul aeroportuar trebuie să monitorizeze cu regularitate implementarea corectă a sistemelor TIP și să se asigure 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 2. Compoziția sistemului TIP

- 350.** Sistemul TIP trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:
- 1) bibliotecă de CTI sau FTI; și
 - 2) un mijloc de afișare a mesajelor și de ștergere a lor; și
 - 3) un mijloc de înregistrare și de prezentare a rezultatelor privind reacțiile fiecărui operator în parte.
- 351.** Sistemul TIP trebuie să afișeze 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.

Mesajul trebuie să fie afișat astfel încât să nu mascheze imaginea bagajului sau a expedierii la care se referă.

Mesajul trebuie să rămână afișat până în momentul în care operatorul îl șterge. În cazurile indicate la subp. 1) și 2), mesajul trebuie să fie afișat în același timp cu imaginea CTI sau FTI.

Subsecțiunea 3. Librăria TIP

- 352.** Accesul la echipamentul dotat cu un sistem TIP instalat și activat trebuie să necesite utilizarea unui cod unic de identificare a operatorului.

353. 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.

Secțiunea 7. Echipamente pentru detectarea urmelor de explozibil (ETD)

354. Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie capabile să colecteze și să analizeze urme de particule ~~de pe~~ sau vapori emanați de suprafețele contaminate/conținutul bagajelor sau al expedierilor și să indice, prin declanșarea unei alarme, prezența explozibililor. În scopul controlului de securitate, acestea 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 de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie utilizate numai într-un mediu pentru care echipamentul a fost autorizat pentru utilizare.

Cerințele pentru echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) care utilizează mostre de particule și de vapori sunt stabilite în PCE CEAC.

355. Standardul pentru ETD care utilizează prelevarea de mostre de particule se aplică echipamentelor ETD.

Secțiunea 8. Echipamente utilizate pentru controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor (LAG)

Subsecțiunea 1. Principii generale

356. Echipamentele 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.
357. Echipamentele trebuie 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.
358. Echipamentele 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 2. Standarde pentru echipamentele tip sistem de detectare a explozibililor lichizi(LEDs)

359. Cerințele și standardele pentru echipament LEDS sunt stabilite în PCE CEAC.
360. Toate echipamentele LEDS trebuie să corespundă standardului 2.

Subsecțiunea 3. Validarea echipamentelor de securitate

361. Echipamentele de securitate trebuie să fie validate de Autoritatea Aeronautică Civilă conform unei proceduri proprii.

Secțiunea 9. Scanere de securitate

Subsecțiunea 1. Principii generale

362. Un scanner 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.

- 363.** Un scanner 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. În cazul în care examinatorul uman identifică un astfel de obiect, 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.
- 364.** Un scanner de securitate cu detectare automată a amenințărilor poate consta 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.
- 365.** În scopul controlului de securitate al pasagerilor, un scanner de securitate trebuie să îndeplinească toate standardele următoare:
- 1) scanerul 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) scanerul de securitate trebuie poziționat astfel încât funcționarea lor să nu fie afectată de nici-o sursă de interferență;
 - 5) funcționarea corectă a scanerelor de securitate trebuie testată zilnic;
 - 6) scanerul de securitate trebuie folosit în conformitate cu conceptul de operare furnizat de producător.
- 366.** Scanerul de securitate pentru controlul de securitate a pasagerilor trebuie să fie utilizat 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.

Subsecțiunea 2. Standarde pentru scanerul de securitate

- 367.** Toate scanerul de securitate trebuie să îndeplinească standardul 2 definit în PCE CEAC.

Subsecțiunea 3. Testare de tip

- 368.** Înainte ca aceasta să fie utilizată din punct de vedere operațional, fiecare tip de scanner de securitate trebuie să treacă un test efectuat conform unei metodologii adoptate de toate statele membre CEAC.

Subsecțiunea 4. Conceptul de operare

- 369.** Fiecare tip de scanner de securitate trebuie să dispună de un document de concept operațional, care este considerat ca o parte a sistemului, trebuie să fie disponibil și trebuie să conțină cel puțin următoarele informații:
- 1) Instrucțiuni complete privind instalarea și întreținerea scannerului de securitate, inclusiv testarea la fața locului.
 - 2) Instrucțiuni complete cu privire la utilizarea operațională a scannerului de securitate, inclusiv, dar fără a se limita la:
 - a) Obiectele care pot fi lăsate asupra unei persoane;
 - b) Mijloace de comunicare pentru operare; și
 - c) Evaluarea rezultatelor de screening.
 - 3) Perioada maximă de control de securitate, inclusiv timpul de scanare și timpul de decizie, care nu trebuie să depășească 60 de secunde per persoană.

- 4) Un termen de decizie se impune operatorului, în cazul în care ultimul este parte componentă obligatorie din cadrul întregului sistem.
- 5) O procedură de testare zilnică care să includă și o mostră/trusă de testare, pentru verificarea funcționării corecte a scannerului de securitate.
- 6) Cerințele de bază privind calificarea și instruirea operatorilor scannerului de securitate.

Subsecțiunea 5. Testul de rutină

- 370.** Procedura de testare zilnică trebuie efectuată conform specificațiilor din Conceptul de operațiuni pentru a asigura funcționarea corectă a scannerului de securitate.

Secțiunea 10. Echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD)

Subsecțiunea 1. Principii generale

- 371.** 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.
- 372.** Detectarea cu ajutorul SMD trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.
- 373.** SMD trebuie să fie fixate pe o bază solidă.
- 374.** SMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.
- 375.** Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale SMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
- 376.** SMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform pct. 371. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 metru.
- 377.** SMD trebuie să fie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.

Subsecțiunea 2. Standarde aplicabile SMD

- 378.** Cerințele și standardele pentru SMD sunt stabilite în PCE CEAC.
- 379.** Există două standarde aplicabile SMD.
- 380.** Toate SMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1.
- 381.** Toate SMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2.
- 382.** Toate SMD trebuie să poată funcționa, pentru a stabili cauza alarmelor generate de o WTMD, la o înălțime cuprinsă între podea și cel puțin 35 cm deasupra podelei.

Secțiunea 11. Programe informatice care permit îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (AUTO CLEAR SOFTWARE – ACS)

Subsecțiunea 1. Principii generale

- 383.** Programele informatice care permit îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (ACS) trebuie să fie în măsură să evalueze toate imaginile radioscopice afișate de echipamentele cu raze X sau echipamentele EDS pentru a stabili dacă acestea pot conține articole periculoase și ar trebui să poată șterge direct imagini simple fără articole periculoase.
- 384.** ACS trebuie să afișeze pentru operator imaginile care conțin elemente potențial periculoase sau care sunt prea complexe pentru a fi analizate de programul informatic.

- 385.** ACS nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X și a echipamentelor EDS.
- 386.** Atunci când ACS este în funcțiune, operatorul trebuie să primească un indiciu vizual.
- 387.** Atunci când se utilizează cu echipamente EDS, ACS nu trebuie să împiedice un semnal de alarmă.
- 388.** ACS nu trebuie să șteargă imaginile CTI și imaginile radioscopice produse de echipamentele cu raze X sau de echipamentele EDS care conțin imagini FTI proiectate de sistemul TIP.
- 389.** Mijloacele de gestionare a ACS trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.

Subsecțiunea 2. Cerințe de performanță

- 390.** Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru ACS sunt prevăzute în PCE CEAC.

Secțiunea 12. Validarea echipamentelor

- 391.** 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.
- 392.** Următoarele echipamente de securitate pot fi instalate după 1 octombrie 2020 numai dacă au primit statutul de „marcă a UE” sau de „marcă a UE în curs de aprobare”,:
 - 1) porți detectoare de metale (WTMD);
 - 2) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);
 - 3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);
 - 4) echipamente dotate cu sistem de detectare a explozibililor lichizi (LEDS);
 - 5) echipamente de detecție a metalelor (MDE);
 - 6) scanere de securitate;
 - 7) scanere pentru încălțăminte; și
 - 8) echipamente pentru detectarea vaporilor de explozibili (EVD).
- 393.** „Marca UE” poate fi acordată numai echipamentelor de securitate testate în centrele de testare pentru care o autoritate competentă deține responsabilitatea măsurilor de control al calității în conformitate cu procesul comun de evaluare al Conferinței Europene a Aviației Civile.
- 394.** „Marca UE” se acordă echipamentului de securitate confirmat de procesul comun de evaluare al Conferinței Europene a Aviației Civile. Respectivetele echipamente sunt automat eligibile pentru a primi „marca UE” și dobândesc statutul temporar de „marcă a UE în curs de aprobare” până la aprobarea finală. Sunt permise instalarea și utilizarea echipamentelor de securitate cu statutul de „marcă a UE în curs de aprobare”.
- 395.** Echipamentele de securitate enumerate la punctul 392 căroră li s-a acordat „marca UE” se introduc în «Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare – echipamente de securitate».
- 396.** „Marca UE” se aplică de către producători pe echipamentele de securitate aprobate de Comisie și trebuie să fie vizibilă pe o latură a echipamentelor respective.
Pe echipamentele cu „marca UE” se instalează versiunile de hardware și software corespunzătoare descrierii din „Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare – echipamente de securitate”. O rubrică din „Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare – echipamente de securitate” conține următoarele informații:
 - 1) un identificator alfanumeric unic;
 - 2) numele producătorului;
 - 3) denumirea;
 - 4) configurația detaliată cuprinzând cel puțin:
 - a) versiunea hardware;
 - b) algoritmul de detectare;

- c) dacă este necesar, versiunea software-ului sistemului;
 - d) dacă este necesar, versiunea echipamentului auxiliar; și
 - e) dacă este necesar, versiunea conceptului de operare;
 - 5) standardul obținut;
 - 6) statutul echipamentului, indicându-se una dintre următoarele mențiuni:
 - a) „marcă a UE”;
 - b) „marcă a UE în curs de aprobare”;
 - c) „marcă a UE suspendată”;
 - d) „marcă a UE retrasă”;
 - e) „marcă a UE depășită”;
 - 7) data emiterii statutului echipamentului.
- 397.** AAC va 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

- 398.** Furnizorul de servicii de navigație aeriană protejează sistemul de management al traficului aerian și serviciile de navigație aeriană, inclusiv împotriva actelor de intervenție ilicită care ar putea perturba furnizarea continuă a serviciilor de navigație aeriană, prin intermediul politicilor și procedurilor care iau în considerare cerințele de siguranță, regularitatea și eficiența zborurilor, precum și măsurile rezultate din activitățile de cooperare/coordonare cu alte state și /sau sectoare.
- 399.** Măsurile de securitate pentru componentele infrastructurii situate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor vor fi stabilite și implementate de către furnizorii serviciilor de navigație aeriană în conformitate cu prevederile Programului de securitate a operatorului de aeroport.
- 400.** Pentru a asigura flexibilitatea, integritatea și disponibilitatea continuă a infrastructurii și serviciilor de navigație aeriană furnizorii serviciilor de navigație aeriană 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.
- 401.** Furnizorii serviciilor de navigație aeriană (asigură controlul accesului personalului în încăperile unde se desfășurează controlul traficului aerian cel puțin prin intermediul:
- 1) Verificării antecedentelor;
 - 2) Sistemului de permise pentru facilitățile proprii;
 - 3) Protecției fizice a căilor de acces.
- 402.** Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei, ca parte integrantă a sistemului lor de management, vor institui un sistem de management al securității pentru a asigura:
- 1) securitatea facilităților 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 tehnologiei comunicațiilor, inclusiv protecția infrastructurii informaționale.
- 403.** 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 breșele de securitate și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate cu privire la securitate;
 - 3) mijloacele de control al efectelor cauzate de breșele de securitate și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de reducere a riscurilor pentru prevenirea repetării acestora.
- 404.** Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei vor asigura autorizarea de securitate a personalului propriu, dacă este cazul, și să se coordoneze cu autoritățile statului relevante pentru a asigura securitatea facilităților, a personalului și a datelor lor.
- 405.** Furnizorii de servicii de navigație aeriană și de management al fluxului de trafic aerian și administratorul rețelei va 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.
- 406.** Furnizorul de servicii de navigație aeriană va stabili 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.
- 407.** Pentru a asigura comunicarea și coordonarea informațiilor și sarcinilor relevante de securitate și pentru a aborda probleme sau deficiențe sistemice, furnizorul de servicii de navigație aeriană va organiza întâlniri periodice sau ad-hoc cu părțile interesate sau va participa la ședințele Comisiei aeroportuare la invitație.

Capitolul XIII

AMENINȚĂRI CIBERNETICE LA ADRESA AVIAȚIEI CIVILE

- 408.** AAC se asigură că operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile 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.
- 409.** Operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni și entitățile definite în prezentul program elaborează și mențin actual un program de securitate cibernetică în care vor fi identificate datele, sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice de importanță critică și detaliate măsurile menite să asigure protecția împotriva atacurilor cibernetice, acțiuni de răspuns la astfel de atacuri precum și acțiunile de recuperare în urma acestora, cu aprobarea acestui program de către AAC.
- 410.** Măsurile de protecție vor fi elaborate și implementate în baza unei evaluări de riscuri la adresa securității cibernetice, conform procedurii aprobate de către AAC. În baza evaluării respective, agenții aeronautici și autoritățile publice cu atribuții în domeniu elaborează și implementează măsurile corespunzătoare de protecție în scopul asigurării confidențialității, integrității și accesibilității sistemelor informaționale și a rețelelor de comunicații electronice de importanță critică, precum și a datelor utilizate în aviația civilă, a căror afectare poate pune în pericol siguranța și securitatea aviației civile.
- 411.** Programele de securitate cibernetică vor include cultura securității cibernetice și în contextul formării personalului subiecte de conștientizare, formare și expertiză. Rolurile și responsabilitățile legate de

securitatea cibernetică vor fi atribuite persoanelor cu calificare și experiență corespunzătoare în domeniul aviației civile și securității cibernetice.

- 412.** Programele de securitate cibernetică ale operatorilor de aeroporturi, operatorilor aerieni, Poliției de Frontieră și entităților definite în prezentul program vor include metodologie pentru indentificarea, evaluarea și prioritizarea riscurilor cibernetice la adresa aviației civile și proceduri de raportare sistematică către AAC a informațiilor relevante. Analiza de risc va include și măsuri adecvate de gestionare a riscurilor pentru:
- 1) riscurile identificate;
 - 2) recunoasterea incidentelor, atunci când acestea au loc; și
 - 3) măsuri de răspuns, inclusiv reducerea consecințelor unui atac.
- 413.** Măsurile de răspuns la incidentele cibernetice vor fi incluse în planurile de răspuns la situațiile de gestionare a crizelor sau situațiilor de criză ale operatorilor de aeroporturi, operatorilor aerieni, Poliției de Frontieră și entităților definite în prezentul program.
- 414.** Măsurile de securitate sunt luate în considerare în timpul proiectării, implementării, funcționării și disunerii a 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.
- 415.** Operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor asigura 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. Operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor solicita detalii privind măsurile de securitate de la furnizorii potențiali.
- 416.** Operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor asigura, că accesul de la distanță la sistemele informaționale este permis doar în condiții de înțelegere prealabilă și cu respectarea măsurilor de securitate ce se impun. AAC, operatorii aeronautici și entitățile aeronautice vor asigura că furnizorii nu vor avea posibilitatea de acces neautorizat la aceste sisteme după achiziționarea acestora.
- 417.** Operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor înregistra și evalua incidente și atacuri în domeniul securității cibernetice, iar ulterior le vor raporta la instituția publică responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul securității cibernetice la nivel național precum și la AAC.
- 418.** Instituția publică responsabilă de implementarea politicii statului în domeniul securității cibernetice la nivel național, este competentă pentru coordonarea și/sau monitorizarea dispozițiilor legate de securitatea cibernetică de nivel național, precum și de gestionarea echipei național de intervenție în caz de urgență (CERT).

Capitolul XIV

DETECTAREA COMPORTAMENTALĂ

- 419.** Operatorul aeroportuar și Poliția de Frontieră în conformitate cu prevederile prezentului program asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 420.** AAC va elabora un Program național de detectare comportamentală, care va 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 selectare, instruirea și certificarea personalului.

421. AAC se asigură că operatorii de aeroporturi și Poliția de Frontieră implementează detectarea comportamentală, asigurând aplicarea tehnicilor care implică recunoașterea caracteristicilor comportamentale, inclusiv, fără a se limita la, semne fiziologice sau gesturi care indică un comportament suspicios, pentru a identifica persoanele care pot prezenta o amenințare pentru securitatea aviației civile.
422. Operatorul aeroportuar și Poliția de Frontieră vor elabora și vor aproba la AAC metodologii pentru identificarea și evaluarea comportamentului suspicios, proceduri/acțiuni în cazul identificării persoanelor care pot prezenta o amenințare pentru securitatea aviației civile.
423. Persoanele care sunt selectate pentru a pune în aplicare sau pentru a fi responsabile pentru punerea în aplicare a detectării comportamentale trebuie să treacă cu succes o verificare aprofundată a antecedentelor.
424. Procesul de selectare pentru tot personalul de detectare comportamentală va include evaluarea competențelor pentru a îndeplini funcțiile atribuite la un nivel acceptabil, și abilităților necesare pentru situații diverse.
425. Persoanele vor finaliza cu succes instruirea inițială relevantă înainte de a fi autorizate să implementeze sarcini de detectare comportamentală nesupravegheate. Instruirea trebuie să includă elemente teoretice, practice și la locul de muncă.
426. Persoanele care implementează detectarea comportamentală vor urma o pregătire recurentă la o frecvență suficientă, conform Program național de detectare comportamentală, pentru a se asigura că competențele lor sunt menținute și dezvoltate în continuare, în conformitate cu evoluțiile în domeniu.
427. Persoanele care implementează detectare comportamentală vor fi supuse unei certificări sau aprobări formale, iar procesul de recertificare va fi pus în aplicare la intervale regulate care să nu depășească trei ani. Recertificarea eșuată va duce la suspendarea persoanei de la implementarea sarcinilor de detectare comportamentală.
428. În scopul verificării implementării și îmbunătățirii continue a detectării comportamentale, Operatorul aeroportuar și Poliția de Frontieră vor raporta sistematic la AAC informații relevante.
429. Detectarea comportamentală va fi supusă unor activități de monitorizare a conformității periodice de către AAC, pentru a asigura ajustările necesare în implementarea detectării comportamentului.

Capitolul XV

MANAGEMENTUL ACȚIUNILOR DE RĂSPUNS LA ACTELE DE INTERVENȚIE ILICITĂ

Secțiunea 1. Responsabilități

Subsecțiunea 1. Acțiuni pro active

430. Serviciul de Informații și Securitate RM va elabora și menține Planul național de management al situațiilor de criză, care va cuprinde elemente de prevenire, măsurile și acțiunile detaliate de răspuns și recuperare în urma evenimentelor cauzate de acte de intervenție ilicită care amenință sau afectează direct securitatea națională și precum și interacțiunea cu părțile implicate și responsabilități pentru luarea deciziilor la nivel național.
431. Operatorii de aeroporturi, operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor elabora și menține planuri proprii de management al situațiilor de criză cauzate de acte de intervenție ilicită. Aceste planuri asigură aplicarea prevederilor prezentului capitol, a celor din legislația națională referitoare la modul de acțiune, instrucțiuni și proceduri consecvente pentru personalul participant la acțiunile de răspuns, prevederi legate de pregătirea teoretică și antrenamentul practic, mijloacele și sistemele de comunicație ce urmează a fi utilizate pe timpul acțiunilor de răspuns.

- 432.** Planurile proprii de management al situațiilor de criză elaborate de către operatorii aeroportuari, operatorii aerieni, entități, Poliția de frontieră și Furnizorul de servicii de navigație aeriană se avizează și se aprobă de către Autoritatea Aeronautică Civilă.
- 433.** Planurile de management al situațiilor de criză cauzate de acte de intervenție ilicită trebuie să fie revăzute și testate periodic, în scopul identificării posibilelor vulnerabilități și stabilirii măsurilor necesare pentru eliminarea acestora.
- 434.** Planurile de management al situațiilor de criză al operatorilor de aeroport vor prevedea desfășurarea exercițiilor la scară completă, cel puțin anual, pentru a asigura actualitatea planului de urgență aeroportuar pentru a face față diferitelor tipuri de contingente cauzate de acte de intervenție ilicită, cu participarea tuturor entităților implicate în procesele de luare a deciziilor.
- 435.** Planurile de management al situațiilor de criză ale operatorilor de aeroport vor prevedea desfășurarea exercițiilor de către operatorii aerieni, Poliția de Frontieră și entitățile definite în prezentul program vor prevedea desfășurarea exercițiilor la scară mai mică (parțială) ale diferitelor porțiuni ale unui plan aeroportuar cauzate de acte de intervenție ilicită, cel puțin anual, pentru a asigura actualitatea răspunsului fiecărei entități participante (operator aeroportuar, operator aerian, agent deservire la sol, furnizor de servicii de navigație aeriană, organele de forță, etc.) și componentelor planului.
- 436.** Planurile de management al situațiilor de criză ale naționale și aeroportuare vor asigura interacțiunea și desemnarea responsabilităților specifice pentru diverse entități,
- 437.** Planurile de management al situațiilor de criză ale operatorilor aeroportuari vor fi întocmite în strânsă legătură cu programele de securitate ale operatorii aerieni, Poliției de Frontieră, furnizorului de servicii de navigație aeriană și entitățile definite în prezentul program. Aceste planuri vor conține cel puțin următoarele elemente:
- 1) Prevederi pentru o varietate de acte de intervenție ilicită, cu atribuirea clară a responsabilităților, instrucțiunilor și procedurilor pentru toți participanții care răspund la astfel de acte, inclusiv acțiunile care trebuie să fie luate pentru:
 - a) un act de deturnare / capturare ilicită sau sabotare a unei aeronave;
 - b) un atac armat sau sabotarea unei aeronave sau ale instalațiilor aeroportuare, inclusiv din puncte externe din apropierea perimetrului aeroportului;
 - c) amenințări de astfel de acte, precum amenințări cu bombe;
 - d) investigarea dispozitivelor explozive suspecte sau a altor dispozitive potențial periculoase la un aeroport sau în interiorul unei aeronave, inclusiv eliminarea acestor articole;
 - e) controlul de securitate;
 - f) examinarea navei;
 - g) controlul mulțimii / managementul mass-media;
 - h) cazuri de luare de ostatici;
 - i) evaluare periodică a Planului; și
 - j) evaluarea rezultatelor exercițiilor pentru identificarea deficiențelor și remedierea deficiențelor în mecanismul de răspuns la situațiile de criză.
 - 2) Participarea entităților cu responsabilități în luare a deciziilor atât la nivel național, cât și la nivel de aeroport, și;
 - 3) Proceduri de testare periodică a actualității Planului de management al situațiilor de criză pe aeroport și revizuirea rezultatelor, precum și acțiuni corective și proceduri de evaluare repetată, pentru a îmbunătăți eficacitatea; și
 - 4) Responsabilitățile de comandă și control; și
 - 5) Proceduri și mijloace de comunicare; și

- 6) Resursele alocate (inclusiv, dar fără a se limita la centru de gestionare echipat corespunzător, o zonă desemnată de neutralizare a explozibililor sau echipamente de izolare, o zonă desemnată pentru parcare izolată a aeronavei); și
- 7) Căile de acces spre locul incidentului și protecția zonelor;
- 8) Raportare și timpul minim de reacție; și
- 9) Proceduri de negociere;
- 10) Liste de verificare.

Subsecțiunea 2. Organizare la nivel național și local

- 438.** Responsabilitatea aplicării imediate a măsurilor de răspuns în cazul actelor de intervenție ilicită îndreptate împotriva aviației civile, facilităților acestora sau asupra unei aeronave, și comanda executivă și operațională a răspunsului la un act de intervenție ilicită care are loc în Republica Moldova este responsabilitatea Comandamentului Operațional Antiterorist. Comandamentul operațional antiterorist este responsabil de organizarea și asigurarea procesului de negociere.
- 439.** La primirea unei notificări referitor la un act de intervenție ilicită, care a avut loc într-un aeroport sau care afectează o aeronavă în zbor pe teritoriul Republicii Moldova, administrația aeroportului este responsabilă pentru crearea și activarea centrului de operare de urgență a aeroportului (EOC) și pentru întreprinderea măsurilor ce se impun în conformitate cu Planul de urgență a aeroportului.
- 440.** Un Centru de operare de urgență a aeroportului va include cel puțin:
 - 1) suficient spațiu pentru birou, scaune și rechizite de birou pentru a găzdui toți membrii;
 - 2) infrastructura IT adecvată;
 - 3) toate modurile de telecomunicații: radio, televiziune, telefoane fixe și celulare, la sol comunicații (VHF, HF, ACARS), comunicații prin satelit și internet;
 - 4) hărți actualizate ale aeroportului, planuri și fotografii ale aeroportului și din împrejurimile acestuia, principalele tipuri de aeronave utilizate de către principalii operatori de aeronave, precum și un model a aeroportului;
 - 5) copii ale tuturor planurilor de management al situațiilor de criză;
 - 6) bibliotecă completă de referință cu reglementări și orientări internaționale, naționale și locale;
 - 7) datele de contact actualizate ale întregului personal, precum cele enumerate mai jos;
 - 8) panouri operaționale și planuri de amplasament, al etajului și infrastructurii, inclusiv utilitățile, cum ar fi apă, canalizare, electricitate și gaz;
 - 9) sursă de alimentare auxiliară sau sursa de alimentare neîntreruptibilă (UPS);
 - 10) toaletă și zonă de bucătărie; și
 - 11) zonă în apropiere rezervată rudelor, familiilor, presei și mass-media.
- 441.** Mijloacele de comunicare ale unui centru de operare de urgență a aeroportului instalate și gata de utilizare în timpul unui incident:
 - 1) asigurarea liniilor fixe de la punctul de control în teren către centrul de operare de urgență a aeroportului, negociatori și turnul de control al traficului aerian;
 - 2) sistemul intern din cadrul centrului de operare de urgență a aeroportului; și
 - 3) legături sigure cu centrul național de coordonare și control, autoritățile aeroportului, operatorii de aeronave, turnul de control al traficului aerian, sediul autorității de poliție și serviciile de urgență.
- 442.** Toate agențiile cu responsabilități pentru activarea centrelor de control trebuie să se asigure că aceste centre sunt întreținute și testate în mod regulat și că toate echipamentele de comunicații conținute de acesta sunt în stare bună de funcționare.

Subsecțiunea 3. Furnizarea de servicii de navigație aeriană

443. În recunoașterea faptului că cel mai sigur loc pentru o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită este la sol, pentru asigurarea furnizării continue a serviciilor de navigație aeriană, aeronavele afectate de un act de intervenție ilicită sunt autorizate să aterizeze și să rămână la sol:

- 1) În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită intră spațiu aerian al Republicii Moldova și dorește să aterizeze pe orice aerodrom din Republica Moldova, centrul de control al furnizorului de servicii de trafic aerian va acorda orice asistență necesară zborului, ținând cont de posibilitatea unei aterizări de urgență și prioritatea întreprinderii măsurilor adecvate pentru a accelera desfășurarea tuturor etapelor zborului, inclusiv acordarea permisiunii de aterizare.
- 2) La aterizare, aeronava va fi direcționată către o parcare izolată desemnată și acțiunile ulterioare vor fi întreprinse în conformitate cu Planul de management al situațiilor de criză.
- 3) Toate acțiunile posibile vor fi întreprinse pentru a se asigura că aeronava este reținută la sol, cu excepția cazului în care decolarea este necesară pentru a proteja viața umană.
- 4) În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită trece prin spațiul aerian al Republicii Moldova, centrul de control al traficului al furnizorului de servicii de navigație aeriană trebuie să ofere toată asistență pentru a proteja zborul în timp ce este în spațiu aerian al Republicii Moldova. Centrul de control al traficului al furnizorului de servicii de navigație aeriană transmite, de asemenea, toate informațiile pertinente autorităților responsabile altor state de controlul traficului aerian, inclusiv celor de pe aeroportul de destinație cunoscută sau presupusă, astfel încât în timp util și adecvat să fie întreprinse măsurile de supraveghere pe ruta și spre destinația cunoscută, sau presupusă a aeronavei.

Secțiunea 2. Responsabilități

Subsecțiunea 1. Autoritatea aeronautică Civilă

444. Atunci când o aeronavă este subiectul unei amenințări care a fost apreciată ca fiind credibilă, Autoritatea Aeronautică Civilă a statului de intervenție notifică, prin cele mai rapide mijloace, statul de înregistrare al aeronavei, statul operatorului aerian (dacă este diferit de statul de înregistrare) și statul în care poate avea loc aterizarea, precum și orice stat de-a lungul rutei anticipate a aeronavei.

Subsecțiunea 2. Operatorul de aeroport

445. Operatorul de aeroport al aeroportului în care poate avea loc aterizarea trebuie să fie consultat de operatorul aerian pentru a conveni ce măsuri de răspuns adecvate sunt necesare a fi întreprinse odată cu aterizarea aeronavei.

Operatorul de aeroport va raporta imediat și ulterior detaliat în scris evenimentele către Autoritatea Aeronautică Civilă.

Subsecțiunea 3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană

446. Furnizorul de servicii de navigație aeriană răspunde de:

- 1) Punerea la dispoziția Comandamentului Operațional Antiterorist a informațiilor colectate cu ajutorul mijloacelor de navigație aeriană;
- 2) Menținerea legăturii radio cu echipajul aeronavei supuse actului de intervenție ilicită, transmiterea către cei implicați a informațiilor esențiale asigurării siguranței zborului;
- 3) Comunicarea informațiilor operatorului aerian despre prezenta unei amenințări la bord și necesitatea efectuării examinării;
- 4) Comunicarea informațiilor legate de aeronava ce face obiectul unui act de intervenție ilicită celorlalte servicii de trafic aerian care urmează să preia controlul și dirijarea aeronavei;

- 5) Raportarea imediată și ulterior detaliată în scris a evenimentului către Autoritatea Aeronautică Civilă, precum și notificarea prin AFTN, în conformitate cu reglementările în vigoare.

Subsecțiunea 4. Operatorii aerieni

447. Operatorii aerieni, vor prevedea în Planurile de management al situațiilor de criză:

- 1) Furnizarea informațiilor necesare, (în special a celor care nu sunt prevăzute în planul de zbor) și participarea, prin personal specializat, la analiza informațiilor primite de la furnizorul de servicii de navigație aeriană;
- 2) Evaluarea și clasificarea amenințării în adresa aeronavei;
- 3) Raportarea detaliată în scris a evenimentului către Autoritatea Aeronautică Civilă;
- 4) Consultarea cu orice altă entitate care poate furniza informații relevante pentru procesul de evaluare;
- 5) În cazul în care amenințarea este adresată mai multor aeronave a diferitor operatori aerieni, în măsura posibilităților să coordonarea evaluării;
- 6) Să dispună de cel puțin un evaluator instruit, încât să:
 - a) Cunoască și să diferențieze diverse tipuri de amenințări care sunt frecvent primite;
 - b) Înțeleagă și să interpreteze Raportul privind amenințarea, prin care i se transmite informația;
 - c) Urmeze integral procedura pentru evaluarea amenințării într-o manieră calmă, logică și sistematică;
 - d) Colaboreze cu autoritățile naționale în colectarea de informații utile pentru a asigura evaluarea;
 - e) Analizeze informația colectată, luând în considerare nivelul de amenințare național curent și măsurile de precauție deja în vigoare;
 - f) Completeze Formularul de Evaluare a Amenințării elaborat de AAC;
 - g) Concluzioneze motivat, în consultare cu autoritățile competente, cu privire la clasificarea amenințării.

Secțiunea 3. Raportarea actelor de intervenție ilicită

Subsecțiunea 1. Raportarea actelor de intervenție ilicită

448. Raportarea actelor de intervenție ilicită se face în adresa Autorității Aeronautice Civile conform prevederilor reglementărilor naționale privind raportarea evenimentelor aeronautice. Evenimentele raportate includ, dar nu se limitează la:

- 1) Deturnarea aeronavei;
- 2) Descoperirea armelor de foc și a muniției;
- 3) Descoperirea explozivilor;
- 4) Descoperirea articolelor interzise ascunse în mod intenționat de un pasager pentru a ocoli securitatea;
- 5) Descoperirea obiectelor interzise;
- 6) Acces neautorizat;
 - a) în ZSAR;
 - b) la aeronave;
 - c) la infrastructura sensibilă (ANS, facilități de marfă și poștă, facilități ale furnizorilor proviziilor la bord);
- 7) Amenințări cu bomba;
- 8) Atacuri împotriva;
 - a) Aeroportului;

- b) Aeronavei;
- c) Infrastructurii sensibile (ANS, facilități de marfă și poștă, facilități pentru furnizorii de zbor, altele);
- 9) Pasageri turbulenți;
- 10) Atacuri / incidente cibernetice;
- 11) Diverse incidente, care nu figurează în lista.

Instrucțiuni detaliate fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Notificarea statelor despre producerea unui act de intervenție ilicită

449. În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită a aterizat pe teritoriul Republicii Moldova, Autoritatea Aeronautică Civilă va informa operativ:

- 1) Statul de înmatriculare a aeronavei;
- 2) Statul operatorului aerian;
- 3) Statul ai cărui cetățeni au fost implicați în incident;
- 4) Statul ai cărui cetățeni se află la bordul aeronavei în calitate de ostatici;
- 5) Organizația Aviației Civile Internaționale.

Subsecțiunea 3. Notificarea ICAO despre producerea unui act de intervenție ilicită

450. În cazul producerii unei tentative sau unui act real de intervenție ilicită la adresa aviației civile pe teritoriul Republicii Moldova, Autoritatea Aeronautică Civilă va întocmi și va transmite la ICAO următoarele două rapoarte:

- 1) Raportul preliminar (*Preliminary Report*) asupra actului de intervenție ilicită. Acest raport va fi transmis la ICAO în termen de 30 (treizeci) de zile de la data producerii evenimentului, în limba engleză;
- 2) Raportul final (*Final Report*) asupra actului de intervenție ilicită. Acest raport va fi transmis la ICAO în termen de 60 (șaizeci) de zile de la data producerii evenimentului, în limba engleză.

Secțiunea 4. Amenințarea cu bombă

Subsecțiunea 1. Apeluri telefonice

451. Pentru facilitarea colectării informațiilor utile despre o amenințare cu bombă, operatorii aeroportuari, operatorii aerieni și altor entități vor asigura:

- 1) instruirea persoanelor care cu mare probabilitate pot să recepționeze astfel de amenințări asupra procedurilor ce trebuie aplicate pentru a obține maximum de informații despre amenințare și persoana care amenință;
- 2) identificarea numerelor de telefon la care este cel mai probabil să se primească amenințări cu bombă (birouri de informații pentru public, dispecerate, birouri de rezervări bilete, ticketing, etc.). Aceste telefoane vor fi, pe cât posibil, conectate la sisteme de înregistrare continuă (24h) a convorbirilor telefonice, în condițiile legii;
- 3) întocmirea unor instrucțiuni precise privind modul în care persoanele care recepționează amenințările cu bombă trebuie să reacționeze. Aceste instrucțiuni trebuie să fie disponibile în punctele de lucru ale acestor persoane. Se recomandă ca instrucțiunile să fie sub forma unei liste de control (chestionar). Instrucțiunile vor fi exersate și prelucrate cu personalul respectiv, periodic, cel puțin o dată la 6 luni. Procedurile privind recepționarea amenințării să fie distribuite pe principiul necesității de a cunoaște.

Instrucțiuni detaliate fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Alte amenințări

452. Principiile evaluării amenințărilor trebuie să fie aplicate în tratarea următoarelor situații:

- 1) Amenințări în scris, inclusiv notițe sau imagini, găsite la bordul aeronavei;
- 2) Comentarii verbale care pot fi obținute direct, sau transmise prin intermediar;
- 3) Obiecte suspecte: un obiect devine suspect dacă nu este normal sau nu are o explicație inocentă. Obiectele suspecte nu trebuie să fie mutate fără consultarea specialiștilor;
- 4) Substanță neidentificată: o substanță devine suspectă dacă nu este posibil de identificat și nici nu există vreo explicație logică pentru prezența acesteia.

Subsecțiunea 3. Evidența și păstrarea datelor de către operatorul aerian

453. Operatorii aerieni trebuie să păstreze evidențele amenințărilor și metodologia utilizată la evaluarea și clasificarea amenințărilor pentru a acorda suport procedurilor judiciare ulterioare. Înregistrările apeluri cu amenințări sau orice alt material folosit pentru a transmite o amenințare trebui păstrate de către operatorii aerieni pentru a asigura integritatea lanțului de probe.

Subsecțiunea 4. Comandantul aeronavei

454. Operatorii aerieni, din motive operaționale, pot împuternici comandații aeronavelor evaluarea amenințărilor primite la bordul aeronavelor în zbor sau, aceștia pot solicita evaluarea personalul operațional de la sol.

455. Atunci când comandații aeronavelor sunt împuterniciți de operatorul aerian să evalueze amenințările, aceștia trebuie să fie instruiți în calitate de evaluator de amenințări. Dacă nu sunt autorizați, aceștia trebuie să dispună de instrucțiuni clare privind contactarea evaluatorilor operatorului aerian, pentru a prezenta o imagine de ansamblu a procesului și a asigura veridicitatea evaluării.

Ghidul privind evaluarea amenințărilor cu bombă și procedurile fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 5. Schimb de informație în caz de deturnare a aeronavei

Subsecțiunea 1. Cazuri în care se solicită utilizarea AFTN

456. Furnizorul de servicii de navigație aeriană inițiază și distribuie prin rețeaua fixă de comunicații aeronautice (AFTN), un mesaj urgent cu cel mai înalt indicator de prioritate statului/lor vizate care conține toată informația disponibilă, atunci când:

- 1) aeronavă este deturnată în limitele regiunii de informare a zborului (FIR) sau regiunea de informare *upper information region* (UIR) sub controlul său;
- 2) o aeronavă capturată care intră în FIR/UIR sub controlul său;
- 3) o aeronavă care părăsește FIR/UIR sub controlul său și intră în FIR/UIR sub controlul unui stat non membru CEAC;
- 4) o aeronavă este capturată la sol pe teritoriul unui aeroport;
- 5) o aeronavă capturată a aterizat pe teritoriul său; sau
- 6) o aeronavă capturată a decolat de pe teritoriul său.

Subsecțiunea 3. Conținutul mesajului AFTN

457. Aceste mesaje trebuie să raporteze în mod de urgență poziția aeronavei și, dacă este cazul, semnalul de chemare, tipul, naționalitatea, aeroportul de origine, numărul persoanelor la bord, posibila destinație și altă informație.

Instrucțiuni suplimentare fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

NOTĂ INFORMATIVĂ

la proiectul Hotărârii de Guvern „cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile”

I. Denumirea autorului și participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul Hotărârii de Guvern „cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile” este elaborat de către Ministerul Economiei și Infrastructurii și Autoritatea Aeronautică Civilă.

II. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului și scopul elaborării

Prezentul proiect este elaborat în contextul implementării prevederilor Anexei III, versiunea actualizată, domeniul *Securitate aeronautică*, a Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012) (denumit în continuare *Acord*).

Complementar, prezentul proiect este elaborat în vederea implementării prevederilor Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, în speță articolele 4, 12, 69 și asigurării măsurilor subsecvente ale Legii sus menționate.

Proiectul Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile (denumit în continuare Program) transpune parțial prevederile Regulamentului 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), publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 299 din 14 noiembrie 2015 cu modificările și completările ulterioare.

Proiectul Programului supus aprobării, completează cadrul normativ asumat de către Republica Moldova în urma semnării Acordului privind spațiul aerian comun, cu privire la norme comune în domeniul securității aviației civile și asigurarea unui nivel de conformitate cu cerințele și standardele comunitare, în special cu măsuri detaliate de implementare a standardelor de bază comune (standardele comunitare) ce au drept scop asigurarea protecției operațiunilor aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită prin reglementări, practici și proceduri menite să asigure securitatea, regularitatea și eficiența zborurilor.

III. Descrierea gradului de compatibilitatea cu legislația Uniunii Europene

Proiectul Programului transpune parțial prevederile Regulamentului 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 299 din 14 noiembrie 2015 cu modificările și completările ulterioare.

Adițional, Programul supus procedurii de aprobare, asigură implementarea și aplicarea standardelor și practicilor recomandate referitoare la securitatea aviației civile din Anexa 17 la Convenția de la Chicago și recomandărilor Documentului 30 a Conferinței Europene a Aviației Civile

IV. Principalele prevederi ale proiectului

Proiectul Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile, urmărește internalizarea în cadrul regulator național, și implementarea reglementărilor, practicilor și procedurilor comunitare ce au drept scop asigurarea protecției operațiunilor aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, prin urmare fiind asigurată executarea prevederilor Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, în speță reglementările ce țin de atribuțiile autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, (la moment

Autoritatea Aeronautică Civilă (denumită în continuare AAC)).

Prezentul program, actualizează și creează noi prevederi legale în scopul definirii responsabilităților pentru punerea în aplicare a standardelor de bază privind protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și descrie măsurile care le sunt solicitate autorităților administrației publice, operatorilor aeronautici și altor entități aeronautice în acest scop.

Proiectul Regulamentului propus urmărește transpunerea prevederilor ce reglementează:

- Descrierea sistemului național de securitate a aviației civile, cu stabilirea obiectivului și scopului urmărit;
- Autoritățile publice și private implicate, atribuțiile și responsabilitățile acestora, cât și modul de conlucrare;
- Instituirea și reglementarea atribuțiilor și responsabilităților Comitetului Național de Securitate Aeronautică, a Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică;
- Comunicarea și cooperarea cu alte state și organizații internaționale din domeniul aviației civile;
- Implementarea și supravegherea reglementărilor ce țin de programele de securitate ale operatorilor aeroportuari, operatorilor aerieni, furnizorilor abilitați pentru operarea mărfurilor, poștei, bagajelor sau proviziilor de bord, a operatorilor de catering, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, furnizorilor de servicii de deservire la sol;
- Reglementarea și implementarea, la nivel detaliat, a măsurilor de securitate a aviației de către agenții aeronautici implicați;
- Selectarea și pregătirea personalului responsabil de realizarea și/sau supravegherea respectării măsurilor de securitate;
- Securitatea managementului de trafic aerian;
- Amenințările cibernetice la adresa aviației civile;
- Managementul acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită.

V. Fundamentarea economică-financiară

Implementarea acestui proiect nu necesită alocarea resurselor financiare suplimentare de la bugetul de stat.

VI. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ în vigoare

Prezentul proiect este elaborat în vederea implementării prevederilor Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, fiind act normativ subsecvent prevederilor Legii menționate și nu reglementează/impune modificări altor acte normative cu statut juridic de Legi, Hotărâri de Guvern și/sau Ordine ale Ministerelor.

VII. Avizarea și consultarea proiectului

Proiectul este consultat și avizat cu instituțiile publice de resort în conformitate cu prevederile Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

În cadrul procesului de consultate și avizare se propune implicarea autorităților publice interesate și instituțiilor publice și private vizate, în special:

- Ministerul Justiției;
- Poliției de Frontieră;
- Cancelaria de Stat;
- Centrul Național Anticorupție;
- Î.S. "MOLDATSA",
- Transportatorii aerieni;
- Serviciul de Informații și Securitate;
- Aeroporturilor care deservește aviația civilă situate pe teritoriul Republicii Moldova și care nu sunt folosite în scopuri exclusiv militare;
- Operatorilor aerieni înregistrați în Republica Moldova;

- Operatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile naționale;
- entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor naționale sau prin intermediul acestora.”
- Altor autorități publice și private cu competențe în domeniul securității aeronautice;

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239 din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, proiectul poate fi accesat pe pagina web oficială a Ministerului Economiei și Infrastructurii (compartimentul „*Transparența*”, directoriul *Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice*”) și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

VIII. Constatările expertizei anticorupție

Proiectul este supus expertizei anticorupție în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrul Național Anticorupție.

IX. Constatările expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene

Proiectul este supus expertizei de compatibilitate cu legislația Uniunii Europene în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea 100/2017 cu privire la actele normative, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Centrului de Armonizare a Legislației.

X. Constatările expertizei juridice

Proiectul este supus expertizei juridice conform art. 37 din Legea nr.100/2017, fiind solicitată efectuarea expertizei de către Ministerul Justiției.

XI. Constatările altor expertize

Proiectul conține prevederi de reglementare a activității de întreprinzător în sensul Legii nr.235/2006 cu privire la principiile de bază de reglementare a activității de întreprinzător, fiind supus examinării de către Grupul de lucru al Comisiei de stat pentru reglementarea activității de întreprinzător.

Complementar, proiectul nu cade sub incidența altor expertize necesare a fi efectuate în condițiile Legii nr.100/2017.

Ministru

Serghei RAILEAN

TABEL DE CONCORDANȚĂ

pentru proiectul hotărârii Guvernului „Cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile”, Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii „privind aprobarea Programului Național de control al Calității în domeniul securității aviației” și Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii „privind aprobarea Programului Național de Instruire și certificare în domeniul securității securității aeronautice”

1.	Titlul actului Uniunii Europene, inclusiv cele mai recente amendamente incluse 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, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 299 din 14 noiembrie 2015, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/103 al Comisiei din 23 ianuarie 2019.				
2.	Titlul de actului normativ național 1. Hotărârea Guvernului „Cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile” (denumit în continuare PNSA); 2. Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii „privind aprobarea Programului Național de Instruire în domeniul securității aviației(denumit în continuarea PNISA)”;.				
3.	Gradul general de compatibilitate Compatibil				
Actul Uniunii Europene	Proiectul de act normativ național	Gradul de compatibilitate	Diferențele	Observațiile	Autoritatea/persoana responsabilă
4.	5.	6.	7.	8.	9.
Articoulul 1 Măsurile detaliate de implementare a standardelor de bază comune pentru protejarea aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile, menționate la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, și măsurile generale care completează standardele de bază comune,			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu	prevedere cu specific comunitar	Ministerul Economiei și Infrastructurii (pe tot parcursul textului)

menționate la articolul 4 alineatul (2) din regulamentul respectiv, sunt prevăzute în anexă.					
Articolul 2 Regulamentul (UE) nr. 185/2010 se abrogă. Trimiterile la regulamentul abrogat se interpretează ca trimiteri la prezentul regulament.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu		
Articolul 3 Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică de la 1 februarie 2016. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu		
Anexă 1. SECURITATEA AEROPORTUARĂ 1.0. DISPOZIȚII GENERALE 1.0.1. În lipsa unor dispoziții contrare, autoritatea, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea responsabilă în conformitate cu programul național de securitate a	PNSA, pct. 53. Operatorii și entitățile care au responsabilități stabilite prin prezentul Program trebuie să asigure realizarea măsurilor de securitate a aviației, precum sunt stabilite la prezentul	Compatibil			

<p>aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie să asigure implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p> <p>1.0.2. 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.</p> <p>În sensul prezentului capitol, „bagaj securizat” înseamnă un bagaj de cală care urmează să plece, a fost supus controlului de securitate și este protejat fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui obiect.</p> <p>1.0.3. Fără a aduce atingere criteriilor de derogare prevăzute în partea K a anexei la Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei (1), autoritatea competentă poate permite aplicarea unor proceduri speciale de securitate ori a unor excepții legate de protecția</p>	<p>capitol.</p> <p>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.</p> <p>PNSA pct. 6 Definitii ”Bagaj securizat” înseamnă un bagaj de cală care urmează să plece, a fost supus controlului de securitate și este protejat fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui obiect;</p> <p>PNSA pct. 54 Măsurile de securitate alternative, specifice pentru aerodromuri (inclusiv aeroporturi și heliporturi), aplicabile pentru operațiunile de aviație civilă din toate categoriile prevăzute la art.45 din Legea cu privire la securitatea aeronautică nr.192/2019 vor face obiectul dispozițiilor suplimentare</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
--	--	---	---	--	--

<p>și securitatea zonelor de operațiuni aeriene din aeroporturi în zilele în care, în orice moment, nu există decât cel mult o aeronavă pentru care se efectuează încărcarea, descărcarea, îmbarcarea sau debarcarea în partea critică a zonei de securitate cu acces restricționat sau într-un aeroport care nu face obiectul punctului 1.1.3.</p> <p>1.0.4. În sensul prezentei anexe, „articole transportate de alte persoane decât pasagerii” înseamnă bunuri destinate uzului personal al persoanei care le transportă.</p> <p>1.0.5. Trimiterile la țări terțe din prezentul capitol și, dacă este cazul, din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 final a Comisiei (2) cuprind alte țări și teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică titlul VI partea a treia din tratatul respective.</p>	<p>emise de AAC.</p> <p>PNSA pct. 6 „articole transportate de alte persoane decât pasagerii” înseamnă bunuri destinate uzului personal al persoanei care le transportă;</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
<p>1.1. CERINȚE PRIVIND PLANIFICAREA AEROPORTUARĂ</p>					

<p>de cală care urmează să plece și care au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care este vorba despre bagaje securizate; și</p> <p>(c) o parte a unui aeroport destinată pentru parcare a unei aeronave în vederea îmbarcării sau încărcării acesteia.</p> <p>1.1.2.2. 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 punctul 1.1.2.1.</p> <p>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 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.</p>	<p>au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care este vorba despre bagaje securizate; și</p> <p>3) o parte a unui aeroport destinată pentru parcare a unei aeronave în vederea îmbarcării sau încărcării acesteia.</p> <p>PNSA pct. 61.</p> <p>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 punctul 60. Atunci când se stabilește o zonă de securitate cu acces restricționat, operatorul aeroportuar efectuează imediat o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate, înainte de stabilirea unei astfel de zone în scopul de a se asigura în mod rezonabil că aceasta nu conține articole interzise. Această cerință se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>1.1.3. Părțile critice ale zonelor de securitate cu</p>					

<p>acces restricționat</p> <p>1.1.3.1. Se stabilesc părți critice în aeroporturile în care peste 60 de persoane dețin legitimații de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat.</p> <p>1.1.3.2. Părțile critice includ cel puțin următoarele: (a) toate părțile unui aeroport la care au acces pasagerii care pleacă și care au fost supuși controlului de securitate; și (b) toate părțile 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. O parte a unui aeroport este considerată ca fiind o parte critică cel puțin pe perioada în care au loc activitățile menționate la litera (a) sau (b).</p> <p>1.1.3.3. Atunci când se stabilește o parte critică, o examinare de securitate a</p>	<p>PNSA pct. 63 În aeroporturile în care peste 60 de persoane dețin legitimații de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, operatorii aeroportuari stabilesc părți critice.</p> <p>PNSA pct. 64 Părțile critice includ cel puțin următoarele: 1) toate părțile unui aeroport la care au acces pasagerii care pleacă și care au fost supuși controlului de securitate; și 2) toate părțile 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. O parte a unui aeroport este considerată ca fiind o parte critică cel puțin pe perioada în care au loc activitățile menționate la subpunctul 1) sau 2).</p> <p>PNSA pct. 65 Atunci când se stabilește o</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
--	--	-------------------------------------	--	--	--

<p>părților care ar fi putut fi contaminate trebuie efectuată 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.</p> <p>1.1.3.4. 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:</p> <p>(a) persoane care nu au fost supuse controlului de securitate;</p> <p>(b) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din alte țări terțe decât cele enumerate în apendicele 4-B;</p> <p>(c) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din aeroporturi din Uniune, în cazul în care statul membru în cauză a derogat de la standardele de bază comune, în conformitate cu articolul 1</p>	<p>parte critică, operatorul aeroportuar efectuează imediat o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate, imediat înainte de stabilirea unei astfel de părți, pentru a se asigura în mod rezonabil că aceasta nu conține articole interzise. Această cerință se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.</p> <p>PNSA pct. 66</p> <p>Ori de câte ori persoane sau pasageri și membri ai echipajului care nu au fost supuși controlului de securitate și 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 RM ar fi putut să aibă acces în părți critice, sau pasagerii și echipajele care sosesc din zone demarcate, operatorul aeroportuar se asigură cât mai repede posibil că o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate este efectuată, pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Compatibil</p>		
---	--	-------------------	-------------------	--	--

<p>din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei (3), cu excepția cazului în care aceștia sunt întâmpinați la sosire și însoțiți în afara zonelor respective în conformitate cu punctul 1.2.7.3.</p> <p>Se consideră că dispozițiile acestui punct sunt respectate în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate și nu se aplică în cazul în care persoanele menționate la punctele 1.3.2 și 4.1.1.7 au avut acces la părți critice.</p> <p>În ceea ce privește literele (b) și (c), această dispoziție 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.</p>	<p>articole interzise.</p> <p>Se consideră că dispozițiile acestui punct sunt respectate în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.</p> <p>Dispozițiile acestui punct 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.</p> <p>În ceea ce privește pasagerii și membrii echipajului care sosesc din alte state decât statele membre ale UE sau pentru care UE și /sau Republica Moldova a recunoscut că aceste state aplică standarde de securitate echivalente cu cele aplicabile în UE, acest punct 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.</p>				
<p>1.2. CONTROLUL ACCESULUI</p> <p>1.2.1. Accesul în zona de operațiuni aeriene.</p>	<p>PNSA pct. 67</p>				

1.2.1.1. Accesul în zona de operațiuni aeriene poate fi autorizat 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.	Accesul în zona de operațiuni aeriene poate fi 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.	Compatibil			
1.2.1.2. Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, aceasta trebuie să dețină o autorizație.	PNSA pct. 68 Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, aceasta trebuie să dețină o autorizație.	Compatibil			
1.2.1.3. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, acesta trebuie să aibă afișat un permis de acces pentru vehicule.	PNSA pct.69 Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, acesta trebuie să aibă afișat un permis de acces pentru vehicule.	Compatibil			
1.2.1.4. Persoanele aflate în zona de operațiuni aeriene trebuie să prezinte, la cerere, autorizația pentru control.	PNSA pct. 70 Persoanele aflate în zona de operațiuni aeriene trebuie să prezinte, la cerere, autorizația pentru control.	Compatibil			
1.2.2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat					
1.2.2.1. Accesul în zonele de securitate cu acces	PNSA pct. 71				

<p>restricționat poate fi permis numai dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în aceste zone. Tururile de aeroport cu ghid, efectuate sub escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat.</p>	<p>Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat este controlat pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în aceste zone. Operatorul aeroportuar permite accesul în zonele de securitate cu acces restricționat numai dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în aceste zone. Tururile de aeroport cu ghid, efectuate sub escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat.</p>	Compatibil			
<p>1.2.2.2. Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, aceasta trebuie să prezinte una dintre următoarele autorizații:</p> <p>(a) o carte de îmbarcare valabilă sau un document echivalent; sau</p> <p>(b) o legitimație de membru de echipaj valabilă; sau</p> <p>(c) o legitimație de aeroport valabilă; sau</p> <p>(d) o legitimație valabilă emisă de autoritatea națională competentă; sau</p> <p>(e) o legitimație valabilă emisă de o autoritate de control al conformității, recunoscută de autoritatea</p>	<p>PNSA pct. 72</p> <p>Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, aceasta trebuie să prezinte una dintre următoarele autorizații:</p> <p>1) carte de îmbarcare valabilă sau un document echivalent; sau</p> <p>2) legitimație de membru de echipaj valabilă; sau</p> <p>3) legitimație de aeroport valabilă; sau</p> <p>4) legitimație valabilă de inspector aeronautic emisă de AAC;</p> <p>5) legitimație valabilă emisă sau recunoscută de AAC.</p>	Compatibil			

<p>națională competentă. În mod alternativ, se poate acorda accesul după identificarea pozitivă prin intermediul verificării datelor biometrice.</p> <p>1.2.2.3. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, acesta trebuie să aibă afișat un permis de acces pentru vehicule valabil.</p> <p>1.2.2.4. Cartea de îmbarcare sau documentul echivalent menționat la punctul 1.2.2.2 litera (a) trebuie verificată înainte ca unei persoane să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, pentru a se asigura în mod rezonabil că respectivul document este valabil. Legitimațiile menționate la punctul 1.2.2.2 literele (b)-(e) trebuie verificate înainte ca unei persoane să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, pentru a se asigura în mod rezonabil că respectiva legitimație este</p>	<p>PNSA pct. 73. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, acesta trebuie să aibă afișat un permis de acces pentru vehicule valabil.</p> <p>PNSA 74. Poliția de Frontieră, înainte de a permite unei persoane accesul în zonele de securitate cu acces restricționat verifică, cartea de îmbarcare sau documentul echivalent menționat la punctul 72 subpunctul 1), 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 că legitimația menționată la punctul 72 subpunctul 2), 3) , 4) și 5) pentru a se asigura în mod rezonabil că respectiva legitimație este valabilă și că</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------------------------	--	--	--

<p>valabilă și că persoana care o prezintă este titularul.</p> <p>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 punctul 1.2.2.2 și că această autorizație este valabilă și nu a fost invalidată.</p> <p>1.2.2.5. Pentru a preveni accesul neautorizat în zonele de securitate cu acces restricționat, punctele de acces trebuie să fie controlate:</p> <p>(a) cu un sistem electronic care limitează accesul la câte o persoană pe rând; sau</p> <p>(b) de către persoane autorizate care efectuează controlul accesului.</p> <p>Autoritatea competentă poate defini în cadrul programului național de securitate a aviației că limitarea la o singură persoană pe rând, menționată la litera (a), nu se aplică la punctele de acces utilizate</p>	<p>persoana care o prezintă este titularul.</p> <p>PNSA 75. Pentru a preveni accesul neautorizat în zonele de securitate cu acces restricționat, punctele de acces trebuie să fie controlate:</p> <p>1) cu un sistem electronic care limitează accesul la câte o persoană pe rând; sau</p> <p>2) de către persoane autorizate care efectuează controlul accesului.</p>	<p>Compatibil</p>		<p>Urmează a fi încadrat în cadrul procesului de avizare.</p> <p>Urmează a fi încadrat în cadrul procesului de avizare.</p>	
---	--	-------------------	--	---	--

<p>exclusiv de personalul responsabil cu aplicarea legii.</p> <p>1.2.2.6. Permisul de acces pentru vehicule trebuie verificat înainte ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, pentru a se asigura că documentul este valabil și că acesta corespunde vehiculului respectiv.</p> <p>1.2.2.7. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 76 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.</p> <p>PNSA pct. 102 Cerințe suplimentare fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
<p>1.2.3. Cerințe privind legitimațiile de membru de echipaj și legitimațiile de</p>					

<p>aeroport utilizate în Uniune</p> <p>1.2.3.1. Legitimația de membru de echipaj a unui membru de echipaj angajat de un transportator aerian din Uniune și legitimația de aeroport pot fi emise numai pentru o persoană care are o necesitate operațională și care a trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor în conformitate cu punctul 11.1.3.</p> <p>1.2.3.2. Legitimația de membru de echipaj și legitimația de aeroport se emit pentru o perioadă de maximum cinci ani.</p> <p>1.2.3.3. Legitimațiile persoanelor care nu trec cu succes de verificarea antecedentelor trebuie retrase imediat.</p> <p>1.2.3.4. Legitimația se poartă la vedere cel puțin atunci</p>	<p>PNSA pct. 77 Legitimația de membru de echipaj a unui membru de echipaj angajat de un transportator aerian emis de AAC și legitimația de aeroport emisă de operatorul aeroportuar pot fi emise numai pentru o persoană care are o necesitate operațională stabilită de către și care a trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.</p> <p>PNSA pct. 78 Legitimația de membru de echipaj și legitimația de aeroport se emit pentru o perioadă de maximum cinci ani.</p> <p>PNSA pct. 79 Legitimația unei persoane care nu trece cu succes de verificarea aprofundată a antecedentelor este dezactivată sau retrasă imediat, după caz, și restituită autorității aeroportuare sau entității emitente.</p> <p>PNSA pct.80 Legitimația se poartă la vedere cel puțin atunci când titularul</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	---	---	--	--	--

<p>când titularul se află într-o zonă de securitate cu acces restricționat.</p> <p>O persoană care nu își poartă legitimația la vedere în zonele de securitate cu acces restricționat, altele decât cele în care sunt prezenți pasageri, trebuie somată de către persoanele responsabile de aplicarea punctului 1.5.1 litera (c) și, dacă este cazul, trebuie raportată.</p> <p>1.2.3.5. Legitimația se returnează imediat entității emitente:</p> <p>(a) la cererea entității emitente; sau</p> <p>(b) la încetarea contractului de muncă; sau</p> <p>(c) la schimbarea angajatorului; sau</p> <p>(d) la schimbarea necesității de a avea acces în zonele pentru care s-a acordat autorizație; sau</p> <p>(e) la expirarea legitimației; sau</p> <p>(f) la retragerea legitimației.</p> <p>1.2.3.6. Entitatea emitentă trebuie notificată imediat în cazul pierderii, al furtului sau al nereturnării unei legitimații.</p>	<p>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 punctului 117 subpunctul 3) și, dacă este cazul, este raportată.</p> <p>PNSA pct.81</p> <p>Legitimația de membru de echipaj este returnată imediat entității emitente:</p> <p>1) la cererea entității emitente sau a operatorului aeroportuar; după caz:</p> <p>2) la încetarea contractului de muncă; sau</p> <p>3) la schimbarea angajatorului; sau</p> <p>4) la schimbarea necesității de a avea acces în zonele pentru care s-a acordat autorizație; sau</p> <p>5) la expirarea legitimației; sau</p> <p>6) la retragerea legitimației.</p> <p>PNSA pct. 82</p> <p>Entitatea emitentă este notificată imediat în cazul pierderii, furtului sau</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

(b) numele transportatorului aerian; și (c) cuvântul „crew” în limba engleză; și (d) data expirării.	engleză; și 4) data expirării				
<p>1.2.5. Cerințe suplimentare privind legitimațiile de aeroport</p> <p>1.2.5.1. O legitimație de aeroport trebuie să prezinte:</p> <p>(a) numele și fotografia titularului; și</p> <p>(b) numele angajatorului titularului, cu excepția cazurilor în care este programat electronic; și</p> <p>(c) numele entității emitente sau numele aeroportului; și</p> <p>(d) zonele pentru care titularul este autorizat să aibă acces; și</p> <p>(e) data expirării, cu excepția cazurilor în care este programată electronic.</p> <p>Numele și zonele de acces pot fi înlocuite de o identificare echivalentă.</p> <p>1.2.5.2. Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a legitimațiilor de aeroport, trebuie să existe un sistem care să ofere o asigurare rezonabilă că tentativele de</p>	<p>PNSA pct. 85</p> <p>Legitimație de aeroport trebuie să conțină:</p> <p>1) numele și fotografia titularului; și</p> <p>2) numele angajatorului titularului, cu excepția cazurilor în care este programat electronic; și</p> <p>3) numele entității emitente sau numele aeroportului; și</p> <p>4) zonele pentru care titularul este autorizat să aibă acces; și</p> <p>5) data expirării, cu excepția cazurilor în care este programată electronic.</p> <p>Numele și zonele de acces pot fi înlocuite de o identificare echivalentă.</p> <p>PNSA pct.86</p> <p>Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a legitimațiilor de aeroport, operatorul aeroportuar implementează un sistem care</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			

<p>securizate de înregistrare a vehiculelor.</p> <p>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 și în zona de operațiuni aeriene.</p>	<p>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.</p>				
<p>1.2.6.4. Permisul de acces pentru vehicule trebuie afișat într-un loc vizibil ori de câte ori vehiculul se află în zona de operațiuni aeriene.</p>	<p>PNSA pct. 90</p> <p>Permisul de acces pentru vehicule este afișat într-un loc vizibil ori de câte ori vehiculul se află în zona de operațiuni aeriene.</p>	Compatibil			
<p>1.2.6.5. Permisul de acces pentru vehicule se returnează imediat entității emitente:</p> <p>(a) la cererea entității emitente; sau</p> <p>(b) atunci când vehiculul urmează să nu mai fie utilizat pentru acces în zona de operațiuni aeriene; sau</p> <p>(c) la expirarea permisului</p>	<p>PNSA pct.91</p> <p>Permisul de acces pentru vehicule este returnat imediat entității emitente:</p> <p>1) la cererea entității emitente; sau</p> <p>2) atunci când vehiculul urmează să nu mai fie utilizat pentru acces în zona de operațiuni aeriene; sau</p> <p>3) la expirarea permisului de</p>	Compatibil			

de acces, cu excepția cazului în care acesta este invalidat în mod automat.	acces, cu excepția cazului în care acesta este invalidat în mod automat.				
1.2.6.6. Entitatea emitentă trebuie notificată imediat în cazul pierderii, al furtului sau al nereturnării unui permis de acces pentru vehicule.	PNSA pct.92 Entitatea emitentă este notificată imediat în cazul pierderii, al furtului sau al nereturnării unui permis de acces pentru vehicule.	Compatibil			
1.2.6.7. Un permis electronic de acces pentru vehicule trebuie dezactivat imediat în urma returnării, a expirării sau a notificării pierderii, a furtului sau a nereturnării.	PNSA pct.93 Un permis electronic de acces pentru vehicule este dezactivat imediat în urma returnării, a expirării sau a notificării pierderii, a furtului sau a nereturnării.	Compatibil			
1.2.6.8. Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a permiselor de acces pentru vehicule, trebuie să existe un sistem care să ofere o asigurare rezonabilă că tentativele de utilizare a permiselor de acces pentru vehicule pierdute, furate sau nereturnate sunt detectate. La detectarea unor astfel de tentative trebuie să se ia măsuri corespunzătoare.	PNSA pct. 94 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. La detectarea unor astfel de tentative se iau măsuri corespunzătoare.	Compatibil			
1.2.6.9. Vehiculele care sunt utilizate numai în zona de	PNSA pct. 95 Operatorul aeroportuar stabilește în programul său de securitate criterii și limitări pentru				

operațiuni aeriene și care nu au permisiunea de a circula pe drumurile publice pot fi exceptate de la aplicarea punctelor 1.2.6.2-1.2.6.8, cu condiția să aibă un marcaj exterior clar care să indice faptul că sunt vehicule operaționale folosite în aeroportul respectiv.	exceptări acordate pentru vehiculelor 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 punctelor 88-94, cu condiția să aibă un marcaj exterior clar care să indice faptul că sunt vehicule operaționale folosite în aeroportul respectiv.	Compatibil			
1.2.7. Accesul cu însoțire 1.2.7.1. Membrii de echipaj, alții decât cei care dețin o legitimație de aeroport valabilă, trebuie să fie însoțiți în permanență atunci când se află în zone de securitate cu acces restricționat altele decât: (a) zonele în care pot fi prezenți pasageri; și (b) zonele aflate în imediata apropiere a aeronavei cu care au sosit sau cu care urmează să plece; și (c) zonele destinate pentru echipaje; și (d) distanțele dintre terminal sau punctul de acces și aeronava cu care au sosit sau vor pleca membrii echipajului. 1.2.7.2. În mod excepțional,	PNSA pct. 96 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; și 2) zonele aflate în imediata apropiere a aeronavei cu care au sosit sau cu care urmează să plece; și 3) zonele destinate pentru echipaje; și 4) distanțele dintre terminal sau punctul de acces și aeronava cu care au sosit sau vor pleca membrii echipajului. PNSA pct. 97 În mod excepțional, operatorul	Compatibil			

<p>o persoană poate fi exceptată de la respectarea cerințelor de la punctul 1.2.5.1 și a obligațiilor privind verificarea antecedentelor, cu condiția să fie însoțită 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.</p> <p>1.2.7.3. Însoțitorul trebuie:</p> <p>(a) să dețină o legitimație valabilă, conform dispozițiilor de la punctul 1.2.2.2 litera (c), (d) sau (e); și</p> <p>(b) să fie autorizat să însoțească persoane în zonele de securitate cu acces restricționat; și</p> <p>(c) să aibă în permanență persoana (persoanele) însoțită (însoțite) în raza sa vizuală directă; și</p> <p>(d) să se asigure în mod rezonabil că persoana (persoanele) însoțită (însoțite) nu încalcă normele de securitate.</p> <p>1.2.7.4. Un vehicul poate fi</p>	<p>aeroportuar poate stabili în programul său de securitate, ca o persoană să poată fi exceptată de la respectarea cerințelor de la punctul 85 și a obligațiilor privind verificarea antecedentelor, cu condiția să fie însoțită în permanență atunci când se află în zone de securitate cu acces restricționat.</p> <p>PNSA pct. 98</p> <p>Operatorul aeroportuar se asigură ca însoțitorul:</p> <p>1) deține o legitimație valabilă, conform dispozițiilor de la punctul 72 subpunctul 3) sau 4); și</p> <p>2) este autorizată de către operatorul de aeroport să însoțească persoane în zonele de securitate cu acces restricționat; și</p> <p>3) are în permanență persoana (persoanele) însoțită (însoțite) în raza sa vizuală directă; și</p> <p>4) se asigură în mod rezonabil că persoana (persoanele) însoțită (însoțite) nu încalcă normele de securitate.</p> <p>PNSA pct. 99</p> <p>Un vehicul poate fi exceptat de</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>exceptat de la respectarea cerințelor de la punctul 1.2.6, cu condiția să fie însoțit în permanență atunci când se află în zona de operațiuni aeriene.</p> <p>1.2.7.5. În cazul în care un pasager nu călătorește în cadrul unui contract de transport aerian care are drept rezultat emiterea unui permis de îmbarcare sau a unui permis echivalent, un membru al echipajului care însoțește acest pasager poate fi exceptat de la cerințele menționate la punctul 1.2.7.3 litera (a).</p>	<p>la respectarea cerințelor de la punctele 87-95, cu condiția că este însoțit în permanență atunci când se află în zona de operațiuni aeriene.</p> <p>PNSA pct. 100 În cazul în care un pasager nu călătorește în cadrul unui contract de transport aerian care are drept rezultat emiterea unui permis de îmbarcare sau a unui permis echivalent, un membru al echipajului care însoțește acest pasager poate fi exceptat de la cerințele menționate la punctul 98 subpunctul 1).</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>1.2.8. Alte excepții Orice alte excepții fac obiectul dispozițiilor prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 102 Cerințe suplimentare fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
<p>1.3. CONTROLUL DE SECURITATE AL PERSOANELOR, ALTELE DECÂT PASAGERII, ȘI AL ARTICOLELOR TRANSPORTATE</p>					

<p>1.3.1. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al articolelor transportate</p> <p>1.3.1.1. Persoanele, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate prin unul dintre următoarele mijloace:</p> <p>(a) control manual;</p> <p>(b) poartă detectoare de metale (WTMD);</p> <p>(c) câini dresați pentru detectarea explozibililor;</p> <p>(d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);</p> <p>(e) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;</p> <p>(f) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD);</p> <p>(g) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);</p> <p>(h) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).</p> <p>Echipamentele SMD și SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.</p>	<p>PNSA pct. 103</p> <p>Persoanele, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate, de operatorul aeroportuar, prin unul dintre următoarele mijloace:</p> <p>1) control manual;</p> <p>2) poartă detectoare de metale (WTMD);</p> <p>3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);</p> <p>4) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;</p> <p>5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD);</p> <p>6) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);</p> <p>7) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).</p> <p>8) Echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.</p> <p>PNSA pct. 104</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>1.3.1.2. În ceea ce privește controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, se aplică punctele 4.1.1.3-4.1.1.6 și 4.1.1.10-4.1.1.11.</p>	<p>În ceea ce privește controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, se aplică următoarele prevederi din punctele 141,144-146,148 și 149.</p>	Compatibil			
<p>1.3.1.3. Câinii dresați pentru detectarea explozibililor, echipamentele ETD și echipamentele ETD în combinație cu echipamentele SED pot fi utilizate 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 echipamente SMD, poarta detectoare de metale sau scanerele de securitate.</p>	<p>PNSA pct. 105</p> <p>Operatorii aeroportuari pot utiliza echipamentele ETD și echipamentele ETD în combinație cu echipamentele SED pot fi utilizate 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 echipamente SMD, poarta detectoare de metale sau scanerele de securitate.</p>	Compatibil			
<p>1.3.1.4. Articolele transportate de persoane, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate prin unul dintre următoarele mijloace:</p> <p>(a) control manual;</p> <p>(b) echipamente cu raze X;</p> <p>(c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);</p>	<p>PNSA pct. 106</p> <p>Articolele transportate de persoane, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate de către operatorul aeroportuar, prin unul dintre următoarele mijloace:</p> <p>1) control manual;</p> <p>2) echipamente cu raze X;</p> <p>3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);</p> <p>4) echipamente de detectare a</p>	Compatibil			

<p>(d) câini dresați pentru detectarea explozibililor; (e) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).</p> <p>1.3.1.5. În ceea ce privește controlul de securitate al articolelor transportate de alte persoane decât pasagerii, se aplică punctele 4.1.2.4-4.1.2.7 și 4.1.2.11.</p> <p>1.3.1.6. Câinii dresați pentru detectarea explozibililor și echipamentele de detectare a urmelor de explozibili se pot utiliza 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.</p> <p>1.3.1.7. Atunci când persoanele, altele decât pasagerii, și articolele transportate trebuie supuse controlului de securitate în mod continuu și aleatoriu, frecvența trebuie stabilită de autoritatea competentă pe</p>	<p>urmelor de explozibili (ETD).</p> <p>PNSA pct. 107 În ceea ce privește controlul de securitate al articolelor transportate de alte persoane decât pasagerii, se aplică prevederi din punctele 161-164 și 148.</p> <p>PNSA pct. 108 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.</p> <p>PNSA pct. 109 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</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

<p>baza unei evaluări a riscurilor.</p> <p>1.3.1.8. Animalele utilizate pentru a răspunde unor nevoi operaționale și conduse de o persoană care poartă o legitimație de aeroport valabilă trebuie supuse unui control vizual înainte de acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricționat.</p> <p>1.3.1.9. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al articolelor transportate face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei.</p>	<p>evaluări a riscurilor.</p> <p>PNSA pct. 109 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. Exceptări și proceduri speciale sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei are caracter restricționat)</p>	<p>Urmează a fi încadrat în cadrul procesului de avizare.</p>	
<p>1.3.2. Exceptări și proceduri speciale de control de securitate</p> <p>1.3.2.1. Autoritatea competentă poate permite, din motive obiective, ca persoanele, altele decât</p>	<p>PNSA pct.109 [...].Exceptări și proceduri speciale sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>pasagerii, să fie exceptate de la controlul de securitate sau să fie supuse unor proceduri speciale de control de securitate, cu condiția să fie însoțite de o persoană autorizată în acest sens în conformitate cu punctul 1.2.7.3.</p> <p>1.3.2.2. Persoanele care au fost supuse controlului de securitate, altele decât pasagerii, care părăsesc temporar părțile critice pot fi exceptate de la controlul de securitate la reîntoarcere, cu condiția să fi fost ținute sub observație constantă de către persoane autorizate, într-o manieră suficientă pentru a se asigura în mod rezonabil că nu introduc articole interzise în respectivele părți critice.</p> <p>1.3.2.3. Exceptările și procedurile speciale de control de securitate fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct.109 [...].Exceptări și proceduri speciale sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
	<p>PNSA pct.109 [...].Exceptări și proceduri speciale sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea ((Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat))</p>		

8005.					
<p>1.4.2. Vehicule care intră în zone de securitate cu acces restricționat, altele decât părți critice</p> <p>1.4.2.1. Șoferul și orice alți ocupanți ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată efectele personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.</p> <p>1.4.2.2. Trebuie să existe metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării vehiculelor și a zonelor care urmează să fie examinate.</p> <p>1.4.2.3. Vehiculele care intră în zone de securitate cu acces restricționat, altele decât părți critice, fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 113 Șoferul și orice alți ocupanți ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată efectele personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.</p> <p>PNSA pct. 114 Operatorul aeroportuar elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării atât a vehiculelor cât și zonelor care urmează să fie examinate.</p> <p>PNSA pct. 112 [...] Exceptări și proceduri speciale fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea(Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
1.4.3. Metode de examinare	PNSA pct. 113				

1.4.3.1. 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.	Șoferul și orice alți ocupanți ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată efectele personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate. PNSA pct. 114	Compatibil			
1.4.3.2. Următoarele metode pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de examinare: (a) câini dresați pentru detectarea explozibililor; și (b) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).	Operatorul aeroportuar elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării atât a vehiculelor cât și zonelor care urmează să fie examinate.	Compatibil			
1.4.3.3. Metodele de examinare fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.	PNSA pct. 112 [...]Exceptări și proceduri speciale fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.	Parțial compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)		
1.4.4. Exceptări și proceduri speciale de examinare 1.4.4.1. Autoritatea competentă, din motive obiective, poate permite ca vehiculele să fie exceptate de la examinare sau să fie supuse unor proceduri	PNSA pct. 112 [...]Exceptări și proceduri speciale fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.	Parțial compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea		

speciale de examinare, cu condiția ca respectivele vehicule să fie însoțite de o persoană autorizată în acest sens în conformitate cu punctul 1.2.7.3.					
1.4.4.2. Exceptările și procedurile speciale de examinare fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.	PNSA pct. 112 [...]Exceptări și proceduri speciale fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.	Parțial compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)		
1.5. SUPRAVEGHEREA, PATRULAREA ȘI ALTE CONTROALE FIZICE					
1.5.1. Trebuie efectuate activități de supraveghere sau de patrulare pentru a monitoriza: (a) demarcațiile dintre zona publică, zona de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat, părțile critice și, dacă este cazul, zonele demarcate; și (b) zonele din terminal și zonele din vecinătatea acestora care sunt accesibile publicului, inclusiv parcurile și drumurile; și (c) purtarea la vedere a legitimațiilor de către persoanele aflate în zonele	PNSA pct. 117 Operatorul aeroportuar este responsabil de efectuarea activităților de supraveghere sau 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; și 2) zonele din terminal și zonele din vecinătatea acestora care sunt accesibile publicului, inclusiv parcurile și drumurile; și 3) purtarea la vedere a	Compatibil			

<p>de securitate cu acces restricționat, altele decât cele în care sunt prezenți pasageri, precum și valabilitatea acestor legitimații; și</p> <p>(d) afișarea și valabilitatea permiselor de acces pentru vehiculele aflate în zona de operațiuni aeriene; și</p> <p>(e) bagajele de cală, mărfurile și poșta, proviziile de bord, precum și poșta și mărfurile transportatorilor aerieni aflate în părți critice, care așteaptă să fie încărcate.</p> <p>1.5.2. Frecvența și mijloacele cu care se efectuează activitățile de supraveghere și de patrulare trebuie să se bazeze pe o evaluare a riscurilor și trebuie aprobate de autoritatea competentă. Acestea trebuie să ia în considerare următoarele:</p> <p>(a) mărimea aeroportului, inclusiv numărul și natura operațiunilor; și</p> <p>(b) configurația aeroportului, în special interconexiunile dintre zonele stabilite în aeroport; și</p> <p>(c) posibilitățile și limitările pe care le prezintă mijloacele</p>	<p>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; și</p> <p>4) afișarea și valabilitatea permiselor de acces pentru vehiculele aflate în zona de operațiuni aeriene; și</p> <p>5) bagajele de cală, mărfurile și poșta, proviziile de bord, precum și poșta și mărfurile transportatorilor aerieni aflate în părți critice, care așteaptă să fie încărcate.</p> <p>PNSA pct.118</p> <p>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. Aceasta ia în considerare următoarele:</p> <p>1) mărimea aeroportului, inclusiv numărul și natura operațiunilor; și</p> <p>2) configurația aeroportului, în special interconexiunile dintre zonele stabilite în aeroport; și</p> <p>3) posibilitățile și limitările pe care le prezintă mijloacele utilizate în activitățile de</p>	<p>Compatibil</p>			
--	---	-------------------	--	--	--

<p>utilizate în activitățile de supraveghere și de patrulare. La cerere, părțile din evaluarea riscurilor care se referă la frecvența și mijloacele de supraveghere și de patrulare trebuie puse la dispoziție în scris în scopul monitorizării conformității.</p> <p>1.5.3. Activitățile de supraveghere și de patrulare trebuie să fie impredictibile. Valabilitatea legitimațiilor trebuie să fie verificată în mod aleatoriu.</p> <p>1.5.4. Trebuie să existe 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.</p>	<p>supraveghere și de patrulare. La cerere, părțile din evaluarea riscurilor care se referă la frecvența și mijloacele de supraveghere și de patrulare sunt puse la dispoziția AAC în scris, în scopul monitorizării conformității.</p> <p>PNSA pct.119 Operatorul aeroportuar realizează activități de supraveghere și de patrulare în mod impredictibil și verifică valabilitatea legitimațiilor în mod aleatoriu.</p> <p>PNSA pct. 120 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.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
1.6. ARTICOLE INTERZISE					
1.6.1. Persoanelor, altele decât pasagerii, li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces	<p>PNSA pct. 122 Persoanelor, altele decât pasagerii, li se interzice introducerea în zonele de</p>	Compatibil			

<p>restricționat a articolelor enumerate în apendicele 1-A.</p> <p>1.6.2. Se poate acorda o exceptare de la punctul 1.6.1, 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.</p> <p>1.6.3. Pentru a permite stabilirii unei legături între persoana autorizată să transporte unul sau mai multe articole enumerate în apendicele 1-A și articolul transportat:</p> <p>(a) persoana trebuie să dețină o autorizație și să o aibă asupra sa. Autorizația trebuie să fie indicată pe legitimația care oferă acces în zonele de securitate cu acces restricționat sau pe o declarație scrisă separată. Autorizația trebuie să indice articolul sau articolele care</p>	<p>securitate cu acces restricționat a articolelor enumerate la punctul 126.</p> <p>PNSA pct.123</p> <p>Operatorul aeroportuar poate acorda o exceptare de la punctul 126, 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.</p> <p>PNSA pct. 124</p> <p>În fiecare aeroport, pentru a stabili legătura între persoana autorizată să transporte unul sau mai multe articole enumerate în punctul 126 și articolul transportat, operatorul aeroportuar se asigură că:</p> <p>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 separată. Autorizația indică articolul sau articolele care pot</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

<p>pot fi transportate, fie menționând categoria, fie menționând articolul specific. În cazul în care este indicată pe legitimație, autorizația trebuie să poată fi recunoscută pe baza „necesității de a cunoaște”; sau</p> <p>(b) la punctul de control de securitate trebuie să existe un sistem care să indice care persoane sunt autorizate să transporte care articole, menționându-se fie categoria, fie un articol specific.</p> <p>1.6.4. Stabilirea acestei legături trebuie să aibă loc înainte de a se permite persoanei respective să introducă articolul (articolele) în cauză în zonele de securitate cu acces restricționat și la solicitarea persoanelor care efectuează activități de supraveghere sau de patrulare în temeiul punctului 1.5.1 litera (c).</p> <p>1.6.5. Articolele enumerate în apendicele 1-A pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat dacă sunt păstrate în condiții de</p>	<p>fi transportate, fie menționând categoria, fie menționând articolul specific. În cazul în care este indicată pe legitimație, autorizația este recunoscută pe baza „necesității de a cunoaște”; sau</p> <p>2) la punctul de control de securitate există un sistem care să indice care persoane sunt autorizate să transporte care articole, menționându-se fie categoria, fie un articol specific.</p> <p>Stabilirea acestei legături are loc înainte de a se permite persoanei respective să introducă articolul (articolele) în cauză în zonele de securitate cu acces restricționat și la solicitarea persoanelor care efectuează activități de supraveghere sau de patrulare în temeiul punctului 117 subpunctul 3).</p> <p>PNSApct. 125</p> <p>Articolele enumerate în punctul 126 pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat dacă sunt păstrate în condiții de siguranță.</p>				
--	--	--	--	--	--

siguranță. Articolele enumerate la literele (c), (d) și (e) din apendicele 4-C pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat cu condiția să nu fie accesibile pasagerilor.	Articolele enumerate la punctul 173 subpunctele 4), 5) și 6) pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat cu condiția să nu fie accesibile pasagerilor.	Compatibil			
APENDICELE 1-A					
PERSOANE, ALTELE DECÂT PASAGERII LISTA ARTICOLELOR INTERZISE (a) 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: — toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști; — pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate; — părți componente ale armelor de foc, cu excepția lunetelor telescopice; — arme cu aer comprimat și cu CO2, cum ar fi pistoale, puști cu alice, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;	PNSA pct. 126 Următoarele categorii de articole sunt interzise de a fi introduse în zonele de securitate cu acces restricționat de către persoanele, 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 CO2, cum ar fi pistoale, puști cu alice, carabine, precum și				

<p>— pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;</p> <p>— arcuri, arbaletе și săgeți;</p> <p>— harpoane și lansatoare de harpoane;</p> <p>— praștii și catapulte;</p> <p>(b) dispozitive paralizante – dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:</p> <p>— dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante („taser”) și bastoane cu electroșocuri;</p> <p>— dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;</p> <p>— substanțe chimice, gaze și sprayuri neutralizante și incapacitante, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;</p> <p>(c) substanțe și dispozitive explozive și incendiare – substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot sau par a putea fi</p>	<p>puști și pistoale cu bile;</p> <p>e) pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;</p> <p>f) arcuri, arbaletе și săgeți;</p> <p>g) harpoane și lansatoare de harpoane;</p> <p>h) praștii și catapulte;</p> <p>2) dispozitive paralizante – dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:</p> <p>a) dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante („taser”) și bastoane cu electroșocuri;</p> <p>b) dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;</p> <p>c) substanțe chimice, gaze și sprayuri neutralizante și incapacitate, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;</p> <p>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</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>utilizate pentru a cauza vătămări grave sau a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — muniție; — capse detonante; — detonatoare și fitiluri; — copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile; — mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare; — artificii și alte articole pirotehnice; — bombe fumigene și cartușe fumigene; — dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici; <p>(d) 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.</p>	<p>aeronavei, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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; <p>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.</p>				
<p>2. ZONELE DEMARCATATE ALE AEROPORTURILOR</p> <p>Nu există dispoziții în prezentul regulament.</p>				Dispoziții neimperative/ cu caracter neobligatoriu	
<p>3. SECURITATEA</p>					

AERONAVELOR					
<p>3.0. DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>3.0.1. În lipsa unor dispoziții contrare, un transportator aerian trebuie să asigure aplicarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește aeronavele sale.</p> <p>3.0.2. Țările terțe în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în ceea ce privește securitatea aeronavelor sunt enumerate în apendicele 3-B.</p> <p>3.0.3. 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 punctul 3.1.</p> <p>3.0.4. Un transportator aerian trebuie, la cerere, să fie 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,</p>	<p>PNSA pct. 128 Un transportator aerian asigură aplicarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește aeronavele sale.</p> <p>PNSA pct. 129 O aeronavă este supusă unei examinări de securitate în conformitate cu punctul 132.</p> <p>PNSA pct. 130 Un transportator 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</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		

<p>se va presupune că aeronava se află într-o parte, alta decât una critică.</p> <p>3.0.5. Atunci când o zonă nu mai este considerată parte critică din cauza unei modificări a statutului de securitate, aeroportul trebuie să informeze în acest sens transportatorii care sunt afectați.</p> <p>3.0.6. Lista articolelor interzise pentru examinarea de securitate a interiorului unei aeronave este aceeași cu cea prevăzută în apendicele 1-A. Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate sunt considerate articole interzise pentru examinarea de securitate a exteriorului unei aeronave.</p> <p>3.0.7. În sensul prezentului capitol, „panouri și trape de deservire a aeronavei” înseamnă punctele și compartimentele de acces extern ale aeronavei, care au mânere externe sau panouri rabatabile externe și care</p>	<p>presupune că aeronava se află într-o parte, alta decât una critică.</p> <p>PNSA pct. 131 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. Fiecare aeronavă este protejată împotriva intervențiilor neautorizate.</p> <p>PNSA pct. 127 Lista articolelor interzise pentru examinarea de securitate a interiorului unei aeronave este aceeași cu cea prevăzută în punctul 126. Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate sunt considerate articole interzise pentru examinarea de securitate a exteriorului unei aeronave.</p> <p>PNSA pct. 6 Definiții „panouri și trape de deservire a aeronavei” înseamnă punctele și compartimentele de acces extern ale aeronavei, care au mânere externe sau panouri rabatabile externe și care sunt utilizate în mod curent pentru</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

<p>sunt utilizate în mod curent pentru furnizarea serviciilor de handling la sol al aeronavelor.</p> <p>3.0.8. Trimiterile la țări terțe din prezentul capitol și din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei cuprind alte țări și teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică partea a treia titlul VI din tratatul respectiv.</p>	<p>furnizarea serviciilor de handling la sol al aeronavelor;</p>		<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu (Decizia de punere în aplicare C (2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
<p>3.1. EXAMINAREA DE SECURITATE A AERONAVELOR</p>					
<p>3.1.1. Cazurile în care se efectuează o examinare de securitate a unei aeronave</p> <p>3.1.1.1. O aeronavă trebuie supusă unei examinări de securitate ori de câte ori există motive să se creadă că ar fi putut avea acces la ea persoane neautorizate.</p> <p>3.1.1.2. O examinare de securitate a unei aeronave constă în examinarea zonelor definite ale unei aeronave care sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare</p>	<p>PNSA pct. 132 O aeronavă este supusă unei examinări de securitate în următoarele cazuri:</p> <p>1) ori de câte ori există motive să se creadă că persoane neautorizate ar fi putut avea acces la o aeronavă;</p>	<p>Compatibil</p>			

			restricționat)		
<p>3.1.2. Modalități de efectuare a examinării de securitate a unei aeronave</p> <p>Modalitățile de efectuare a examinării de securitate a aeronavelor fac obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 133</p> <p>O examinare de securitate a unei aeronave constă în examinarea zonelor definite ale unei aeronave care sunt obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC. Metodele selectate pentru examinarea de securitate a unei aeronave trebuie să asigure în mod rezonabil că nici un articol interzis nu este ascuns.</p>	Parțial compatibil	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
<p>3.1.3. Informații privind examinarea de securitate a unei aeronave</p> <p>Următoarele informații privind examinarea de securitate a unei aeronave alocate unui zbor de plecare trebuie înregistrate și păstrate într-un loc aflat în afara aeronavei, timp de 24 de ore sau pe durata zborului, dacă aceasta este mai lungă:</p> <p>(a) numărul zborului; și</p> <p>(b) originea zborului precedent.</p> <p>În cazul în care a fost efectuată o examinare de securitate a aeronavei, informațiile trebuie să</p>	<p>PNSA pct. 134</p> <p>Următoarele informații 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 aceasta este mai lungă:</p> <p>1) numărul zborului; și</p> <p>2) originea zborului precedent.</p> <p>În cazul în care a fost efectuată o examinare de securitate a aeronavei, informațiile cuprind și:</p> <p>1) data și ora la care a fost efectuată examinarea de securitate a aeronavei; și</p> <p>2) numele și semnătura persoanei responsabile de efectuarea examinării de</p>	Compatibil			

<p>cuprindă și: (c) data și ora la care a fost efectuată examinarea de securitate a aeronavei; și (d) numele și semnătura persoanei responsabile de efectuarea examinării de securitate a aeronavei.</p> <p>Înregistrarea informațiilor de mai sus poate fi păstrată în format electronic.</p>	<p>securitate a aeronavei.</p> <p>Înregistrarea informațiilor de mai sus poate fi păstrată în format electronic.</p>				
<p>3.2. PROTECȚIA AERONAVELOR</p>					
<p>3.2.1. Protecția aeronavelor –Dispoziții generale 3.2.1.1. Indiferent de locul în care o aeronavă este parcată într-un aeroport, fiecare dintre ușile sale exterioare trebuie protejată împotriva accesului neautorizat prin una dintre următoarele măsuri: (a) asigurându-se că persoanele care încearcă să obțină un acces neautorizat sunt somate prompt; sau (b) închiderea ușii 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</p>	<p>PNSA pct. 135 Indiferent de locul în care o aeronavă este parcată într-un aeroport, fiecare dintre ușile sale exterioare trebuie protejată de către transportatorul aerian, împotriva accesului neautorizat prin una dintre următoarele măsuri: 1) asigurându-se că persoanele care încearcă să obțină un acces neautorizat sunt somate prompt; sau 2) închiderea ușii 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</p>				

<p>îndepărtate și plasate suficient de departe de aeronavă, astfel încât accesul persoanelor să fie împiedicat în mod rezonabil; sau</p> <p>(c) deținerea unor mijloace electronice care pot detecta imediat accesul neautorizat; sau</p> <p>(d) deținerea unui 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 pregătite în conformitate cu punctul 11.2.3.7. Aceste persoane trebuie să se asigure că accesul neautorizat nu este posibil în intervalul de timp în care utilizează ușa.</p> <p>3.2.1.2. Punctul 3.2.1.1 nu se aplică în cazul unei aeronave care este parcată într-un hangar încuiat sau protejat în orice alt mod împotriva accesului neautorizat.</p>	<p>încât accesul persoanelor să fie împiedicat în mod rezonabil; sau</p> <p>3) deținerea unor mijloace electronice care pot detecta imediat accesul neautorizat; sau</p> <p>4) deținerea unui 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 PNISA. Aceste persoane trebuie să se asigure că accesul neautorizat nu este posibil în intervalul de timp în care utilizează ușa;</p> <p>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.</p> <p>Aceste prevederi nu se aplică în cazul unei aeronave care este parcată într-un hangar încuiat sau protejat în orice alt mod împotriva accesului neautorizat.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>3.2.2. Protecția suplimentară a aeronavelor care au ușile</p>					

<p>externe închise și se află într-o parte, alta decât o parte critică</p> <p>3.2.2.1. În cazul în care ușile externe sunt închise, iar aeronava se află într-o parte, alta decât o parte critică, fiecare ușă externă trebuie, de asemenea:</p> <p>(a) să aibă mijloacele de acces îndepărtate; sau</p> <p>(b) să fie sigilată; sau</p> <p>(c) să fie încuiată; sau</p> <p>(d) să fie monitorizată.</p> <p>Litera (a) nu se aplică în cazul unei uși accesibile persoanelor de la sol.</p> <p>3.2.2.2. 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.</p> <p>3.2.2.3. În cazul în care ușile externe sunt încuiate, numai persoanele care au o necesitate operațională trebuie să fie în măsură să deschidă aceste uși.</p>	<p>PNSA pct. 136</p> <p>În cazul în care ușile externe sunt închise, iar aeronava se află într-o parte, alta decât o parte critică, fiecare ușă externă trebuie, de asemenea:</p> <p>1) să aibă mijloacele de acces îndepărtate; sau</p> <p>2) să fie sigilată; sau</p> <p>3) să fie încuiată; sau</p> <p>4) să fie monitorizată.</p> <p>Subpunctul 1) nu se aplică în cazul unei uși accesibile persoanelor de la sol.</p> <p>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.</p> <p>În cazul în care ușile externe sunt încuiate, numai persoanele care au o necesitate operațională trebuie să fie în măsură să deschidă aceste uși.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	--	---	--	--	--

<p>3.2.2.4. În cazul în care uşile externe sunt monitorizate, monitorizarea trebuie să asigure că accesul neautorizat la aeronavă este imediat detectat.</p> <p>3.2.2.5. Protecţia aeronavelor care au uşile externe închise şi se află într-o parte, alta decât una critică, face de asemenea obiectul dispoziţiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>În cazul în care uşile externe sunt monitorizate, monitorizarea trebuie să asigure că accesul neautorizat la aeronavă este imediat detectat.</p> <p>În cazul în care serviciile de securitate menţionate la subp. 1)-4) sunt total sau partial subcontractate prestatorilor de servicii, Programul de securitate al transportatorului va conţine prevederi de delegare a responsabilităţilor şi de control de îndeplinire a acestora.</p>	Compatibil			
<p>APENDICELE 3-A</p> <p>EXAMINAREA DE SECURITATE A AERONAVELOR</p> <p>Dispoziţiile detaliate privind examinarea de securitate a aeronavelor sunt prevăzute în Decizia de punere în</p>	<p>PNSA pct. 132</p> <p>Prevederi suplimentare sunt obiectul dispoziţiilor suplimentare emise de AAC.</p>	Parţial compatibil	<p>Dispoziţii comunitare cu caracter neobligatoriu (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricţionat)</p> <p>Prevedere ajustată la legislaţia naţională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricţionat)</p>		

aplicare C(2015) 8005.					
<p>APENDICELE 3-B</p> <p>SECURITATEA AERONAVELOR</p> <p><i>ȚĂRI TERȚE, PRECUM ȘI ALTE ȚĂRI ȘI TERITORII CĂRORA, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 355 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE, NU LI SE APLICĂ PARTEA TREI TITLUL VI DIN TRATATUL RESPECTIV ȘI CARE SUNT RECUNOSCUTE CĂ APLICĂ STANDARDE DE SECURITATE ECHIVALENTE CU STANDARDELE DE BAZĂ COMUNE DIN DOMENIUL SECURITĂȚII AVIAȚIEI CIVILE</i></p> <p>În ceea ce privește securitatea aeronavelor, următoarele țări terțe, precum și alte țări și teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică partea trei titlul VI din tratatul respectiv, sunt</p>			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu		

<p>recunoscute că aplică standarde de securitate echivalente cu standardele de bază comune din domeniul securității aviației civile:</p> <p>Canada</p> <p>Insulele Feroe, în ceea ce privește aeroportul Vagar</p> <p>Groenlanda, în ceea ce privește aeroportul Kangerlussuaq</p> <p>Guernesey</p> <p>Insula Man</p> <p>Jersey</p> <p>Muntenegro</p> <p>Republica Serbia, în ceea ce privește aeroportul Nikola Tesla din Belgrad</p> <p>Republica Singapore, în ceea ce privește aeroportul Changi</p> <p>Statul Israel, în ceea ce privește aeroportul internațional Ben Gurion</p> <p>Statele Unite ale Americii.</p> <p>Comisia notifică imediat autoritățile competente ale statelor membre, în cazul în care deține informații conform cărora standardele de securitate aplicate de țara terță sau de o altă țară sau teritoriu în cauză, cu impact semnificativ asupra nivelurilor generale de securitate a aviației în</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Uniune, nu mai sunt echivalente cu standardele de bază comune ale Uniunii.</p> <p>Autoritățile competente ale statelor membre sunt notificate fără întârziere atunci când Comisia deține informații cu privire la acțiuni, inclusiv măsuri compensatorii, care confirmă restabilirea echivalenței standardelor de securitate relevante aplicate de țara terță sau de altă țară sau teritoriu în cauză.</p>					
<p>4. PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ</p>					
<p>4.0. DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>4.0.1. În lipsa unor dispoziții contrare, autoritatea, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea responsabilă în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie să asigure implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p> <p>4.0.2. Țările terțe în care</p>	<p>PNSA pct.137</p> <p>Autoritatea competentă, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian și entitatea responsabilă în conformitate cu prevederile Art. 23 din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019, asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p>	<p>Compatibil</p>			
			Dispoziții comunitare cu		

<p>standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în ceea ce privește pasagerii și bagajele de mână sunt enumerate în apendicele 4-B.</p> <p>4.0.3. Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un stat membru în care aeronava a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară terță neinclusă în lista din apendicele 4-B sau dintr-un aeroport al Uniunii, în cazul în care statul membru în cauză a derogat de la standardele de bază comune, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009, se consideră a fi pasageri și bagaje de mână care sosesc dintr-o țară terță, 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 capitol.</p> <p>4.0.4. În sensul prezentei anexe:</p>	<p>PNSA pct. 139 Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un stat unde aeronava a fost în tranzit, după ce a venit dintr-un stat în care măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în prezentul program sau în cazul în care statul a derogat de la standardul prevăzut în prezentul program în conformitate cu prevederile Art. 45 din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019, pasageri și bagajele acestora sunt considerate că nu au fost controlați 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.</p> <p>PNSA pct. 6 Definiii „lichide, aerosoli și geluri” (liquids, aerosols and gels – LAGs)</p>	<p>Compatibil</p>	<p>caracter neobligatoriu</p>		
---	--	-------------------	-------------------------------	--	--

<p>(a) „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;</p> <p>(b) „pungă prevăzută cu elemente de probare a integrității” (security tamper-evident bag – STEB) este o pungă conformă cu liniile directe privind controlul de securitate recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale;</p> <p>(c) „echipamentele tip sistem de detectare a explozibililor lichizi” (liquid explosive detection systems – LEDS) sunt echipamente capabile să detecteze materialele periculoase definite la punctul 12.7 din anexa la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>4.0.5. Trimiterile la țări terțe din prezentul capitol și, dacă este cazul, din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 cuprind alte țări și</p>	<p>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;</p> <p>„pungă prevăzută cu elemente de probare a integrității” (security tamper-evident bag – STEB) este o pungă conformă cu liniile directe privind controlul de securitate recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale;</p> <p>„echipamentele tip sistem de detectare a explozibililor lichizi” (liquid explosive detection systems – LEDS) sunt echipamente capabile să detecteze materialele periculoase definite la punctele 358-360.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		
--	---	-------------------	--	--	--

<p>teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică titlul VI partea a treia din tratatul respectiv.</p> <p>4.0.6. Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un aeroport al Uniunii, în cazul în care statul membru în cauză a derogat de la standardele de bază comune, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009, se consideră a fi pasageri și bagaje de mână care sosesc dintr-o țară terță, 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 capitol.</p>			<p>(Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p> <p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		
4.1. CONTROLUL DE SECURITATE AL PASAGERILOR ȘI AL BAGAJELOR DE MÂNĂ					
4.1.1. Controlul de securitate al pasagerilor	PNSA pct. 142				
4.1.1.1. Înainte de efectuarea controlului de securitate,	Înainte de efectuarea controlului de securitate,				

<p>paltoanele și jachetele trebuie scoase, acestea 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.</p> <p>4.1.1.2. Pasagerii sunt supuși controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:</p> <p>(a) control manual;</p> <p>(b) poartă detectoare de metale (WTMD);</p> <p>(c) câini dresați pentru detectarea explozibililor;</p> <p>(d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);</p> <p>(e) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;</p> <p>(f) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD);</p> <p>(g) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);</p> <p>(h) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).</p>	<p>paltoanele și jachetele sunt scoase, acestea 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.</p> <p>PNSA pct. 143</p> <p>Pasagerii sunt supuși controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:</p> <p>1) control manual;</p> <p>2) poartă detectoare de metale (WTMD);</p> <p>3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);</p> <p>4) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;</p> <p>5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD).</p> <p>6) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);</p> <p>7) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).</p> <p>În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă pasagerul are asupra sa articole interzise, i se interzice</p>	Compatibil			
		Compatibil			

<p>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.</p> <p>4.1.1.3. 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.</p> <p>4.1.1.4. Atunci când alarma porții detectoare de metale se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.</p> <p>4.1.1.5. Detectoarele portabile de metale pot fi utilizate numai ca mijloc suplimentar de control de securitate. Acestea nu trebuie să înlocuiască necesitatea efectuării unui control manual.</p>	<p>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.</p> <p>PNSA pct. 144 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.</p> <p>PNSA pct. 145 Atunci când alarma porții detectoare de metale se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma. PNSA 146. Detectoarele portabile de metale sunt utilizate numai ca mijloc suplimentar de control de securitate. Acestea nu înlocuiesc necesitatea efectuării unui control manual.</p> <p>PNSA pct. 141 În cazul în care se permite transportarea unui animal viu</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>4.1.1.6. În cazul în care se permite transportarea unui animal viu în cabina unei aeronave, acesta trebuie supus controlului de securitate fie ca pasager, fie ca bagaj de mână.</p>	<p>în cabina unei aeronave, acesta este supus controlului de securitate fie ca pasager, fie ca bagaj de mână.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>4.1.1.7. Autoritatea competentă poate stabili categorii de pasageri care, din motive obiective, trebuie să fie supuse unor proceduri speciale de control de securitate sau pot fi exceptate de la acest control. Comisia trebuie informată cu privire la categoriile stabilite.</p>	<p>PNSA pct.140 Categoriile de pasageri exceptați de la control de securitate sunt stabiliți în Art.27 din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>4.1.1.8. Controlul de securitate al pasagerilor face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat)</p>		
<p>4.1.1.9. Câinii dresați pentru detectarea explozibililor, echipamentele ETD, echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.</p>	<p>PNSA pct. 143 [...] Echipamentele ETD, echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizați numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Lipsa reglementări cu privire la utilizarea câinilor dresați</p>	<p>Urmează a fi încadrat în cadrul procesului de avizare.</p>	

<p>4.1.1.10. În cazul în care pentru controlul de securitate al pasagerilor se folosește un scanner de securitate cu examinator uman, așa cum este definit la punctul 12.11.1 paragraful al doilea, trebuie respectate următoarele condiții minime:</p> <p>(a) nu este permisă stocarea, reținerea, copierea, imprimarea sau extragerea de imagini cu ajutorul scannerelor de securitate. Cu toate acestea, orice imagine generată pe parcursul controlului de securitate poate fi 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 și trebuie împiedicate;</p> <p>(b) examinatorul uman care analizează imaginea se află într-un alt loc, astfel încât să nu poată vedea pasagerul supus controlului de securitate;</p> <p>(c) în locul separat unde este analizată imaginea nu sunt acceptate niciun fel de</p>	<p>PNSA pct. 149</p> <p>În cazul în care pentru controlul de securitate al pasagerilor se folosește un scanner de securitate cu examinator uman, așa cum este definit în punctele 363-371, sunt respectate următoarele condiții minime:</p> <p>1) nu este permisă stocarea, reținerea, copierea, imprimarea sau extragerea de imagini cu ajutorul scannerelor 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 și trebuie împiedicate;</p> <p>2) examinatorul uman care analizează imaginea se află într-un alt loc, astfel încât să nu poată vedea pasagerul supus controlului de securitate;</p> <p>3) în locul separat unde este analizată imaginea nu sunt acceptate niciun fel de dispozitive tehnice cu capacitatea de a stoca, copia,</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>dispozitive tehnice cu capacitatea de a stoca, copia, fotografia sau înregistra imagini în orice alt mod;</p> <p>(d) 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;</p> <p>(e) pasagerii pot opta pentru analizarea imaginii corpului lor de către un examinator uman de sex masculin sau feminin;</p> <p>(f) imaginea trebuie estompată sau acoperită pentru a împiedica identificarea feței pasagerului.</p> <p>Literele (a) și (d) se aplică și în cazul scanerelor de securitate cu detectare automată a amenințărilor.</p> <p>Pasagerii au dreptul de a refuza să se supună controlului efectuat cu un scanner 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 apendicele 4-A la Decizia de punere în</p>	<p>fotografia sau înregistra imagini în orice alt mod;</p> <p>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;</p> <p>5) pasagerii pot opta pentru analizarea imaginii corpului lor de către un examinator uman de sex masculin sau feminin;</p> <p>6) imaginea trebuie estompată sau acoperită pentru a împiedica identificarea feței pasagerului.</p> <p>Subpunctul (1) și (4) se aplică și în cazul scanerelor de securitate cu detectare automată a amenințărilor.</p> <p>Pasagerii au dreptul de a refuza să se supună controlului efectuat cu un scanner 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 procedura care face obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC. Atunci când alarma scannerului de securitate se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.</p> <p>Înainte de a fi supus controlului</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>aplicare C(2015) 8005. Atunci când alarma scannerului de securitate se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma. Înainte de a fi supus controlului cu scannerul de securitate, pasagerul este informat în legătură cu tehnologia utilizată, condițiile de utilizare a acesteia și posibilitatea de a refuza controlul efectuat cu un scanner de securitate.</p> <p>4.1.1.11. Pot fi 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 inefficient și/sau nedorit.</p>	<p>cu scannerul de securitate, pasagerul este informat în legătură cu tehnologia utilizată, condițiile de utilizare a acesteia și posibilitatea de a refuza controlul efectuat cu un scanner de securitate.</p> <p>PNSA 148. 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 inefficient și/sau nedorit.</p>				
<p>4.1.2. Controlul de securitate al bagajelor de mână</p> <p>4.1.2.1. Înainte de efectuarea controlului de securitate, computerele portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni trebuie să fie scoase din bagajele de mână și supuse controlului de</p>	<p>PNSA pct. 150</p> <p>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, cu excepția cazului în care bagajele de mână urmează</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>securitate separat, cu excepția cazului 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.</p> <p>4.1.2.2. Entitatea responsabilă din toate aeroporturile trebuie să supună 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 satisfăcătoare a 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.</p> <p>Înainte de efectuarea</p>	<p>să fie supuse controlului de securitate cu sisteme de detectare a explozibililor (EDS) care respectă standardul C2 sau mai ridicat.</p> <p>PNSA pct. 152 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 satisfăcătoare a 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.</p> <p>PNSA pct. 154 Înainte de efectuarea controlului de</p>	<p>Compatibil</p>			
--	--	-------------------	--	--	--

<p>controlului de securitate, lichidele, aerosolii și gelurile trebuie scoase din bagaje de mână și trebuie supuse controlului de securitate separat de celelalte articole din bagaje de mână, cu excepția cazului în care echipamentul utilizat pentru efectuarea controlului de securitate al bagajelor de mână permite și controlul de securitate al mai multor recipiente închise, conținând lichide, aerosoli și geluri, aflate în bagaje.</p> <p>Atunci când lichidele, aerosolii și gelurile au fost scoase din bagajul de mână, pasagerul trebuie să prezinte:</p> <p>(a) toate lichidele, aerosolii și gelurile ambalate în recipiente individuale cu o capacitate de maximum 100 de mililitri sau echivalent, într-o pungă de plastic transparentă resigilabilă cu capacitatea de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil și care este complet închisă; și</p> <p>(b) toate celelalte lichide, aerosoli și geluri, inclusiv pungile STEB conținând lichide, aerosoli și geluri.</p>	<p>securitate, lichidele, aerosolii și gelurile sunt scoase din bagaje 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, de asemenea, capacitatea care să-i permită a fi utilizat pentru controlul de securitate al recipientelor multiple, închise, cu lichide, aerosoli și geluri, aflate în bagaje.</p> <p>PNSA pct. 155</p> <p>Atunci când lichidele, aerosolii și gelurile au fost scoase din bagajul de mână, pasagerul trebuie să prezinte:</p> <p>1) toate lichidele, aerosolii și 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 și care este complet închisă; și</p> <p>2) toate celelalte lichide, aerosoli și geluri, separat, inclusiv STEB conținând</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>Autoritățile competente, companiile aeriene și aeroporturile trebuie să furnizeze pasagerilor informații adecvate în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor practicat la aeroporturile lor.</p> <p>4.1.2.3. Bagajele de mână sunt supuse controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:</p> <p>(a) control manual;</p> <p>(b) echipamente cu raze X;</p> <p>(c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);</p> <p>(d) câini dresați pentru detectarea explozibililor, în combinație cu litera (a);</p> <p>(e) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).</p> <p>În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de mână conține sau nu articole interzise, bagajul de mână trebuie să fie respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este</p>	<p>lichide, aerosoli și geluri. AAC, transportatorii aerieni și operatorii aeroportuari furnizează pasagerilor informații în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor practicat la aeroporturile lor.</p> <p>PNSA pct. 158</p> <p>Bagajele de mână sunt supuse controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarelor metode:</p> <p>1) control manual; sau</p> <p>2) echipamente cu raze X; sau</p> <p>3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau</p> <p>4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).</p> <p>În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de mână conține sau nu articole interzise, bagajul de mână este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este</p>	<p>Compatibil</p>			
--	--	-------------------	--	--	--

<p>satisfăcător.</p> <p>4.1.2.4. Un control 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.</p> <p>4.1.2.5. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, fiecare imagine trebuie să fie văzută de operatorul care efectuează controlul de securitate sau analizată de un program informatic care permite îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (auto clear software – ACS).</p> <p>4.1.2.6. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, trebuie stabilită cauza tuturor semnalelor de alarmă într-un mod satisfăcător pentru operatorul care efectuează controlul de securitate, astfel încât să se asigure în mod rezonabil că nu se introduc articole interzise în zonele de securitate cu acces</p>	<p>PNSA pct. 161</p> <p>Un control 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.</p> <p>PNSA pct. 162</p> <p>Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, fiecare imagine este văzută de operatorul care efectuează controlul de securitate sau analizată de către un program informatic care permite îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise.(auto clear software – ACS).</p> <p>PNSA 163. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS trebuie stabilită cauza tuturor semnalelor de alarmă într-un mod satisfăcător pentru operatorul care efectuează controlul de securitate, astfel încât să se asigure în mod rezonabil că nu se introduc articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

<p>restricționat sau la bordul aeronavelor.</p> <p>4.1.2.7. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, trebuie să se scoată din bagaj orice articol a cărui densitate împiedică operatorul care efectuează controlul de securitate să analizeze conținutul bagajului de mână. Bagajul trebuie supus din nou controlului de securitate, iar articolul în cauză trebuie supus controlului de securitate separat ca bagaj de mână.</p> <p>4.1.2.8. Orice bagaj în care se constată prezența unui aparat electric de mari dimensiuni trebuie supus din nou controlului de securitate după îndepărtarea respectivului aparat, iar aparatul electric trebuie 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.</p> <p>4.1.2.9. Câinii dresați pentru</p>	<p>sau la bordul aeronavelor.</p> <p>PNSA pct. 164</p> <p>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.</p> <p>PNSA 165.</p> <p>Orice bagaj în care se constată prezența unui aparat electric de mari dimensiuni este supus din nou controlului de securitate după îndepărtarea respectivului aparat, 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.</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

<p>detectarea explozibililor și echipamentele de detectare a urmelor de explozibili se pot utiliza numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.</p> <p>4.1.2.10. Autoritatea competentă 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. Comisia trebuie informată cu privire la categoriile stabilite.</p> <p>4.1.2.11. 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</p>	<p>PNSA pct. 157 Operatorul aeroportuar în programul de securitate poate stabili 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.</p> <p>PNSA pct. 166 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</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>		<p>Urmează a fi încadrat în cadrul procesului de avizare.</p>	
--	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>de examinat.</p> <p>Trebuie să existe un supraveghetor responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână, pentru a se asigura o componentă optimă a echipei, calitatea muncii, pregătirea, asistența și evaluarea.</p> <p>4.1.2.12. Controlul de securitate al bagajelor de mână face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>neîntrerupt de imagini de examinat.</p> <p>Supraveghetorul responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână, asigură componentă optimă a echipei, calitatea muncii, pregătirea, asistența și evaluarea.</p>				
<p>4.1.3. Controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor</p> <p>4.1.3.1. 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 echivalent și se află într-o singură pungă de plastic transparentă resigilabilă cu</p>	<p>PNSA pct. 156</p> <p>Operatorul aeroportuar în programul său 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 echivalent și se află într-o singură pungă de plastic transparentă resigilabilă cu capacitatea de maximum 1 litru, în care articolele</p>	Compatibil			

capacitatea de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil și care este complet închisă.	conținute încap confortabil și care este complet închisă.				
<p>4.1.3.3. Autoritatea competentă poate stabili 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. Comisia trebuie informată cu privire la categoriile stabilite.</p> <p>4.1.3.4. Controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 a Comisiei.</p>	<p>PNSA pct. 157</p> <p>Operatorul aeroportuar în programul de securitate poate stabili 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.</p>	Compatibil		Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu	
<p>4.2. PROTECȚIA PASAGERILOR ȘI A BAGAJELOR DE MÂNĂ</p> <p>Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână face obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>				Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu	
4.3. PASAGERII	PNSA pct. 291				

<p>POTENȚIAL PERTURBATORI</p> <p>4.3.1. Un transportator aerian trebuie să fie notificat în prealabil în scris de către autoritatea competentă cu privire la intenția de a îmbarca un pasager potențial perturbator la bordul unei aeronave care aparține respectivului transportator.</p> <p>4.3.2. Notificarea trebuie să conțină următoarele informații:</p> <p>(a) identitatea și sexul persoanei; și</p> <p>(b) motivul transportării; și</p> <p>(c) numele și funcția persoanelor de escortă, dacă este cazul; și</p> <p>(d) evaluarea riscurilor efectuată de autoritatea competentă, inclusiv motivele prezenței sau absenței escortei; și</p> <p>(e) locul sau locurile din aeronavă alocate în avans, dacă este necesar; și</p> <p>(f) natura documentelor de călătorie disponibile.</p>	<p>În cazul transportării pasagerilor potențial perturbatori (inadmisibili/deportați/pasageri sub sub arest) operatorul aerian va asigura că este notificat în prealabil în scris de către autoritatea competentă cu privire la intenția de a îmbarca un pasager potențial perturbator la bordul unei aeronave care aparține companiei.</p> <p>1) Operatorul aerian asigură că notificarea scrisă este pusă la dispoziția pilotului comandant înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă și conține următoarele informații: identitatea și sexul persoanei; și</p> <p>2) motivul transportării; și</p> <p>3) numele și funcția persoanelor de escortă, dacă este cazul; și</p> <p>4) evaluarea riscurilor efectuată de autoritatea competentă, inclusiv motivele prezenței sau absenței escortei; și</p> <p>5) locul sau locurile din aeronavă alocate în avans, dacă este necesar; și natura documentelor de călătorie disponibile.</p> <p>PNSA pct. 291.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>Transportatorul aerian trebuie să pună aceste informații la dispoziția pilotului comandant înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă.</p> <p>4.3.3. Autoritatea competentă trebuie să se asigure că persoanele aflate în detenție sau sub efectul unei hotărâri judecătorești sunt întotdeauna escortate.</p>	<p>În cazul transportării pasagerilor potențial perturbatori (inadmisibili/deportați/pasageri sub sub arest) operatorul aerian va asigura că este notificat în prealabil în scris de către autoritatea competentă cu privire la intenția de a îmbarca un pasager potențial perturbator la bordul unei aeronave care aparține companiei.</p> <p>PNSA 294. Transportatorul aerian se asigura ca nu va fi transportat mai mult de 1 detinut considerat periculos, pe zbor, si se va asigura ca acesta este însoțit de minim 2 escorte. Persoanele deținute vor fi întotdeauna transportate însoțite de escortă.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>4.4. ARTICOLE INTERZISE</p> <p>4.4.1. Pasagerilor li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave a articolelor enumerate în apendicele 4-C.</p> <p>4.4.2. O exceptare de la punctul 4.4.1 poate fi acordată în următoarele condiții: (a) autoritatea competentă și-</p>	<p>PNSA pct. 168 Pasagerilor li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave a articolelor enumerate în punctul 173.</p> <p>PNSA pct. 169 O exceptare de la punctul 168 poate fi acordată în următoarele condiții: 1) AAC și-a dat acordul pentru transportul articolului respectiv</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			

<p>a dat acordul pentru transportul articolului respectiv; și</p> <p>(b) transportatorul aerian a fost informat în legătură cu pasagerul și articolul pe care acesta îl transportă înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă; și</p> <p>(c) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate. Aceste articole trebuie apoi plasate în condiții de securitate la bordul aeronavei.</p> <p>4.4.3. Transportatorul aerian trebuie să se asigure că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate în apendicele 4-C înainte de încheierea procedurii de înregistrare.</p>	<p>în conformitate cu procedura stabilită; și</p> <p>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; și</p> <p>3) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate. Aceste articole sunt apoi plasate în condiții de securitate la bordul aeronavei.</p> <p>PNSA pct. 172</p> <p>Transportatorul aerian se asigură că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate în punctul 173 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.</p>	Compatibil			
<p>APENDICELE 4-A</p> <p>CERINȚE PRIVIND CONTROLUL MANUAL</p> <p>Dispozițiile detaliate privind controlul manual sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu		
APENDICELE 4-B					

<p>PASAGERI ȘI BAGAJE DE MÂNĂ</p> <p><i>ȚĂRI TERȚE, PRECUM ȘI ALTE ȚĂRI ȘI TERITORII CĂRORA, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 355 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE, NU LI SE APLICĂ PARTEA TREI TITLUL VI DIN TRATATUL RESPECTIV ȘI CARE SUNT RECUNOSCUTE CĂ APLICĂ STANDARDE DE SECURITATE ECHIVALENTE CU STANDARDELE DE BAZĂ COMUNE DIN DOMENIUL SECURITĂȚII AVIAȚIEI CIVILE</i></p> <p>În ceea ce privește pasagerii și bagajele de mână, următoarele țări terțe, precum și alte țări și teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică partea trei titlul VI din tratatul respectiv, sunt recunoscute că aplică standarde de securitate echivalente cu standardele de bază comune din domeniul</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		
---	--	--	--	--	--

<p>securității aviației civile:</p> <p>Canada</p> <p>Insulele Feroe, în ceea ce privește aeroportul Vagar</p> <p>Groenlanda, în ceea ce privește aeroportul Kangerlussuaq</p> <p>Guernesey</p> <p>Insula Man</p> <p>Jersey</p> <p>Muntenegro</p> <p>Republica Serbia, în ceea ce privește aeroportul Nikola Tesla din Belgrad</p> <p>Republica Singapore, în ceea ce privește aeroportul Changi</p> <p>Statul Israel, în ceea ce privește aeroportul internațional Ben Gurion</p> <p>Statele Unite ale Americii</p> <p>Comisia informează fără întârziere autoritățile competente din statele membre în cazul în care deține informații conform cărora standardele de securitate aplicate de țara terță sau de o altă țară sau teritoriu în cauză, cu impact semnificativ asupra nivelurilor generale de securitate a aviației în Uniune, nu mai sunt echivalente cu standardele de bază comune ale Uniunii.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Autoritățile competente ale statelor membre sunt notificate fără întârziere atunci când Comisia deține informații cu privire la acțiuni, inclusiv măsuri compensatorii, care confirmă restabilirea echivalenței standardelor de securitate relevante aplicate de țara terță sau de altă țară sau teritoriu în cauză.</p>					
<p>APENDICELE 4-C</p> <p>PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ</p> <p><i>LISTA ARTICOLELOR INTERZISE</i></p> <p>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:</p> <p><i>pistoale, arme de foc și alte dispozitive care lansează proiectile</i></p> <p>a)– dispozitive care pot fi sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave prin lansarea de proiectile, inclusiv:</p>	<p>PNSA pct. 173</p> <p>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:</p> <p>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:</p> <p>a) toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști;</p> <p>b) pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate;</p> <p>c) părți componente ale armelor de foc, cu excepția</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>— toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști;</p> <p>—pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate;</p> <p>— părți componente ale armelor de foc, cu excepția lunetelor telescopice;</p> <p>— arme cu aer comprimat și cu CO2, cum ar fi pistoale, puști cu alic, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;</p> <p>— pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;</p> <p>— arcuri, arbalet și săgeți;</p> <p>— harpoane și lansatoare de harpoane;</p> <p>— praștii și catapulte;</p> <p><i>dispozitive paralizante</i></p> <p>(b) - dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:</p> <p>— dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante (taser) și bastoane cu electroșocuri;</p> <p>— dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;</p> <p>— substanțe chimice, gaze și</p>	<p>lunetelor telescopice;</p> <p>d) arme cu aer comprimat și cu CO2, cum ar fi pistoale, puști cu alic, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;</p> <p>e) pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;</p> <p>f) arcuri, arbalet și săgeți;</p> <p>g) harpoane și lansatoare de harpoane;</p> <p>h) praștii și catapulte;</p> <p>2) dispozitive paralizante - dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:</p> <p>a) dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante (taser) și bastoane cu electroșocuri;</p> <p>b) dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;</p> <p>c) substanțe chimice, gaze și sprayuri neutralizante și incapacitante, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;</p> <p>3) obiecte cu vârf ascuțit sau cu muchie ascuțită - obiecte cu vârful ascuțit sau cu muchia</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>sprayuri neutralizante și incapacitante, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;</p> <p><i>obiecte cu vârf ascuțit sau cu muchie ascuțită</i></p> <p>(c) -</p> <p>obiecte cu vârful ascuțit sau cu muchia ascuțită care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave, inclusiv:</p> <p>— obiecte concepute pentru a toca, cum ar fi topoare, securi și satâre;</p> <p>— topoare și dălți de spart gheața;</p> <p>— lame de ras;</p> <p>— cuttere;</p> <p>— cuțite cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm;</p> <p>— foarfece cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm, măsurată de la ax;</p> <p>— echipamente de arte marțiale, cu vârf ascuțit sau cu lamă ascuțită;</p> <p>— săbii și spade;</p> <p><i>unelte de lucru</i></p> <p>(d) -</p> <p>unelte care pot fi utilizate atât pentru a cauza vătămări</p>	<p>ascuțită care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave, inclusiv:</p> <p>a) obiecte concepute pentru a toca, cum ar fi topoare, securi și satâre;</p> <p>b) topoare și dălți de spart gheața;</p> <p>c) lame de ras;</p> <p>d) cuttere;</p> <p>e) cuțite cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm;</p> <p>f) foarfece cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm, măsurată de la ax;</p> <p>g) echipamente de arte marțiale, cu vârf ascuțit sau cu lamă ascuțită;</p> <p>h) săbii și spade;</p> <p>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:</p> <p>a) răngi;</p> <p>b) burghie și vârfuri de burghie, inclusiv mașini de găurit electrice portabile fără fir;</p> <p>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;</p> <p>d) fierăstraie, inclusiv fierăstraie electrice portabile fără fir;</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>grave, cât și pentru a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:</p> <p>— răngi;</p> <p>— burghie și vârfuri de burghie, inclusiv mașini de găurit electrice portabile fără fir;</p> <p>— 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;</p> <p>— fierăstraie, inclusiv fierăstraie electrice portabile fără fir;</p> <p>— arzătoare de sudură;</p> <p>— pistoale de împușcat bolțuri și pistoale de bătut cuie;</p> <p><i>instrumente contondente</i></p> <p>(e) - obiecte care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave atunci când sunt folosite pentru a lovi, inclusiv:</p> <p>— bâte de baseball și softball;</p> <p>— ciomege și bastoane, cum ar fi bastoanele de poliție;</p> <p>— echipamente specifice artelor marțiale;</p> <p><i>substanțe și dispozitive explozive și incendiare</i></p> <p>(f) - substanțe și dispozitive</p>	<p>e) arzătoare de sudură;</p> <p>f) pistoale de împușcat bolțuri și pistoale de bătut cuie;</p> <p>5) instrumente contondente - obiecte care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave atunci când sunt folosite pentru a lovi, inclusiv:</p> <p>a) bâte de baseball și softball;</p> <p>b) ciomege și bastoane, cum ar fi bastoanele de poliție;</p> <p>c) echipamente specifice artelor marțiale;</p> <p>6) 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:</p> <p>a) muniție;</p> <p>b) capse detonante;</p> <p>c) detonatoare și fitiluri;</p> <p>d) copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile;</p> <p>e) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;</p> <p>f) artificii și alte articole pirotehnice;</p> <p>g) bombe fumigene și cartușe fumigene;</p> <p>h) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici.</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>explozive și incendiere care pot sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — muniție; — capse detonante; — detonatoare și fitiluri; — copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile; — mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare; — artificii și alte articole pirotehnice; — bombe fumigene și cartușe fumigene; — dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici. 					
5. BAGAJELE DE CALĂ					
<p>5.0. DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>5.0.1. În lipsa unor dispoziții contrare, autoritatea, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea responsabilă în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie să asigure</p>	<p>PNSA pct. 174 AAC, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea responsabilă în conformitate cu prevederile prezentului program asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p>	Compatibil			

<p>implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p> <p>5.0.2. Țările terțe în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în ceea ce privește bagajele de cală sunt enumerate în apendicele 5-A.</p> <p>5.0.3. Bagajele de cală care sosesc dintr-un stat membru în care aeronava a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară terță neinclusă în lista din apendicele 5-A sau dintr-un aeroport al Uniunii, în cazul în care statul membru în cauză a derogat de la standardele de bază comune, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009, se consideră a fi bagaje de cală care sosesc dintr-o țară terță, cu excepția cazului în care există confirmarea că bagajele de cală au fost supuse controlului de securitate în conformitate cu prezentul capitol.</p> <p>5.0.4. În sensul prezentului</p>	<p>PNSA pct. 174 [...] Bagajele de cală care sosesc dintr-un stat în care aeronava a fost în tranzit după ce a sosit dintr-o țară unde măsurile de securitate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în 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.</p> <p>PNSA pct. 6 Definirii „bagaj securizat”</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		
--	---	-------------------	--	--	--

controlului de securitate în conformitate cu prezentul capitol.					
<p>5.1. CONTROLUL DE SECURITATE AL BAGAJELOR DE CALĂ</p> <p>5.1.1. Pentru controlul de securitate al bagajelor se cală se utilizează, separat sau combinate, următoarele metode:</p> <p>(a) control manual; sau</p> <p>(b) echipamente cu raze X; sau</p> <p>(c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau</p> <p>(d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD); sau</p> <p>(e) câini dresați pentru detectarea explozibililor.</p> <p>În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de cală conține sau nu articole interzise, bagajul de cală trebuie să fie respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.</p> <p>5.1.2. Un control manual constă în verificarea manuală</p>	<p>PNSA pct. 178</p> <p>Controlul de securitatea al bagajelor de cală se efectuează după cum urmează:</p> <p>1) Pentru controlul de securitate al bagajelor de cală se utilizează, separat sau combinate, următoarele metode:</p> <p>a) controlul manual; sau</p> <p>b) echipamente cu raze X; sau</p> <p>c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau</p> <p>d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (EDT).</p> <p>2) În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de cală conține sau nu articole interzise, bagajul de cală este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.</p> <p>PNSA pct. 179</p> <p>Un control manual constă în</p>	Compatibil			

completă a bagajului, inclusiv a conținutului acestuia, astfel încât să se asigure în mod rezonabil că acesta nu conține articole interzise.	verificarea manuală completă a bagajului, inclusiv a conținutului acestuia, astfel încât să se asigure în mod rezonabil că acesta nu conține articole interzise. PNSA pct. 180	Compatibil			
5.1.3. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, existența oricărui obiect a cărui densitate diminuează capacitatea operatorului echipamentului de a analiza conținutul bagajului va avea drept rezultat supunerea acestuia unei alte metode de control de securitate.	Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, existența oricărui obiect a cărui densitate diminuează capacitatea operatorului echipamentului de a analiza conținutul bagajului va avea drept rezultat supunerea acestuia unei alte metode de control de securitate. PNSA pct. 181	Compatibil			
5.1.4. 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.	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. PNSA pct. 176	Compatibil			
5.1.5. Autoritatea competentă poate stabili categorii de bagaje de călă care, din motive obiective,	Categoriile bagajelor de călă exceptate de la control de securitate sunt stabilite la Art.	Compatibil			

<p>trebuie să fie supuse unor proceduri speciale de control de securitate sau pot fi exceptate de la acest control. Comisia trebuie informată cu privire la categoriile stabilite.</p> <p>5.1.6. Controlul de securitate al bagajelor de cală face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>5.1.7. 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 perioadă, operatorul care efectuează controlul de securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această</p>	<p>28 din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019.</p> <p>PNSA pct. 177</p> <p>Operatorul aeroportuar stabilește în programul de securitate exceptare de la controlul de securitate pentru valizele diplomatice în conformitate cu cerințele stabilite la Art. 27, alin (3) din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019.</p> <p>PNSA pct. 183</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		
---	--	-------------------	--	--	--

<p>cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.</p> <p>Trebuie să existe un supraveghetor responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală, pentru a se asigura o componentă optimă a echipei, calitatea muncii, pregătirea, asistența și evaluarea.</p>	<p>Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.</p> <p>Un supraveghetor responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală, este responsabil pentru a asigura o componentă optimă a echipei, calitatea muncii, pregătirea, asistența și evaluarea.</p>				
<p>5.2. PROTECȚIA BAGAJELOR DE CALĂ</p> <p>5.2.1. 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 astfel încât să se asigure că:</p> <p>(a) niciunul dintre articolele interzise incluse în lista din apendicele 5-B nu este introdus în bagajele de cală; sau</p> <p>(b) niciunul dintre articolele interzise incluse în lista din apendicele 4-C nu este scos din bagajele de cală și introdus în zonele de securitate cu acces</p>	<p>PNSA pct. 185</p> <p>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:</p> <p>1) nici-unele dintre articolele interzise incluse în lista din punctul 196 nu sunt introduse în bagajele de cală; sau</p> <p>2) nici-unele dintre articolele interzise incluse în lista din punctul 173 (obiecte interzise în bagajul de mână) nu sunt scoase din bagajele de cală și introduse în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavei.</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>restricționat sau la bordul aeronavei.</p> <p>5.2.2. Bagajele de cală care nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate trebuie supuse din nou controlului de securitate.</p> <p>5.2.3. Protecția bagajelor de cală face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 184</p> <p>[...] Bagajele de cală care nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate trebuie supuse din nou controlului de securitate.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu</p>		
<p>5.3. CONCORDANȚA DINTRE BAGAJELE DE CALĂ ȘI PASAGERI</p>					
<p>5.3.1. Identificarea bagajelor de cală</p> <p>5.3.1.1. 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 care a fost înregistrat.</p> <p>5.3.1.2. Transportatorii aerieni trebuie să asigure existența unei proceduri de identificare a bagajelor de cală ale pasagerilor care nu s-au îmbarcat sau care au</p>	<p>PNSA pct. 187</p> <p>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 care a fost înregistrat.</p> <p>PNSA pct.188</p> <p>În timpul procesului de îmbarcare, transportatorul aerian trebuie:</p> <p>1) să asigure existența unei proceduri de identificare a bagajelor de cală ale</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			

<p>părăsit aeronava înainte de plecare.</p> <p>5.3.1.3. 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.</p> <p>5.3.1.4. Transportatorii aerieni trebuie să se asigure că fiecare bagaj de cală neînsoțit este clar identificabil ca fiind autorizat pentru transportul aerian.</p>	<p>pasagerilor care nu s-au îmbarcat sau care au părăsit aeronava înainte de plecare.</p> <p>2) 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.</p> <p>PNSA pct. 189.</p> <p>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.</p>	Compatibil			
<p>5.3.2. Factori independenți de voința pasagerilor</p> <p>5.3.2.1. Motivul pentru care un bagaj a devenit neînsoțit trebuie înregistrat înainte de încărcarea acestuia în aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică măsurile de securitate menționate la punctul 5.3.3</p>	<p>PNSA pct. 190</p> <p>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 punctele 191- și 192.</p> <p>Detalii suplimentare cu privire la factorii independenți de</p>	Compatibil	Prevedere ajustată la		

<p>BAGAJELE DE CALĂ ȚĂRI TERȚE ȘI ALTE ȚĂRI ȘI TERITORII CĂRORA, ÎN CONFORMITATE CU ARTICOLUL 355 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE, NU LI SE APLICĂ PARTEA TREI TITLUL VI DIN TRATATUL RESPECTIV, RECUNOSCUTE CĂ APLICĂ STANDARDE DE SECURITATE ECHIVALENTE CU STANDARDELE DE BAZĂ COMUNE</p> <p>În ceea ce privește bagajele de cală, următoarele țări terțe, precum și alte țări și teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică partea trei titlul VI din tratatul respectiv, sunt recunoscute că aplică standarde de securitate echivalente cu standardele de bază comune:</p> <p>Statele Unite ale Americii Insulele Feroe, în ceea ce privește aeroportul Vagar Groenlanda, în ceea ce</p>			<p>caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
---	--	--	--	--	--

<p>privește aeroportul Kangerlussuaq Guernsey Jersey Insula Man</p> <p>Comisia informează fără întârziere autoritățile competente din statele membre în cazul în care deține informații conform cărora standardele de securitate aplicate de țara terță sau de o altă țară sau teritoriu în cauză, cu impact semnificativ asupra nivelurilor generale de securitate a aviației în Uniune, nu mai sunt echivalente cu standardele de bază comune ale Uniunii.</p> <p>Autoritățile competente ale statelor membre trebuie informate fără întârziere atunci când Comisia deține informații cu privire la acțiuni, inclusiv măsuri compensatorii, care confirmă restabilirea echivalenței standardelor de securitate relevante aplicate de țara terță sau de altă țară sau teritoriu în cauză.</p>					
<p>APENDICELE 5-B</p> <p>BAGAJELE DE CALĂ</p> <p>LISTA ARTICOLELOR INTERZISE</p>	<p>PNSA pct. 196</p> <p>Pasagerilor le este interzis să transporte în bagajele de cală substanțe și dispozitive</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>Pasagerilor le este interzis să transporte în bagajele de cală următoarele articole: <i>substanțe și dispozitive explozive și incendiare</i>—substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau care pot pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:</p> <ul style="list-style-type: none"> — muniție; — capse detonante; — detonatoare și fitiluri; — mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare; — artificii și alte articole pirotehnice; — bombe fumigene și cartușe fumigene; — dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici. 	<p>explozive și incendiare care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau care pot pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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. 				
<p>6. MĂRFURILE ȘI POȘTA 6.0.DISPOZIȚII GENERALE 6.0.1. Autoritatea, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea definită în prezentul capitol trebuie să asigure implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol. 6.0.2. Dispozitivele</p>	<p>PNSA pct. 197 AAC sau operatorul aeroportuar, sau transportatorul arian sau Politia de Frontieră asigură implementarea măsurilor stabilite în prezentul capitol. PNSA pct. 199</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>explozibile și incendiere asamblate care nu sunt transportate în conformitate cu normele de siguranță aplicabile sunt considerate articole interzise în expedierile de mărfuri și poștă.</p> <p>6.0.3. Trimiterile la țări terțe din prezentul capitol și, dacă este cazul, din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 cuprind alte țări și teritorii cărora, în conformitate cu articolul 355 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, nu li se aplică titlul VI partea a treia din tratatul respectiv.</p>	<p>Dispozitivele explozibile și incendiere asamblate care nu sunt transportate în conformitate cu normele de siguranță aplicabile sunt considerate articole interzise în expedierile de mărfuri și poștă.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>6.1. MĂSURI DE SECURITATE – DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>6.1.1. Toate mărfurile și poșta trebuie supuse controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) expedierea a fost supusă, de către un agent abilitat, măsurilor de securitate necesare și a fost protejată împotriva oricărei intervenții</p>	<p>PNSA pct. 202</p> <p>Toate mărfurile și posta sunt supuse controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave, cu excepția cazului în care:</p> <p>1) expedierea a fost supusă, de către un agent abilitat, măsurilor de securitate necesare și expedierea a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare;</p>	<p>Parțial compatibil</p>		<p>Nu sunt transpuse prevederile ce țin de excepția prevzută la litera (c)</p> <p>expedierea a fost supusă, de către un expeditor cu cont, măsurilor de securitate necesare, a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la</p>	

<p>neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau</p> <p>(b) expedierea a fost supusă, de către un expeditor cunoscut, măsurilor de securitate necesare și a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau</p> <p>(c) expedierea a fost supusă, de către un expeditor cu cont, măsurilor de securitate necesare, a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare și nu este transportată pe o aeronavă destinată transportului de pasageri; sau</p> <p>(d) 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</p>	<p>sau</p> <p>2) expedierea a fost supusă, de către un expeditor cunoscut, măsurilor de securitate necesare și expedierea a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau</p> <p>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.</p>			<p>încărcare și nu este transportată pe o aeronavă destinată transportului de pasageri;</p> <p>Prin aplicarea Regulamentului de punere în aplicare (ue) 2017/815 al comisiei din 12 mai 2017 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește clarificarea, armonizarea și simplificarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației, prevederile ce țin de expeditorii cu conturmează a fi excluse, după caz abrogate într-o perioadă anumită (dispoziții tranzitorii) aliniatul (4)</p> <p>După intrarea în vigoare a prezentului regulament, ar trebui să li se interzică agenților abilitați să desemneze noi expeditori cu cont, astfel cum s-a</p>	
---	---	--	--	---	--

<p>încărcare.</p> <p>6.1.2. 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 trebuie supusă controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de încărcarea la bordul unei aeronave. Expedierile care par să fi făcut obiectul unei violări a integrității sau care sunt în alt mod suspecte trebuie tratate ca mărfuri sau poștă cu risc ridicat (high risk cargo or mail – HRCM) în conformitate cu punctul 6.7.</p> <p>6.1.3. O persoană cu drept de acces neînsoțit la mărfurile destinate transportului aerian identificabile sau la poșta destinată transportului aerian identificabilă cărora li s-au aplicat măsurile de securitate necesare trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor sau printr-o</p>	<p>PNSA pct. 203</p> <p>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. 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 – HRCM) în conformitate cu punctul 239 (High Risk Cargo and Mail – HRCM). O persoană cu drept de acces neînsoțit la mărfurile destinate transportului aerian identificabile sau la poșta destinată transportului aerian identificabilă cărora li s-au aplicat măsurile de securitate necesare trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.</p>	<p>Compatibil</p>		<p>recomandat în scrisoarea 16/85 adresată statelor de Organizația Aviației Civile</p> <p>Internațională (OACI). Înainte de a-și pierde statutul, până cel târziu la 30 iunie 2021, expeditorii cu cont desemnați înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ar trebui să dispună de opțiunea de a deveni agenți abilitați sau expeditori cunoscuți.</p>	
--	--	-------------------	--	---	--

operator consideră că rezultatul este satisfăcător.	consideră că rezultatul este satisfăcător.				
6.2.1.3. Controlul de securitate al mărfurilor și al poștei face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.					
6.2.1.4. 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.	PNSA pct. 207 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.	Compatibil	Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		
6.2.1.5. Mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate efectuat prin cel puțin una dintre următoarele metode în conformitate cu apendicele 6-J: (a) control	PNSA pct. 206 Mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate efectuat prin cel puțin una dintre următoarele metode în conformitate cu dispozițiile				

<p>manual; (b) echipamente cu raze X; (c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); (d) câini dresați pentru detectarea explozibililor (EDD); (e) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD); (f) control vizual; (g) echipamente de detecție a metalelor (MDE). În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă mărfurile sau poșta conțin sau nu articole interzise, acestea trebuie să fie respinse sau supuse din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.</p> <p>6.2.1.6. Cu acordul autorității competente și cu condiția notificării Comisiei, pot fi aplicate alte măsuri de securitate adecvate numai în cazul în care, din cauza naturii expedierii, nu este posibilă utilizarea niciunuia dintre celelalte mijloace sau metode indicate la punctul 6.2.1.5.</p>	<p>suplimentare emise de AAC:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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). <p>PNSA 205. 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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>6.2.2. Excepții de la controlul de securitate</p>	<p>PNSA pct. 208 Derogarea din Art. 30 din</p>		<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu</p>		

Dispozițiile privind exceptările de la controlul de securitate sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.	Legea privind securitatea aeronautică intră în responsabilitatea transportatorului aerian. PNSA 209. Măsuri suplimentare privind exceptarea de la controlul de securitate al marfurilor și poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.	Parțial compatibil	trimteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea		
6.3. AGENȚII ABILITAȚI 6.3.1. Aprobarea agenților abilitați 6.3.1.1. Agenții abilitați trebuie să fie aprobați de autoritatea competentă. Aprobarea ca agent abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru. Orice entitate care aplică măsurile de securitate menționate la punctul 6.3.2 trebuie să fie aprobată ca agent abilitat. Sunt incluși furnizorii terți de logistică responsabili de servicii integrate de antrepozitare și transport, transportatorii aerieni și agenții de handling. Un agent abilitat poate subcontracta una sau mai multe dintre următoarele: (a) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctul 6.3.2 altui agent	PNSA pct. 210 Agenții abilitați sunt aprobați de AAC. Aprobarea ca agent abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru. Orice entitate care aplică măsurile de securitate menționate la punctele 215-223, 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. Un agent abilitat poate subcontracta una sau mai multe dintre următoarele: 1) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctele 215-223 altui agent abilitat; 2) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctele 215-223 altei entități,	Compatibil			

<p>abilitat;</p> <p>(b) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctul 6.3.2 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;</p> <p>(c) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctul 6.3.2 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 și inclusă pe o listă de către autoritatea competentă, pentru furnizarea acestor servicii;</p> <p>(d) protecția și transportul expedierilor unui transportator rutier de mărfuri care îndeplinește cerințele de la punctul 6.6.</p> <p>6.3.1.2. Pentru aprobarea agenților abilitați se aplică următoarea procedură:</p> <p>(a) solicitantul trebuie să ceară aprobarea autorității competente a statului</p>	<p>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;</p> <p>3) oricare dintre măsurile de securitate menționate la punctele 215-223 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 și inclusă pe o listă de către AAC, pentru furnizarea acestor servicii;</p> <p>4) protecția și transportul expedierilor unui transportator rutier de mărfuri care îndeplinește cerințele de punctele 232 și 233.</p> <p>PNSA 211. Pentru aprobarea agenților abilitați se aplică următoarea procedură:</p> <p>1) Solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC pentru punctele de lucru indicate în cerere.</p>				
---	--	--	--	--	--

Prevedere ajustată la

<p>membru în care sunt amplasate punctele de lucru indicate în cerere. Solicitantul trebuie să prezinte autorității competente în cauză un program de securitate. Programul trebuie să descrie metodele și procedurile de urmat de către agent pentru a se conforma cerințelor din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia. Programul trebuie să descrie și modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri. Programul de securitate al unui transportator aerian care descrie metodele și procedurile de urmat de către respectivul transportator aerian pentru a se conforma cerințelor din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia se consideră a îndeplini cerința privind programul de securitate al unui agent abilitat. Solicitantul trebuie, de asemenea, să prezinte „Declarația-angajament – agent abilitat” care este</p>	<p>Solicitantul prezintă AAC un program de securitate. Programul descrie metodele și procedurile de urmat de către agent pentru a se conforma cerințelor din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia. Programul descrie și modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri. Programul de securitate al unui transportator aerian care descrie metodele și procedurile de urmat de către respectivul transportator aerian pentru a se conforma cerințelor din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia se consideră a îndeplini cerința privind programul de securitate al unui agent abilitat. Solicitantul, de asemenea, prezintă „Declarația-angajament – agent abilitat” care este prezentată în punctul 22. Această declarație este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă cu securitatea. Declarația semnată rămâne în păstrarea AAC;</p> <p>2) AAC examinează programul de securitate și apoi</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
--	--	---------------------------	---	--	--

<p>prezentată în apendicele 6-A. Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă cu securitatea. Declarația semnată rămâne în păstrarea autorității competente în cauză;</p> <p>(b) autoritatea competentă sau un validator UE de securitate a aviației care acționează în numele acesteia trebuie să examineze programul de securitate și apoi să efectueze o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia. Cu excepția cerințelor prevăzute la punctul 6.2, o examinare a punctului de lucru al solicitantului de către autoritatea vamală competentă, în conformitate cu articolul 14n din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei (1), se consideră verificare la fața locului, dacă ea a avut loc cu maximum trei ani înainte de</p>	<p>efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele din PNSA și din actele de punere în aplicare a acestuia;</p> <p>3) Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul punctelor 1) și 2) 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. La înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, într-un format standard. Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul punctelor 1) și 2) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale trebuie notificate prompt entității care solicită aprobarea ca agent abilitat;</p> <p>4) 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”.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>data la care solicitantul cere aprobarea ca agent abilitat. Certificatul AEO și evaluarea relevantă a autorităților vamale se pun la dispoziție de către solicitant pentru verificări ulterioare;</p> <p>(c) dacă autoritatea competentă consideră că informațiile furnizate în temeiul literelor (a) și (b) sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la agent se introduc în „Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare” cel târziu în următoarea zi lucrătoare. La înregistrarea în baza de date, autoritatea competentă atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, în formatul standard.</p> <p>Dacă autoritatea competentă consideră că informațiile furnizate în temeiul literelor (a) și (b) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale trebuie notificate prompt entității care solicită aprobarea ca agent abilitat;</p> <p>(d) un agent abilitat nu este considerat ca fiind aprobat decât atunci când datele sale</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>sunt incluse în „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare”.</p> <p>6.3.1.3. Un agent abilitat trebuie să desemneze cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru care să fie responsabilă de aplicarea programului de securitate transmis. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor în conformitate cu punctul 11.1.</p> <p>6.3.1.4. Un agent abilitat trebuie să fie revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea trebuie să includă efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă agentul abilitat respectă în continuare cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale agentului abilitat de către autoritatea competentă în conformitate cu programul său național de control al calității poate fi considerată</p>	<p>PNSA pct. 212. 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.</p> <p>PNSA 213. Un agent abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a evalua dacă agentul abilitat respectă în continuare cerințele din</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele necesare pentru aprobare. Cu excepția cerințelor prevăzute la punctul 6.2, o examinare a punctului de lucru al agentului abilitat de către autoritatea vamală competentă în conformitate cu articolul 14n din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 se consideră verificare la fața locului.</p> <p>6.3.1.5. În cazul în care consideră că agentul abilitat nu mai respectă cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia, autoritatea competentă trebuie să-i retragă statutul de agent abilitat pentru punctul sau punctele de lucru indicate. Dacă entitatea nu mai este titular al unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 sau dacă acest certificat AEO este suspendat din cauza neconformității cu articolul 14k din respectivul</p>	<p>prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia.</p> <p>O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale agentului abilitat de către AAC în conformitate cu programul său național de control al calității poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele necesare pentru aprobare.</p> <p>PNSA pct. 214</p> <p>În cazul în care consideră că agentul abilitat nu mai respectă cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia, AAC retrage statutul de agent abilitat pentru punctul sau punctele de lucru indicate.</p> <p>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”.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
--	--	---------------------------	---	--	--

<p>regulament, autoritatea competentă ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că agentul abilitat respectă cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008. Entitatea comunică autorității competente orice modificări legate de certificatul său AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93. Imediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de ore, autoritatea competentă trebuie să se asigure că modificarea de statut a fostului agent abilitat este înregistrată în „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare”.</p> <p>6.3.1.6. Fără a aduce atingere dreptului statelor membre de a aplica măsuri mai stricte în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, un agent abilitat aprobat în conformitate cu punctul 6.3 din prezenta anexă trebuie să fie recunoscut în toate statele membre.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu</p>		
---	--	--	---	--	--

<p>6.3.1.7. Cerințele de la punctul 6.3.1, cu excepția celor de la punctul 6.3.1.2 litera (d), nu se aplică în cazul în care autoritatea competentă însăși urmează să fie aprobată ca agent abilitat.</p> <p>6.3.1.8. Autoritatea competentă trebuie să pună la dispoziția autorității vamale orice informații privind statutul unui agent abilitat care ar putea fi relevante în privința deținerii unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93. Aceste informații includ informații referitoare la noi aprobări ale agenților abilitați, la retragerea statutului de agent abilitat, la revalidarea și verificările acestora, la planificările de verificare și la rezultatele acestor evaluări. Modalitățile acestui schimb de informații se stabilesc între autoritatea competentă și autoritățile vamale naționale.</p>			<p>caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
6.3.2. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de un	<p>PNSA pct. 215</p> <p>Atunci când acceptă expedieri,</p>	Parțial compatibil		Compatibil cu	

<p>agent abilitat</p> <p>6.3.2.1. Atunci când acceptă expedieri, un agent abilitat trebuie să stabilească dacă entitatea de la care primește expedierile este un agent abilitat, un expeditor cunoscut, un expeditor cu cont sau nu deține niciunul dintre aceste statute.</p> <p>6.3.2.2. Persoana care efectuează livrarea expedierilor la agentul abilitat sau la transportatorul aerian trebuie să prezinte cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document cu fotografia sa, care a fost eliberat sau este recunoscut de autoritatea națională. Documentul respectiv trebuie să fie utilizat pentru a stabili identitatea persoanei care efectuează livrarea expedierilor.</p> <p>6.3.2.3. Agentul abilitat trebuie să se asigure că expedierile cărora nu le-au fost aplicate anterior toate măsurile de securitate necesare sunt:</p>	<p>un agent abilitat stabilește dacă entitatea de la care primește expedierile este un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau nu deține niciunul dintre aceste statute.</p> <p>PNSA pct. 216 Persoana care efectuează livrarea expedierilor la agentul abilitat sau la transportatorul aerian prezintă cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document cu fotografia sa, care a fost eliberat sau este recunoscut de AAC. Documentul respectiv este utilizat pentru a stabili identitatea persoanei care efectuează livrarea expedierilor.</p> <p>PNSA pct. 217 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 punctele 204-207; sau</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>		<p>excepția mențiunii de expeditor cu cont (prevedere nereglementată la nivel național) conform recomandărilor OACI, inclusiv prevederile alin. (4) Regulamentului de punere în aplicare (ue) 2017/815 al comisiei din 12 mai 2017 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește clarificarea, armonizarea și simplificarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației agenți abilitați sau expeditori cunoscuți.</p>	
---	---	-------------------------------------	--	---	--

<p>(a) supuse controlului de securitate în conformitate cu punctul 6.2; sau</p> <p>(b) 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.</p> <p>Litera (b) se poate aplica doar dacă expeditorul nu poate prevedea faptul că expedierea va fi efectuată pe cale aeriană.</p> <p>6.3.2.4. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 6.3.2.1-6.3.2.3 din prezentul regulament și la punctul 6.3 din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005, agentul abilitat se asigură că:</p> <p>(a) accesul neînsoțit la aceste expedieri este limitat la persoanele autorizate; și</p> <p>(b) aceste expedieri sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate până în momentul predării</p>	<p>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. Subp. 2) se poate aplica doar dacă expeditorul nu poate prevedea faptul că expedierea va fi efectuată pe cale aeriană.</p> <p>PNSA pct. 218</p> <p>După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 215-217 și dispozițiile suplimentare specifice emise de AAC, agentul abilitat se asigură că:</p> <p>1) accesul neînsoțit la aceste expedieri este limitat la persoanele autorizate; și</p> <p>2) aceste expedieri sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate până în momentul predării către un alt agent abilitat sau transportator aerian.</p>	<p>Compatibil</p>			
--	--	-------------------	--	--	--

<p>către un alt agent abilitat sau transportator aerian. Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt considerate protejate împotriva intervențiilor neautorizate. Expedierile de mărfuri și poștă care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat trebuie să fie 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:</p> <p>— ele trebuie protejate fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui articol interzis; sau</p> <p>— ele nu trebuie lăsate nesupravegheate, iar accesul trebuie limitat la persoanele implicate în protecția și manipularea mărfurilor.</p> <p>6.3.2.5. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 6.3.2.1-6.3.2.4, agentul abilitat se asigură că orice</p>	<p>Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt considerate protejate împotriva intervențiilor neautorizate. Expedierile de mărfuri și poștă care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat trebuie să fie 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:</p> <p>a) ele trebuie protejate fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui articol interzis; sau</p> <p>b) ele nu trebuie lăsate nesupravegheate, iar accesul trebuie limitat la persoanele implicate în protecția și manipularea mărfurilor.</p> <p>PNSA pct. 219</p> <p>După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 215-217, agentul abilitat se asigură că orice expediere încredințată unui</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>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.</p> <p>6.3.2.6. Documentația menționată la punctul 6.3.2.5 trebuie să fie disponibilă pentru inspecția de către autoritatea competentă 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 trebuie să conțină toate informațiile următoare:</p> <p>(a) codul unic alfanumeric de identificare a agentului abilitat, astfel cum a fost primit de la autoritatea competentă;</p> <p>(b) un cod unic de identificare a expedierii, precum numărul scrisorii de transport aerian (house sau master air waybill); (c) conținutul expedierii, cu excepția expedierilor</p>	<p>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.</p> <p>PNSA pct. 220</p> <p>Documentația menționată la punctul 219 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 toate informațiile următoare:</p> <p>1) codul unic alfanumeric de identificare a agentului abilitat, astfel cum a fost primit de la AAC;</p> <p>2) un cod unic de identificare a expedierii, precum numărul scrisorii de transport aerian (house sau master air waybill);</p> <p>3) conținutul expedierii, cu excepția expedierilor care, luate fiecare în parte sau expedierile consolidate compuse exclusiv din expedieri care, au atât o grosime mai</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

<p>enumerate la punctul 6.2.1 literele (d) și (e) din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005;</p> <p>(d) statutul de securitate al expedierii, care să menționeze:</p> <p>— „SPX”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă; sau</p> <p>— „SCO”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță numai pe aeronave de marfă și de poștă; sau</p> <p>— „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele pentru nivel ridicat de risc;</p> <p>(e) motivul emiterii statutului de securitate, care să menționeze:</p> <p>— „KC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cunoscut; sau</p> <p>— „AC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cu cont; sau</p> <p>— „RA”, însemnând că a fost selecționată de către un agent abilitat; sau</p>	<p>mică de 6mm, cât și o greutate totală mai mică de 250 grame sau;</p> <p>4) statutul de securitate al expedierii, care să menționeze:</p> <p>a) „SPX”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă; sau</p> <p>b) „SCO”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță numai pe aeronave de marfă și de poștă; sau</p> <p>c) „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele pentru nivel ridicat de risc;</p> <p>5) motivul emiterii statutului de securitate, care să menționeze:</p> <p>a) „KC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cunoscut; sau</p> <p>b) „AC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cu cont; sau</p> <p>c) „RA”, însemnând că a fost selecționată de către un agent abilitat; sau</p> <p>d) mijlocul sau metoda de control de securitate utilizată; sau</p> <p>e) motivele pentru care</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>— mijlocul sau metoda de control de securitate utilizată; sau</p> <p>— motivele pentru care expedierea a fost exceptată de la controlul de securitate;</p> <p>(f) numele persoanei care a emis statutul de securitate sau o modalitate de identificare echivalentă, precum și data și ora emiterii;</p> <p>(g) codul unic de identificare, obținut de la autoritatea competentă, al oricărui agent abilitat care a acceptat statutul de securitate acordat unei expedieri de către un alt agent abilitat.</p> <p>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 literele (a)-(e) și (g) și să păstreze informațiile necesare în conformitate cu litera (f) pe durata zborului sau a zborurilor, ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare.</p> <p>6.3.2.7. În cazul expedierilor consolidate, cerințele de la</p>	<p>expedierea a fost exceptată de la controlul de securitate;</p> <p>6) numele persoanei care a emis statutul de securitate sau o modalitate de identificare echivalentă, precum și data și ora emiterii;</p> <p>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.</p> <p>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 subp. 1)-5) și 7) și să păstreze informațiile necesare în conformitate cu subp.6) pe durata zborului sau a zborurilor, ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare.</p> <p>PNSA pct. 221</p> <p>În cazul expedierilor consolidate, cerințele de la</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>punctele 6.3.2.5 și 6.3.2.6 sunt considerate îndeplinite dacă: (a) agentul abilitat care efectuează consolidarea reține informațiile necesare în temeiul punctului 6.3.2.6 literele (a)-(g), pentru fiecare expediere individuală, pe durata zborului sau zborurilor ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare; și</p> <p>(b) 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.</p> <p>Litera (a) nu se aplică expedierilor consolidate care sunt întotdeauna supuse controlului de securitate sau exceptate de la acesta în conformitate cu punctul 6.2.1 literele (d) și (e) din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 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</p>	<p>punctele 219 și 220 sunt considerate îndeplinite dacă:</p> <p>1) agentul abilitat care efectuează consolidarea reține informațiile necesare în temeiul punctului 220 subp. 1) – 7), pentru fiecare expediere individuală, pe durata zborului sau zborurilor ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare; și</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
---	---	-------------------	---	--	--

<p>acest statut de securitate.</p> <p>6.3.2.8. 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 punctul 6.3.2, ci să predea expedierile unui alt agent abilitat care să asigure aplicarea acestor măsuri de securitate.</p> <p>6.3.2.9. Un agent abilitat trebuie să se asigure că toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și pregătiți în conformitate cu cerințele capitolului 11 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 pregătire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele capitolului 11. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de un agent abilitat fac de asemenea obiectul</p>	<p>PNSA pct. 222</p> <p>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 punctele 215-223, ci să predea expedierile unui alt agent abilitat care să asigure aplicarea acestor măsuri de securitate.</p> <p>PNSA pct. 223</p> <p>Un agent abilitat se asigură că toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și pregătiți în conformitate cu cerințele PNISA 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 pregătire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele PNISA.</p> <p>Măsuri suplimentare privind securitatea marfurilor și poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Compatibil</p>			
		<p>Compatibil</p>			

dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.					
<p>6.4. EXPEDITORII CUNOSCUȚI</p> <p>6.4.1. Aprobarea expeditorilor cunoscuți</p> <p>6.4.1.1. Expeditorii cunoscuți trebuie să fie aprobați de autoritatea competentă. Aprobarea ca expeditor cunoscut se acordă pentru un anumit punct de lucru.</p> <p>6.4.1.2. Pentru aprobarea expeditorilor cunoscuți se aplică următoarea procedură: (a) solicitantul trebuie să ceară aprobarea autorității competente a statului membru în care este amplasat punctul său de lucru. Solicitantului i se vor furniza „Ghidul pentru expeditori cunoscuți” care figurează în apendicele 6-B și „Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți” care figurează în apendicele 6-C; (b) autoritatea competentă</p>	<p>PNSA pct. 225 Expeditorii cunoscuți sunt aprobați de AAC. Aprobarea ca expeditor cunoscut se acordă pentru un anumit punct de lucru.</p> <p>PNSA pct. 226 Pentru aprobarea expeditorilor cunoscuți se aplică următoarea procedură: 1) solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC a statului membru în care este amplasat punctul său de lucru. Solicitantului i se vor furniza de către AAC un Ghid pentru expeditori cunoscuți și o Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți; 2) AAC efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia. Pentru a evalua dacă solicitantul respectă aceste cerințe, AAC utilizează Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>sau un validator UE de securitate a aviației care acționează în numele acesteia trebuie să efectueze o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia. Pentru a evalua dacă solicitantul respectă aceste cerințe, autoritatea competentă sau validatorul UE de securitate a aviației care acționează în numele acesteia trebuie să utilizeze „Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți” care figurează în apendicele 6-C. Această listă de verificare include o declarație-angajament care trebuie semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de persoana responsabilă cu securitatea la punctul de lucru. Odată completată lista de verificare pentru validare, informațiile conținute în aceasta trebuie tratate ca informații clasificate. Declarația semnată rămâne în păstrarea autorității</p>	<p>Această listă de verificare include o Declarație-angajament care este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de persoana responsabilă de asigurarea securității aeronautice la punctul de lucru. Odată completată Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți, informațiile conținute în aceasta trebuie tratate ca informații clasificate. Declarația semnată se depune la AAC</p> <p>Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subp. 1) și 2) sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la expeditor se introduc în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare” cel târziu în următoarea zi lucrătoare. La înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, în formatul standard.</p> <p>Dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subp. 1) și 2) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>competente în cauză sau a validatorului UE de securitate a aviației, care, la cererea autorității competente în cauză, pune declarația la dispoziția acesteia;</p> <p>(c) o examinare a punctului de lucru al solicitantului de către autoritatea vamală competentă, în conformitate cu articolul 14n din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93, se consideră verificare la fața locului, dacă ea a avut loc cu maximum trei ani înainte de data la care solicitantul cere aprobarea ca expeditor cunoscut. În aceste situații, solicitantul completează informațiile solicitate în partea 1 din „Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți” care figurează în apendicele 6-C și o transmite autorității competente împreună cu declarația-angajament care este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de persoana responsabilă cu securitatea la punctul de lucru. Certificatul AEO și evaluarea relevantă a</p>	<p>sunt notificate prompt entității care solicită aprobarea ca expeditor cunoscut;</p> <p>3) un expeditor cunoscut 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”.</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>autorităților vamale se pun la dispoziție de către solicitant pentru verificări ulterioare.</p> <p>Declarația semnată rămâne în păstrarea autorității competente în cauză sau a validatorului UE de securitate a aviației, care, la cererea autorității competente în cauză, pune declarația la dispoziția acesteia;</p> <p>(d) dacă autoritatea competentă consideră că informațiile furnizate în temeiul literelor (a) și (b) sau (a) și (c), după caz, sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la expeditor se introduc în „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare” cel târziu în următoarea zi lucrătoare. La înregistrarea în baza de date, autoritatea competentă atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, în formatul standard. Dacă autoritatea competentă consideră că informațiile furnizate în temeiul literelor (a) și (b) sau (a) și (c), după caz, nu sunt satisfăcătoare, motivele sale</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>trebuie notificate prompt entităţii care solicită aprobarea ca expeditor cunoscut;</p> <p>(e) un expeditor cunoscut nu este considerat ca fiind aprobat decât atunci când datele sale sunt incluse în „baza de date a Uniunii privind securitatea lanţului de aprovizionare”.</p> <p>6.4.1.3. Un expeditor cunoscut trebuie să desemneze cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru responsabilă de aplicarea și supravegherea aplicării măsurilor de securitate în respectivul punct de lucru. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor în conformitate cu punctul 11.1.</p> <p>6.4.1.4. Un expeditor cunoscut trebuie să fie revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea trebuie să includă efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă expeditorul cunoscut</p>	<p>PNSA pct. 227</p> <p>Un expeditor cunoscut desemnează cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru responsabilă de aplicarea și supravegherea aplicării măsurilor de securitate în respectivul punct de lucru. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.</p> <p>PNSA pct. 228</p> <p>Un expeditor cunoscut este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă expeditorul cunoscut respectă în continuare cerințele din</p>	<p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
--	---	---	---	--	--

<p>respectă în continuare cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale expeditorului cunoscut de către autoritatea competentă în conformitate cu programul său național de control al calității poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate zonele indicate în lista de verificare din apendicele 6-C. O examinare a punctului de lucru al expeditorului cunoscut de către autoritatea vamală competentă în conformitate cu articolul 14n din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 se consideră verificare la fața locului.</p> <p>6.4.1.5. În cazul în care consideră că expeditorul cunoscut nu mai respectă cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia, autoritatea competentă trebuie să-i retragă statutul de expeditor cunoscut pentru punctul sau punctele de lucru indicate.</p>	<p>prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia.</p> <p>O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale expeditorului cunoscut de către AAC în conformitate cu Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate zonele indicate în Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți.</p> <p>PNSA 229. În cazul în care consideră că expeditorul cunoscut nu mai respectă cerințele din prezentul Program și din actele de punere în aplicare a acestuia, AAC retrage statutul de expeditor cunoscut pentru punctul sau punctele de lucru indicate. Immediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
--	--	---------------------------	---	--	--

<p>Dacă entitatea nu mai este titular al unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 sau dacă acest certificat AEO este suspendat din cauza neconformității cu articolul 14k din respectivul regulament, autoritatea competentă ia măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că expeditorul cunoscut respectă cerințele din Regulamentul (CE) nr. 300/2008.</p> <p>Entitatea comunică autorității competente orice modificări legate de certificatul său AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93.</p> <p>Imediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de ore, autoritatea competentă trebuie să se asigure că modificarea de statut a expeditorului este înregistrată în „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare”.</p> <p>6.4.1.6. Fără a aduce</p>	<p>ore, AAC se asigură că modificarea de statut a expeditorului este înregistrată în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare”.</p>		<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	---	--	---	--	--

<p>atingere dreptului statelor membre de a aplica măsuri mai stricte în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, un expeditor cunoscut aprobat în conformitate cu punctul 6.4 din prezenta anexă trebuie să fie recunoscut în toate statele membre. Expeditorii cunoscuți aprobați în conformitate cu punctul 6.4.1.2 litera (d) din prezenta anexă fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute la punctul 6.4 din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>6.4.1.7. Autoritatea competentă trebuie să pună la dispoziția autorității vamale orice informații privind statutul unui expeditor cunoscut care ar putea fi relevante în privința deținerii unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93. Aceste informații includ informații referitoare la noi aprobări ale expeditorilor cunoscuți, la</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	---	--	--

retragerea statutului de expeditor cunoscut, la revalidarea și verificările acestora, la planurile de verificare și la rezultatele acestor evaluări. Modalitățile acestui schimb de informații se stabilesc între autoritatea competentă și autoritățile vamale naționale.					
6.4.2. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de un expeditor cunoscut 6.4.2.1. Un expeditor cunoscut trebuie să se asigure că: (a) la punctul de lucru sau în spațiile de lucru există un nivel de securitate suficient pentru a proteja mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă împotriva intervențiilor neautorizate; și (b) toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și pregătiți în conformitate cu cerințele capitolului 11 și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poșta destinate transportului aerian cărora	PNSA pct. 230 Un expeditor cunoscut asigură că: 1) la punctul de lucru sau în spațiile de lucru există un nivel de securitate suficient pentru a proteja mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă împotriva intervențiilor neautorizate; și 2) toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și pregătiți în conformitate cu cerințele PNISA și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poșta destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost recrutați și au urmat o pregătire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu	Compatibil			

<p>le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost recrutați și au urmat o pregătire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele capitolului 11; și</p> <p>(c) în timpul producției, ambalării, depozitării, expedierii și/sau transportării, după caz, mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>În cazul în care, dintr-un motiv oarecare, aceste măsuri de securitate nu au fost aplicate unei expedieri sau în cazul în care expedierea nu a fost realizată de expeditorul cunoscut pentru propriul său cont, expeditorul cunoscut trebuie să indice clar acest lucru agentului abilitat, astfel încât punctul 6.3.2.3 să poată fi aplicat.</p> <p>6.4.2.2. Expeditorul cunoscut trebuie să accepte</p>	<p>cerințele PNISA; și</p> <p>3) în timpul producției, ambalării, depozitării, expedierii și/sau transportării, după caz, mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>În cazul în care, dintr-un motiv oarecare, aceste măsuri de securitate nu au fost aplicate unei expedieri sau în cazul în care expedierea nu a fost realizată de expeditorul cunoscut pentru propriul său cont, expeditorul cunoscut indică clar acest lucru agentului abilitat, astfel încât punctul 217 să poată fi aplicat.</p> <p>PNSA pct. 231</p>				
---	---	--	--	--	--

că expedierile cărora nu le-au fost aplicate măsurile de securitate adecvate sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu punctul 6.2.1.	Expeditorul cunoscut acceptă că expedierile cărora nu le-au fost aplicate măsurile de securitate adecvate sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu punctele 204-207.	Compatibil			
<p>6.5. EXPEDITORII CU CONT</p> <p>6.5.1. Expeditorii cu cont sunt desemnați de un agent abilitat.</p> <p>6.5.2. Pentru a fi desemnat ca expeditor cu cont, trebuie aplicată următoarea procedură:</p> <p>(a) agentul abilitat furnizează entității „Instrucțiunile de securitate a aviației pentru expeditorii cu cont” și „Declarația-angajament – expeditor cu cont” care figurează în apendicele 6-D. Aceste instrucțiuni și modelul acestei declarații sunt puse la dispoziția agentului abilitat de către autoritatea competentă a statului membru în care este amplasat punctul de lucru;</p> <p>(b) entitatea prezintă</p>				<p>Prin aplicarea Regulamentului de punere în aplicare (ue) 2017/815 al comisiei din 12 mai 2017 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește clarificarea, armonizarea și simplificarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației, prevederile ce țin de expeditorii cu conturmează a fi excluse, după caz abrogate într-o perioadă anumită (dispoziții tranzitorii) aliniatul (4)</p> <p>După intrarea în vigoare a prezentului regulament, ar trebui</p>	

<p>agentului abilitat „Declarația-angajament – expeditor cu cont” care figurează în apendicele 6-D semnată, cu excepția cazului în care este titulara unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93.</p> <p>Entitatea desemnează cel puțin o persoană responsabilă cu securitatea în spațiile sale de lucru și comunică agentului abilitat numele persoanei și datele de contact ale acesteia. Dacă este cazul, declarația semnată trebuie să rămână în păstrarea agentului abilitat și, la cerere, trebuie pusă la dispoziția autorității competente în cauză.</p> <p>În cazul în care este scutit de obligația de a completa o declarație-angajament pe baza unui certificat AEO, expeditorul cu cont trebuie să informeze agentul abilitat imediat ce nu mai este deținătorul unui astfel de certificat;</p> <p>(c) agentul abilitat trebuie să efectueze o validare prin care să stabilească</p>				<p>să li se interzică agenților abilitați să desemneze noi expeditori cu cont, astfel cum s-a recomandat în scrisoarea 16/85 adresată statelor de Organizația Aviației Civile</p> <p>Internaționale (OACI). Înainte de a-și pierde statutul, până cel târziu la 30 iunie 2021, expeditorii cu cont desemnați înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ar trebui să dispună de opțiunea de a deveni agenți abilitați sau expeditori cunoscuți.</p>	
---	--	--	--	--	--

<p>următoarele detalii ale expeditorului cu cont solicitant:</p> <ul style="list-style-type: none"> — datele societății, inclusiv adresa autentică a sediului social; și — natura activităților comerciale; și — datele de contact, inclusiv cele ale persoanei sau persoanelor responsabile cu securitatea; și — codul de TVA sau numărul de înregistrare al societății; și — în cazul în care se aplică exceptarea prevăzută la punctul 6.5.2 litera (b), numărul certificatului AEO; <p>(d) dacă agentul abilitat consideră că informațiile furnizate în temeiul literelor (b) și (c) sunt satisfăcătoare, acesta poate desemna entitatea respectivă ca expeditor cu cont.</p> <p>6.5.3. Agentul abilitat trebuie să păstreze o bază de date cu informațiile menționate la punctul 6.5.2 litera (c). Baza de date trebuie să fie disponibilă pentru inspecția autorității competente.</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>6.5.4. Dacă nu există nicio activitate legată de mișcări de mărfuri sau poștă pe calea aerului în contul unui expeditor cu cont într-o perioadă de doi ani, statutul de expeditor cu cont al acestuia expiră.</p> <p>6.5.5. În cazul în care autoritatea competentă sau agentul abilitat nu mai are convingerea că expeditorul cu cont respectă instrucțiunile din apendicele 6-D, agentul abilitat trebuie să retragă imediat statutul de expeditor cu cont.</p> <p>6.5.6. În cazul în care, dintr-un motiv oarecare, măsurile de securitate indicate în „Instrucțiunile de securitate a aviației pentru expeditorii cu cont” nu au fost aplicate unei expedieri sau în cazul în care expedierea nu a fost realizată de expeditorul cu cont pentru propriul său cont, expeditorul cu cont trebuie să indice clar acest lucru agentului abilitat, astfel încât punctul 6.3.2.3 să poată fi aplicat.</p>					
<p>6.6. PROTECȚIA MĂRFURILOR ȘI A</p>					

<p>POȘTEI</p> <p>6.6.1. Protecția mărfurilor și a poștei în timpul transportului</p> <p>6.6.1.1. Pentru a se asigura că expedierile cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate în timpul transportului:</p> <p>(a) expedierile trebuie ambalate sau sigilate de către agentul abilitat, expeditorul cunoscut sau expeditorul cu cont astfel încât să se asigure că orice violare a integrității ar fi vizibilă; dacă acest lucru nu este posibil, trebuie luate măsuri alternative de protecție care să asigure integritatea expedierii; și</p> <p>(b) compartimentul de mărfuri al vehiculului în care urmează să fie transportate expedierile trebuie să fie încuiat sau sigilat, iar vehiculele cu prelată trebuie să fie 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 trebuie să fie ținută sub observație;</p>	<p>PNSA pct. 232</p> <p>Pentru a se asigura că expedierile cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate în timpul transportului:</p> <p>1) expedierile sunt ambalate sau sigilate de către agentul abilitat sau expeditorul cunoscut 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</p> <p>2) compartimentul de mărfuri al vehiculului în care urmează să fie transportate expedierile sunt încuiate sau sigilate, 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</p> <p>3) declarația transportatorului rutier de mărfuri în conformitate cu punctul 233</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
---	--	---------------------------	---	--	--

<p>(c) declarația transportatorului rutier de mărfuri în conformitate cu apendicele 6-E trebuie să fie agreată de transportatorul rutier de mărfuri care a încheiat contractul de servicii de transport cu agentul abilitat, cu expeditorul cunoscut sau cu expeditorul cu cont, cu excepția cazului în care însuși transportatorul rutier de mărfuri este aprobat ca agent abilitat.</p> <p>Declarația semnată rămâne în păstrarea agentului abilitat, a expeditorului cunoscut sau a expeditorului cu cont în numele căruia se realizează transportul. La cerere, o copie a declarației semnate trebuie să fie pusă de asemenea la dispoziția agentului abilitat sau a transportatorului aerian care primește expedierea sau a autorității competente în cauză.</p> <p>Ca alternativă la litera (c), transportatorul rutier de mărfuri poate să prezinte agentului abilitat, expeditorului cunoscut sau expeditorului cu cont căruia</p>	<p>este agreată de transportatorul rutier de mărfuri care a încheiat contractul de servicii de transport cu agentul abilitat, cu expeditorul cunoscut, cu excepția cazului în care însuși transportatorul rutier de mărfuri este aprobat ca agent abilitat.</p> <p>Punctul 232 subp. 2) și 3) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>îi furnizează serviciul de transport dovada faptului că a fost certificat sau aprobat de o autoritate competentă. Această dovadă trebuie să îndeplinească cerințele din apendicele 6-E, iar agentul abilitat, expeditorul cunoscut sau expeditorul cu cont în cauză trebuie să păstreze copii ale acesteia. La cerere, o copie trebuie, de asemenea, să fie pusă la dispoziția agentului abilitat sau a transportatorului aerian care primește expedierea ori la dispoziția altei autorități competente.</p> <p>6.6.1.2. Punctul 6.6.1.1 literele (b) și (c) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.</p>					
<p>6.6.2. Protecția mărfurilor și a poștei în aeroporturi în vederea încărcării într-o aeronavă</p> <p>6.6.2.1. Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică trebuie să fie considerate ca fiind protejate împotriva intervențiilor neautorizate.</p> <p>6.6.2.2. Expedierile de</p>	<p>PNSA pct. 234 Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică sunt considerate ca fiind protejate împotriva intervențiilor neautorizate.</p> <p>PNSA pct. 235 Expedierile de mărfuri și poștă</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>mărfuri și poștă care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat trebuie să fie 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, trebuie să fie considerate ca fiind protejate împotriva intervențiilor neautorizate dacă:</p> <p>(a) sunt protejate fizic, astfel încât să se prevină introducerea unui articol interzis; sau</p> <p>(b) nu sunt lăsate nesupravegheate, iar accesul este limitat la persoanele implicate în protecția și încărcarea mărfurilor și a poștei în aeronave.</p>	<p>care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt protejate de către agentul abilitat sau expeditorul cunoscut împotriva intervențiilor neautorizate, protejate fizic, astfel încât să se prevină introducerea unui articol interzis; sau să nu fie lăsate nesupravegheate, iar accesul este limitat la persoanele implicate în protecția și încărcarea mărfurilor și a poștei în aeronave.</p>				
<p>6.7. MĂRFURILE ȘI POȘTA CU RISC RIDICAT (HIGH RISK CARGO AND MAIL – HRCM)</p> <p>Dispozițiile privind mărfurile și poșta cu risc ridicat sunt stabilite în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 236</p> <p>HRCM sunt toate expedierile de mărfuri și poștă:</p> <p>1) care arată semne evidente de încălcare a integrității într-o măsură în care ar fi permis introducerea unui articol interzis, sau care sunt suspecte; sau</p> <p>2) care figurează în informațiile operative specifice,</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

	unde se indică faptul că marfa sau poștă reprezintă o amenințare pentru aviația civilă. Procedurile suplimentare privind mărfurile și poșta cu risc ridicat fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.				
6.8. PROCEDURI DE SECURITATE PENTRU MĂRFURILE ȘI POȘTA INTRODUSE ÎN UNIUNE DIN ȚĂRI TERȚE 6.8.1. Desemnarea transportatorilor aerieni 6.8.1.1. Orice transportator aerian care transportă mărfuri sau poștă dintr-un aeroport al unei țări terțe neincluse în apendicele 6-Fi sau 6-Fii pentru transfer, tranzit sau descărcare în orice aeroport care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 300/2008 este desemnat ca „transportator aerian de marfă sau poștă care operează în Uniune dintr-un aeroport aflat într-o țară terță” (ACC3) de una dintre următoarele autorități, după caz: (a) de către autoritatea			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>competență a statului membru care a eliberat certificatul de operator aerian al transportatorului aerian;</p> <p>(b) de către autoritatea competență a statului membru inclus în anexa la Regulamentul (CE) nr. 748/2009 al Comisiei (1), pentru transportatorii aerieni care nu dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru;</p> <p>(c) de către autoritatea competență a statului membru în care transportatorul aerian își are principală bază de operațiuni din Uniune sau de către orice altă autoritate competență din Uniune în acord cu prima autoritate competență, pentru transportatorii aerieni care nu dețin un certificat de operator aerian eliberat de un stat membru și nu sunt incluși în anexa la Regulamentul (CE) nr. 748/2009.</p> <p>6.8.1.2. Desemnarea unui transportator aerian ca ACC3 în ceea ce privește operațiunile sale cu mărfuri și poștă de la un aeroport</p>			Dispoziții comunitare cu		
--	--	--	--------------------------	--	--

<p>autoritatea competentă a introdus detaliile transportatorului ACC3 în baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare, pentru o perioadă maximă de cinci ani.</p> <p>6.8.1.5. Un transportator ACC3 care figurează în baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare este recunoscut în toate statele membre pentru toate operațiunile cu originea în aeroportul din țara terță și destinația în Uniune.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>6.8.2. Validarea UE de securitate a aviației pentru transportatorii ACC3</p> <p>6.8.2.1. Validarea UE de securitate a aviației în ceea ce privește operațiunile cu mărfuri relevante ale unui transportator aerian constă în:</p> <p>(a) o examinare a programului de securitate al transportatorului aerian care să asigure caracterul adecvat și complet al acestuia în raport cu toate punctele prevăzute în appendicele 6-G;</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>și (b) o verificare a implementării măsurilor de securitate a aviației în ceea ce privește operațiunile cu mărfuri relevante utilizând lista de verificare din apendicele 6-C3.</p> <p>6.8.2.2. Această verificare a implementării din cadrul validării UE de securitate a aviației se face la fața locului, la unul dintre următoarele niveluri:</p> <p>1. La aeroportul din care transportatorul aerian desfășoară operațiuni relevante cu mărfuri înainte ca desemnarea ACC3 să poată fi acordată pentru aeroportul respectiv.</p> <p>În cazul în care validarea UE de securitate a aviației stabilește ulterior neimplementarea unuia sau mai multora dintre obiectivele din lista de verificare prevăzută în apendicele 6-C3, autoritatea competentă nu trebuie să desemneze transportatorul aerian ca ACC3 pentru operațiunile cu mărfuri relevante fără dovada aplicării de către</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu</p>		
---	--	--	---	--	--

<p>transportatorul aerian a unor măsuri de remediere a deficienței identificate.</p> <p>2. La un număr reprezentativ de aeroporturi din care transportatorul aerian desfășoară operațiuni relevante cu mărfuri înainte de acordarea desemnării ca transportator ACC3 pentru toate aeroporturile din care respectivul transportator aerian desfășoară operațiuni relevante cu mărfuri. Se aplică următoarele condiții:</p> <p>(a) opțiunea este solicitată de un transportator aerian care desfășoară mai multe operațiuni relevante de transport aerian de mărfuri; și</p> <p>(b) autoritatea competentă a verificat că transportatorul aerian aplică un program intern de asigurare a calității în domeniul securității care este echivalent cu o validare UE de securitate a aviației; și</p> <p>(c) numărul reprezentativ trebuie să fie de cel puțin 3 sau 5 %, luându-se în considerare valoarea mai mare, și toate aeroporturile trebuie să fie situate într-o zonă de origine cu risc ridicat; și</p>			<p>caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	--	--	--

<p>(d) autoritatea competentă și-a dat acordul cu privire la o foaie de parcurs care să asigure validări UE de securitate a aviației pentru fiecare an al desemnării la aeroporturile suplimentare pentru care va fi acordată desemnarea ca transportator ACC3 sau până la validarea tuturor aeroporturilor. Aceste validări trebuie să fie în fiecare an cel puțin egale ca număr cu cele prevăzute la litera (c). Foaia de parcurs trebuie să prezinte motivele care stau la baza alegerii aeroporturilor suplimentare; și</p> <p>(e) toate desemnările ca ACC3 expiră în aceeași zi;</p> <p>(f) în cazul în care una dintre validările UE de securitate a aviației convenite în foaia de parcurs stabilește neimplementarea unuia sau mai multora dintre obiectivele din lista de verificare prevăzută în apendicele 6-C3, autoritatea competentă care face desemnarea trebuie să solicite dovada aplicării de măsuri de remediere a deficienței identificate la respectivul aeroport și, în</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>funcție de gravitatea deficienței, să ceară: — validarea UE de securitate a aviației a tuturor aeroporturilor pentru care este necesară desemnarea ACC3 în conformitate cu punctul 6.8.2.21 într-un termen stabilit de autoritatea competentă; sau — dublarea numărului de validări UE de securitate a aviației prevăzute la litera (d) pentru fiecare dintre anii rămași ai desemnărilor ca ACC3.</p> <p>6.8.2.3. Autoritatea competentă poate accepta raportul de validare UE a securității aviației al unei entități dintr-o țară terță în vederea desemnării ca ACC3, în cazurile în care acea entitate efectuează întreaga operațiune de expediere de marfă, inclusiv încărcarea în cala aeronavei, în numele ACC3, iar raportul UE de validare a securității aviației acoperă toate aceste activități.</p> <p>6.8.2.4. Autoritatea competentă poate desemna un transportator aerian ca ACC3 pentru o perioadă</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>limitată, care se încheie la 30 iunie 2016 cel târziu, în cazul în care o validare UE de securitate a aviației nu a putut avea loc din motive obiective independente de voința transportatorului aerian. Dacă această desemnare se acordă pentru o perioadă mai mare de șase luni, autoritatea competentă trebuie să fi verificat că transportatorul aerian aplică un program intern de asigurare a calității în domeniul securității care este echivalent cu validarea UE de securitate a aviației.</p> <p>6.8.2.5.Validarea UE de securitate a aviației se înregistrează într-un raport de validare care cuprinde cel puțin declarația-angajament prevăzută în apendicele 6-H1, lista de verificare prevăzută în apendicele 6-C3 și o declarație a validatorului UE de securitate a aviației prevăzută în apendicele 11-A. Validatorul UE de securitate a aviației trebuie să depună raportul de validare la autoritatea competentă și să furnizeze o copie transportatorului</p>			<p>caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	--	--	--

aerian validat.					
<p>6.8.3. Măsuri de securitate pentru mărfurile și poșta care sosesc dintr-o țară terță</p> <p>6.8.3.1. Transportatorul ACC3 se asigură că toate mărfurile și poșta transportate pentru transfer, tranzit sau descărcare într-un aeroport al Uniunii sunt supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) expedierea a fost supusă măsurilor de securitate necesare de către un agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației și a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau</p> <p>(b) expedierea a fost supusă măsurilor de securitate necesare de către un expeditor cunoscut validat UE în materie de securitate a aviației și a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>încărcare; sau (c) expedierea a fost supusă măsurilor de securitate necesare de către un expeditor cu cont sub răspunderea ACC3 sau a unui agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației, a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare și nu este transportată pe o aeronavă de pasageri; sau (d) expedierea este exceptată de la controlul de securitate în conformitate cu punctul 6.1.1 litera (d) 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.</p> <p>6.8.3.2. Mărfurile și poșta transportate către Uniune trebuie supuse controlului de securitate utilizând unul dintre mijloacele sau una dintre metodele menționate la punctul 6.2.1, la un</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>standard suficient pentru a garanta, în mod rezonabil, faptul că nu conțin articole interzise.</p> <p>6.8.3.3. Transportatorul ACC3 se asigură că, în ceea ce privește:</p> <p>(a) mărfurile sau poșta aflate în transfer și în tranzit, s-a efectuat controlul de securitate în conformitate cu punctul 6.8.3.2 sau au fost aplicate măsuri de securitate, de către el însuși sau de către o entitate validată UE în materie de securitate a aviației, la punctul de origine sau în altă parte în cadrul lanțului de aprovizionare și că expedierile de acest fel au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; și</p> <p>(b) mărfurile și poșta cu risc ridicat, controlul de securitate în conformitate cu punctul 6.7 a fost efectuat de transportatorul ACC3 însuși sau de orice entitate validată UE în materie de securitate a aviației, la punctul de origine sau în altă parte în cadrul</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>lanțului de aprovizionare și că astfel de expedieri au fost etichetate SHR și au fost protejate împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare.</p>					
<p>6.8.3.4. Codul alfanumeric unic de identificare al transportatorului ACC3 și statutul de securitate al expedierii menționat la punctul 6.3.2.6 litera (d) și emis de un agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației trebuie indicate în documentația însoțitoare, fie sub forma unei scrisori de transport aerian sau a unui document poștal echivalent, fie într-o declarație separată, în format electronic sau în scris.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>6.8.3.5. În lipsa unui agent abilitat menționat la punctul 6.8.4, transportatorul ACC3 sau un transportator aerian care sosește dintr-o țară terță enumerată în apendicele 6-Fi sau 6-Fii poate elibera declarația privind statutul de securitate.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>6.8.4. Validarea agenților abilitați și a expeditorilor cunoscuți</p> <p>6.8.4.1. Pentru a deveni agent abilitat sau expeditor cunoscut validat UE în materie de securitate a aviației, entitățile din țări terțe trebuie să fie validate în conformitate cu una dintre următoarele două opțiuni și să fie înscrise în baza de date a transportatorilor ACC3 cărora le livrează direct mărfuri sau poștă în vederea transportării către Uniune:</p> <p>(a) programul de securitate al transportatorului ACC3 stabilește detaliile măsurilor de securitate implementate în numele său de către entități din țări terțe de la care acceptă mărfuri sau poștă în mod direct în vederea transportării către Uniune. Validarea UE de securitate a aviației referitoare la transportatorul ACC3 validează măsurile de securitate aplicate de aceste entități; sau</p> <p>(b) entitățile din țări terțe supun activitățile relevante de manipulare a încărcăturilor unei validări</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>UE de securitate a aviației la intervale care nu depășesc cinci ani și furnizează transportatorilor ACC3 o copie a raportului de validare. Raportul de validare trebuie să conțină, în cazul agenților abilitați din țări terțe, declarația-angajament prevăzută în apendicele 6-H2 și lista de verificare prevăzută în apendicele 6-C2, iar în cazul expeditorilor cunoscuți din țări terțe, declarația-angajament prevăzută în apendicele 6-H3 și lista de verificare prevăzută în apendicele 6-C4. Raportul de validare include și o declarație a validatorului UE de securitate a aviației prevăzută în apendicele 11-A.</p> <p>6.8.4.2. Dacă în urma validării UE de securitate a aviației conform punctului 6.8.4.1 litera (b) se concluzionează că entitatea:</p> <p>(a) respectă obiectivele menționate în lista de verificare pertinentă, raportul de validare precizează că respectiva entitate este desemnată ca agent abilitat</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
---	--	--	---	--	--

<p>sau expeditor cunoscut validat UE în materie de securitate a aviației. Validatorul furnizează entității validate originalul raportului de validare;</p> <p>(b) nu respectă obiectivele menționate în lista de verificare pertinentă, entitatea nu este autorizată să desfășoare operațiuni cu mărfuri în vederea transportării către UE. Entitatea primește o copie a listei de verificare completate, în care se indică deficiențele.</p> <p>6.8.4.3. Transportatorul ACC3 trebuie să mențină o bază de date care furnizează cel puțin următoarele informații în privința fiecărui agent abilitat sau expeditor cunoscut care a fost supus validării UE de securitate a aviației în conformitate cu punctul 6.8.4.1 și de la care acceptă direct mărfuri sau poștă în vederea transportării către Uniune: (a) datele societății, inclusiv adresa autentică a sediului social; și (b) natura activității comerciale, excluzând informațiile comerciale</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
---	--	--	---	--	--

<p>sensibile; și</p> <p>(c) datele de contact, inclusiv ale persoanei sau persoanelor responsabile cu securitatea; și</p> <p>(d) numărul de înregistrare al societății, dacă este cazul; și</p> <p>(e) raportul de validare, dacă este disponibil.</p> <p>Baza de date trebuie să fie disponibilă pentru inspectarea transportatorului ACC3.</p> <p>O astfel de bază de date poate fi menținută și de alte entități validate UE în materie de securitate a aviației.</p> <p>6.8.4.4. O entitate transportatoare de mărfuri sau poștă care exploatează o rețea de puncte de lucru în țări terțe poate obține o singură desemnare ca agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației pentru toate punctele de lucru ale rețelei, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:</p> <p>(a) operațiunile pertinente de securitate a aviației ale rețelei, inclusiv serviciile de transport între punctele de lucru, sunt cuprinse într-un program de securitate unic</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	---	--	--

<p>sau în programe de securitate standardizate; și (b) punerea în aplicare a programului sau programelor de securitate face obiectul unui program intern unic de asigurare a calității în materie de securitate, echivalent cu validarea UE de securitate a aviației; și</p> <p>(c) înainte de desemnarea rețelei ca agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației, următoarele puncte de lucru ale entității au fost supuse unei validări UE în materie de securitate a aviației: (i) punctul sau punctele de lucru de la care transportul de marfă sau poștă este livrat direct unui ACC3; și</p> <p>(ii) cel puțin două puncte de lucru ale rețelei, sau 20 % dintre acestea, dacă această valoare este mai mare, de la care transportul de marfă sau poștă este livrat către punctul sau punctele de lucru menționate la subpunctul (i); și (iii) toate punctele de lucru situate în țările terțe enumerate în appendicele 6-I la Decizia de punere în aplicare C (2015) 8005.</p> <p>Pentru a menține desemnarea</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>ca agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației pentru toate punctele de lucru din rețea nevalidate încă până la 30 iunie 2018 cel târziu, pe parcursul fiecărui an ulterior anului de desemnare, trebuie să fie supuse unei validări UE în materie de securitate a aviației cel puțin alte două puncte de lucru ale rețelei, sau alte 20 % dintre acestea, dacă această valoare este mai mare, de la care transportul de mărfuri sau poștă este livrat către punctul sau punctele de lucru menționate la punctul 6.8.4.4 litera (c) subpunctul (i), până când toate punctele de lucru sunt validate.</p> <p>Un validator UE în materie de securitate a aviației stabilește foaia de parcurs care determină, în mod aleatoriu, ordinea punctelor de lucru care urmează să fie validate în fiecare an. Foaia de parcurs este stabilită în mod independent de entitatea care exploatează rețeaua și nu poate fi modificată de către respectiva entitate. Această foaie de parcurs constituie o parte integrantă</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
---	--	--	---	--	--

<p>a raportului de validare pe baza căruia rețeaua este desemnată ca agent abilitat dintr-o țară terță validat UE. Odată ce a fost supus unei validări UE în materie de securitate a aviației, un punct de lucru al rețelei este considerat agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației, în conformitate cu punctul 6.8.4.2 litera (a).</p> <p>6.8.4.5. Dacă în urma validării UE în materie de securitate a aviației a unui punct de lucru din rețea menționat la punctul 6.8.4.4 litera (c) subpunctul (ii) rezultă că punctul de lucru nu a respectat obiectivele menționate în lista de verificare din appendicele 6-C2, mărfurile și poșta din respectivul punct de lucru trebuie supuse controlului de securitate într-un punct de lucru validat în conformitate cu punctul 6.8.4.2 litera (a), până când o validare UE în materie de securitate a aviației confirmă respectarea obiectivelor din lista de verificare.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	--	--	---	--	--

6.8.4.6. Punctele 6.8.4.4-6.8.4.6 expiră la 30 iunie 2018.					
6.8.5. Neconformitate și suspendarea desemnării ca transportator ACC3 <i>6.8.5.1. Neconformitate</i> 1. În cazul în care Comisia sau o autoritate competentă detectează o deficiență gravă în operațiunile unui transportator ACC3, al cărei impact asupra nivelului general de securitate a aviației în Uniune este considerat semnificativ, autoritatea respectivă: (a) îl informează prompt pe transportatorul ACC3 în cauză și îi solicită să prezinte observații și măsuri adecvate de remediere a deficienței grave; și (b) informează prompt Comisia și celelalte state membre. 2. În cazul în care o autoritate competentă nu a obținut remedierea respectivă, Comisia poate concluziona, după consultarea Comitetului pentru securitatea aviației civile instituit prin articolul 19 alineatul (1) din			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>Regulamentul (CE) nr. 300/2008, că transportatorul nu mai poate fi recunoscut ca transportator ACC3, fie pentru o rută specifică, fie pentru toate rutele dinspre țări terțe înspre Uniune. În astfel de cazuri, datele transportatorului ACC3 sunt radiate din baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare.</p> <p>3. Un transportator aerian a cărui recunoaștere ca transportator ACC3 a fost retrasă în conformitate cu punctul 6.8.5.12 este reintrodus sau inclus în baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare numai după ce o validare UE de securitate a aviației a confirmat că deficiența gravă a fost remediată și Comitetul pentru securitatea aviației civile a fost informat în acest sens de către autoritatea competentă respectivă.</p> <p>6.8.5.2. <i>Suspendare</i> Autoritatea competentă care a desemnat transportatorul ACC3 este responsabilă de radierea respectivului transportator ACC3 din baza</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare:</p> <p>(a) la cererea transportatorului aerian sau de comun acord cu acesta; sau</p> <p>(b) dacă transportatorul ACC3 nu desfășoară operațiuni relevante cu mărfuri și nu reacționează la o solicitare de comentarii sau împiedică în alt mod evaluarea riscurilor pentru aviație.</p>					
<p>APENDICELE 6-A</p> <p>DECLARAȚIE-ANGAJAMENT – AGENT ABILITAT</p> <p>În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) privind norme comune în domeniul securității aviației civile și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că: — după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al societății sunt adevărate și corecte; — practicile și procedurile prevăzute în acest program</p>	<p>PNSA pct. 224 Agentul abilitat urmează să depună o Declarație-angajament după cum urmează:</p> <p>„În conformitate cu Legea cu privire la securitatea aeronautică nr.192/2019 și cu actele de punere în aplicare a acesteia, declar că:</p> <ul style="list-style-type: none"> - după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al societății sunt adevărate și corecte; - practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate vor fi implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program; - programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a 	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>de securitate vor fi implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;</p> <p>— programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației Uniunii, cu excepția cazului în care [numele societății] informează [numele autorității competente] că nu mai dorește să funcționeze ca agent abilitat;</p> <p>— [numele societății] va informa [numele autorității competente] în scris cu privire la:</p> <p>(a) modificările minore aduse programului său de securitate, cum ar fi numele societății, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, schimbarea persoanei care solicită accesul la baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare, cu promptitudine și cel târziu în 10 zile lucrătoare; și</p> <p>(b) modificările majore planificate, cum ar fi proceduri noi de control de securitate, lucrări de</p>	<p>ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației RM, cu excepția cazului în care [numele societății] informează AAC că nu mai dorește să funcționeze ca agent abilitat;</p> <p>- [numele societății] va informa AAC în scris cu privire la:</p> <p>(a) modificările minore aduse programului său de securitate, cum ar fi numele societății, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, cu promptitudine și cel târziu în 10 zile lucrătoare; și</p> <p>(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 aplicabilă a Republicii Moldova sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;</p> <p>- pentru a asigura conformitatea cu legislația aplicabilă a Republicii Moldova, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>construcție majoră care ar putea afecta conformitatea sa cu legislația aplicabilă a Uniunii sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;</p> <p>— pentru a asigura conformitatea cu legislația aplicabilă a Uniunii, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspecții;</p> <p>— [numele societății] va informa [numele autorității competente] 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;</p> <p>— [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu capitolul 11 din anexa la</p>	<p>cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspecții;</p> <p>- [numele societății] va informa AAC 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;</p> <p>- [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu PNISA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al societății; și</p> <p>- [numele societății] va informa AAC în cazul în care:</p> <p>(a) își încetează activitatea;</p> <p>(b) nu se mai ocupă de mărfurile/poșta destinate transportului aerian; sau</p> <p>(c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Republicii Moldova.</p> <p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.</p>				
---	--	--	--	--	--

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al societății; și — [numele societății] va informa [numele autorității competente] 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 aplicabile a Uniunii. Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație. Numele: Funcția în cadrul societății: Data: Semnătura:”	Numele: Funcția în cadrul societății: Data: Semnătura:”				
APENDICELE 6-B GHID PENTRU EXPEDITORII CUNOSCUȚI Prezentul ghid vă va ajuta să evaluați măsurile de securitate existente în societatea dumneavoastră în raport cu criteriile obligatorii pentru expeditorii cunoscuți descrise în Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) și în actele de	PNSA pct. 231. Expeditorul cunoscut acceptă că expedierile cărora nu le-au fost aplicate măsurile de securitate adecvate sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu punctele 204-207. Ghidul de aprobare/desemnare a furnizorilor și listele de verificare fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.	Parțial compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea	<i>Ghidul pentru expeditorii cunoscuți urmează a fi elaborat de către AAC în conformitate cu prevederile Apendicelui 6 - B</i>	Termen până la sfârșitul anului 2020

<p>punere în aplicare a acestuia. Acesta ar trebui să vă permită să vă asigurați că îndepliniți cerințele, înainte de organizarea unei vizite oficiale de validare la fața locului. Este important ca validatorul să poată discuta cu persoanele potrivite în timpul vizitei de validare (de exemplu, cu persoana responsabilă cu securitatea și cu persoana responsabilă cu recrutarea personalului). Pentru înregistrarea evaluării validatorului, se va utiliza o listă de verificare UE. Odată ce lista de verificare pentru validare este completată, informațiile conținute în aceasta vor fi tratate ca informații clasificate. Vă rugăm să țineți cont că întrebările de pe lista de verificare UE sunt de două tipuri: 1. întrebări la care un răspuns negativ înseamnă în mod automat că nu veți putea fi acceptat ca expeditor cunoscut; și 2. întrebări care vor fi folosite pentru alcătuirea unei imagini de ansamblu a măsurilor de securitate pe care le-ați instituit, astfel încât validatorul să poată trage o</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>concluzie generală. Domeniile în care se va înregistra automat un „eșec” sunt indicate cu caractere aldine în cerințele menționate în continuare. În cazul în care se înregistrează un „eșec” în raport cu cerințele indicate cu caractere aldine, vi se vor comunica motivele și recomandările cu privire la ajustările necesare pentru a vă califica. Dacă sunteți titularul unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei (2) (aș-numitele certificate AEOF și AEOS) și dacă punctul de lucru pentru care solicitați statutul de expeditor cunoscut a fost considerat satisfăcător de către autoritățile vamale cu maximum trei ani înainte de data solicitării statutului de expeditor cunoscut, trebuie să completați partea 1 privind organizarea și responsabilitățile, precum și declarația-angajament din „Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți” care figurează în</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>apendicele 6-C și să dispuneți semnarea acestora de către un reprezentant legal al societății.</p> <p>Introducere</p> <p>Mărfurile trebuie să provină de la societatea dumneavoastră din punctul de lucru care urmează să fie inspectat. Această cerință include producția la punctul de lucru și operațiunile de ridicare și împachetare, atunci când articolele nu pot fi identificate ca mărfuri destinate transportului aerian până în momentul în care sunt selectate ca urmare a unei comenzi (a se vedea și rubrica Observații). Va trebui să determinați momentul în care o expediere de mărfuri/poștă devine identificabilă ca expediere de mărfuri/poștă destinată transportului aerian și să demonstrați existența, în cadrul societății dumneavoastră, a unor măsuri corespunzătoare de protecție împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. Se vor furniza, de asemenea, detalii cu privire la</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>producție, împachetare, depozitare și/sau expediere.</p> <p>Organizație și responsabilități</p> <p>Vi se va cere să furnizați informații despre organizația dumneavoastră (nume, codul de TVA sau numărul de înregistrare la Registrul Comerțului sau, după caz, numărul de înregistrare al societății, numărul certificatului AEO și data ultimei examinări a acestui punct de lucru de către autoritățile vamale, dacă este cazul), adresa punctului de lucru supus validării și adresa principală a organizației (în cazul în care este diferită de cea a punctului de lucru supus validării). Sunt necesare data precedentei vizite de validare și ultimul identificator alfanumeric unic (dacă este cazul), precum și natura activității, numărul aproximativ de angajați de la punctul de lucru, numele, funcția și datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian.</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Procedura de recrutare a personalului</p> <p>Vi se va cere să furnizați informații despre procedurile de recrutare pe care le utilizați pentru întregul personal (permanent, temporar sau angajat prin intermediul agenților de plasament, șoferi) care are acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian. Procedurile de recrutare trebuie să includă o verificare înainte de angajare sau o verificare a antecedentelor în conformitate cu punctul 11.1 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. Vizita de validare la fața locului trebuie să includă un interviu cu persoana responsabilă cu recrutarea personalului. Aceasta va trebui să prezinte dovezi (de exemplu, formulare necompletate) pentru a confirma procedurile societății. Această procedură de recrutare se aplică personalului recrutat după 29</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>aprilie 2010.</p> <p>Procedura de pregătire a personalului în domeniul securității</p> <p>Va trebui să demonstrați că întregul personal (permanent, temporar sau angajați prin intermediul agențiilor de plasament, șoferi) care are acces la mărfurile/poșta destinate transportului aerian a beneficiat de o pregătire corespunzătoare de conștientizare în materie de securitate. Această pregătire trebuie să se facă în conformitate cu punctul 11.2.7 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. Trebuie păstrate dosare individuale de pregătire. În plus, vi se va cere să demonstrați că întregul personal relevant care aplică măsuri de securitate a beneficiat de pregătire sau de pregătire periodică, în conformitate cu capitolul 11 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998.</p> <p>Securitatea fizică</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Vi se va cere să demonstrați modul în care este protejat punctul dumneavoastră de lucru (de exemplu, un gard sau o barieră fizică) și că există proceduri relevante de control al accesului. Dacă este cazul, vi se va cere să furnizați detalii despre un eventual sistem de alarmă și/sau de supraveghere video cu circuit închis (CCTV). Este esențial ca accesul la zona în care sunt procesate sau depozitate mărfurile/poșta destinate transportului aerian să fie controlat. Toate ușile, ferestrele și celelalte puncte de acces la mărfurile/poșta destinate transportului aerian trebuie să fie securizate sau să facă obiectul unui control al accesului.</p> <p>Producția (dacă este cazul) Va trebui să demonstrați că accesul la zona de producție este controlat și că procesul de producție este supravegheat. Dacă produsul poate fi identificat drept marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul procesului de producție, va trebui să demonstrați că, din</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>această etapă, se iau măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>Ambalarea (dacă este cazul) Va trebui să demonstrați că accesul la zona de ambalare este controlat și că procesul de ambalare este supravegheat. Dacă produsul poate fi identificat drept marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul ambalării, va trebui să demonstrați că, din această etapă, se iau măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>Vi se va cere să furnizați informații despre procesul de ambalare utilizat și să demonstrați că toate produsele finite sunt verificate înainte de ambalare. Va trebui să descrieți ambalajul exterior finit și să demonstrați că acesta este solid. De</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>asemenea, va trebui să prezentați dovezi despre modul în care ambalajul exterior finit este prevăzut cu elemente de probare a integrității, de exemplu, prin utilizarea sigiliilor numerotate, a benzii de securitate sau a timbrelor speciale. Totodată, va trebui să arătați că toate aceste elemente sunt păstrate în condiții de securitate atunci când nu sunt utilizate și că distribuția lor este controlată.</p> <p>Depozitarea (dacă este cazul) Va trebui să demonstrați că accesul la zona de depozitare este controlat. Dacă produsul poate fi identificat drept marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul depozitării, va trebui să demonstrați că, din această etapă, se iau măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>Expedierea (dacă este cazul) Va trebui să demonstrați că accesul la</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>zona de expediere este controlat. Dacă produsul poate fi identificat drept marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul expedierii, va trebui să demonstrați că, din această etapă, se iau măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>Transportul Va trebui să furnizați informații despre metoda de transport a mărfurilor/poștei la agentul abilitat.</p> <p>În cazul în care transportul se face prin mijloace proprii, va trebui să demonstrați că șoferii dumneavoastră au dobândit nivelul de pregătire necesar. Dacă societatea dumneavoastră recurge la un contractant, va trebui să vă asigurați că: (a) mărfurile/poșta destinate transportului aerian sunt sigilate de către societatea dumneavoastră pentru a garanta că orice violare a integrității este vizibilă; și (b) că declarația transportatorului rutier de</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>mărfuri prevăzută în apendicele 6-E din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 a fost semnată de transportatorul rutier de mărfuri.</p> <p>În cazul în care societatea dumneavoastră este responsabilă de transportul mărfurilor/poștei destinate transportului aerian, va trebui să demonstrați că mijloacele de transport pot fi securizate, fie prin utilizarea de sigilii, dacă este posibil, fie prin orice altă metodă. Dacă se utilizează sigilii numerotate, va trebui să demonstrați că accesul la acestea este controlat și că numerele se înregistrează; dacă se utilizează alte metode, va trebui să prezentați modul în care mărfurile/poșta sunt prevăzute cu elemente de probare a integrității și/sau sunt păstrate în condiții de securitate. În plus, va trebui să arătați că există măsuri de verificare a identității șoferilor care conduc vehiculele folosite pentru colectarea mărfurilor/poștei dumneavoastră destinate</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>transportului aerian. De asemenea, va fi necesar să demonstrați că asigurați faptul că mărfurile/poșta sunt securizate la părăsirea spațiilor de lucru. Va trebui să demonstrați că mărfurile/poșta destinate transportului aerian sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate în timpul transportului.</p> <p>Nu va trebui să prezentați dovezi cu privire la pregătirea urmată de șofer sau o copie a declarației transportatorului rutier de mărfuri în cazul în care un agent abilitat a făcut aranjamentele de transport pentru colectarea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian de la spațiile dumneavoastră de lucru.</p> <p>Responsabilitățile expeditorului</p> <p>Va trebui să declarați că sunteți de acord cu inspecțiile neanunțate efectuate de inspectorii autorității competente în scopul monitorizării prezentelor standarde.</p> <p>De asemenea, va trebui să</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>declarați că veți pune la dispoziția [numele autorității competente] informațiile relevante cu promptitudine, dar cel târziu în termen de zece zile lucrătoare dacă:</p> <p>(a) responsabilitatea generală pentru securitate este atribuită oricărei alte persoane decât celei desemnate;</p> <p>(b) există orice alte modificări în legătură cu spațiile de lucru sau procedurile susceptibile de a avea un impact semnificativ asupra securității;</p> <p>(c) societatea dumneavoastră își încetează activitatea, nu se mai ocupă de mărfurile/poșta destinate transportului aerian sau nu mai poate îndeplini cerințele legislației UE relevante.</p> <p>În fine, va trebui să declarați că veți menține standardele de securitate până la următoarea vizită de validare la fața locului și/sau inspecție. Apoi vi se va cere să vă asumați deplina responsabilitate pentru declarația făcută și să semnați documentul de validare.</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>OBSERVAȚII: Dispozitive explozibile și incendiare Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate pot fi transportate ca expedieri de marfă dacă se respectă în întregime toate regulile de siguranță.</p> <p>Expedierile din alte surse Un expeditor cunoscut poate remite unui agent abilitat expedieri care nu provin de la el, cu condiția ca: (a) acestea să fie separate de expedierile care provin de la el; și (b) originea lor să fie indicată clar pe expediere sau în documentele de însoțire. Toate expedierile de acest fel trebuie supuse controlului de securitate înainte de încărcarea într-o aeronavă.</p>					
<p>APENDICELE 6-C</p> <p>LISTA DE VERIFICARE PENTRU VALIDAREA EXPEDITORILOR CUNOSCUȚI</p> <p>Observații privind completarea: La completarea prezentului</p>	<p>PNSA pct. 231 Expeditorul cunoscut acceptă că expedierile cărora nu le-au fost aplicate măsurile de securitate adecvate sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu punctele 204-207. Ghidul de aprobare/desemnare a furnizorilor și listele de</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>	<p><i>Ghidul de aprobare/desemnare a furnizorilor și listele de verificare urmează a fi elaborat de către AAC în conformitate cu prevederile Apendicelui 6 - C</i></p>	<p>Termen până la sfârșitul anului 2020</p>

<p>formular, vă rugăm să țineți cont de următoarele:</p> <p>— Rubricile marcate cu „(*)” sunt obligatorii și TREBUIE completate.</p> <p>— În cazul în care răspunsul la orice întrebare scrisă cu caractere aldine este NU, validarea TREBUIE evaluată drept EȘEC. Această cerință nu se aplică în cazul în care întrebările se referă la aspecte neaplicabile;</p> <p>— Evaluarea generală poate fi considerată drept SUCCES numai după ce expeditorul a semnat declarația-angajament de pe ultima pagină.</p> <p>— Declarația-angajament în original trebuie păstrată de autoritatea competentă sau pusă la dispoziția acesteia până la expirarea validării. O copie a acestei declarații trebuie, de asemenea, înmănată expeditorului.</p> <p>PARTEA 1</p> <p>Organizație și responsabilități</p> <p>TABEL [.....]</p>	<p>verificare fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>PARTEA 2</p> <p>Mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian</p> <p>Scop: Stabilirea momentului (sau a locului) în care mărfurile/poșta devin identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian.</p> <p>TABEL [.....] NB: În părțile 5-8 trebuie furnizate informații detaliate cu privire la protecția mărfurilor/poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>PARTEA 3 Recrutarea și pregătirea personalului</p> <p>Scop: asigurarea faptului că întregul personal (permanent, temporar, angajat prin intermediul agenților de plasament, șoferi) care are acces la</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian a fost supus unei verificări a antecedentelor și/sau unei verificări înainte de angajare și că a beneficiat, totodată, de o pregătire în conformitate cu punctul 11.2.7 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. În plus, asigurarea faptului că întregul personal care aplică măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile a beneficiat de pregătire în conformitate cu capitolul 11 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. Scrierea sau nu a întrebărilor 3.1 și 3.2 cu caractere aldine (și, prin urmare, cazurile în care un răspuns negativ trebuie considerat drept eșec) depinde de normele naționale aplicabile ale statului în care se află punctul de lucru. Totuși, cel puțin una dintre aceste două întrebări trebuie să fie scrisă cu caractere aldine, ceea ce înseamnă că trebuie să se permită ca, în cazul în care s-a efectuat o verificare a</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>antecedentelor, să nu mai fie necesară o verificare înainte de angajare. Persoana responsabilă de aplicarea măsurilor de securitate trebuie întotdeauna supusă unei verificări a antecedentelor.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 4 Securitatea fizică</p> <p>Scop: stabilirea existenței, la punctul de lucru sau în spațiile de lucru, a unui nivel de securitate (fizică) suficient pentru a proteja mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 5 Producția</p> <p>Scop: protejarea mărfurilor/poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>neautorizate sau a violării integrității. Răspundeți la întrebările următoare atunci când produsul poate fi identificat drept marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul procesului de producție.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 6 Ambalarea</p> <p>Scop: protejarea mărfurilor/poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. Răspundeți la întrebările următoare atunci când produsul poate fi identificat drept marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul procesului de ambalare.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 7 Depozitarea</p> <p>Scop: protejarea mărfurilor/poștei</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. Răspundeți la întrebările următoare în cazul în care produsul poate fi identificat ca marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul procesului de depozitare.</p> <p>PARTEA 8 Expedierea</p> <p>Scop: protejarea mărfurilor/poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. Răspundeți la întrebările următoare în cazul în care produsul poate fi identificat ca marfă/poștă destinată transportului aerian în cursul procesului de expediere.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 8A Expedierile din alte surse</p> <p>Scop: determinarea</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>procedurilor de tratare a expedierilor nesecurizate. Răspundeți la întrebările următoare numai în cazul în care se acceptă expedieri aeriene de la alte societăți.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 9 Transportul</p> <p>Scop: protejarea mărfurilor/poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>DECLARAȚIE-ANGAJAMENT</p> <p>Subsemnatul declar că:</p> <p>— voi accepta inspecțiile neanunțate efectuate de inspectorii autorității competente în scopul monitorizării prezentelor standarde. În cazul în care inspectorul constată lacune grave de securitate, acest lucru ar putea conduce la retragerea statutului meu de</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>expeditor cunoscut;</p> <p>— voi pune informațiile relevante la dispoziția [denumirea autorității competente] cu promptitudine, dar cel târziu în termen de 10 zile lucrătoare, în cazul în care:</p> <p>— responsabilitatea generală pentru securitate este atribuită oricărei alte persoane decât celei desemnate la punctul 1.10;</p> <p>— există orice alte modificări în legătură cu spațiile de lucru sau procedurile susceptibile de a avea un impact semnificativ asupra securității; și</p> <p>— societatea își încetează activitatea, nu se mai ocupă de mărfurile/poșta destinate transportului aerian sau nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Uniunii.</p> <p>— Voi menține standardele de securitate până la următoarea vizită de validare și/sau inspecție la fața locului.</p> <p>— Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.</p> <p>TABEL [.....]</p>					
--	--	--	--	--	--

Evaluare (și notificare)					
TABEL [.....]					
APENDICELE 6-C2 LISTA DE VERIFICARE PENTRU VALIDAREA AGENȚILOR ABILITAȚI DIN ȚĂRI TERȚE VALIDAȚI UE ÎN MATERIE DE SECURITATE A AVIAȚIEI Entitățile din țări terțe au opțiunea de a deveni parte a lanțului de aprovizionare sigur al unui transportator ACC3 (transportator aerian de marfă sau poștă care efectuează operațiuni dintr-un aeroport al unei țări terțe către Uniune) solicitând desemnarea ca agent abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației (RA3). Un agent RA3 este o entitate care se ocupă cu manipularea mărfurilor, situată într-o țară terță și care este validată și aprobată ca atare pe baza unei validări UE de securitate a aviației. Agentul RA3 se asigură că			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>expedierile către Uniunea Europeană au fost supuse măsurilor de securitate, inclusiv, dacă este cazul, controlului de securitate, și că au fost protejate împotriva oricărei intervenții neautorizate de la momentul aplicării măsurilor de securitate respective și până la încărcarea într-o aeronavă sau până la livrarea către un transportator ACC3 sau alt agent RA3. Condițiile prealabile pentru transportul aerian de mărfuri sau poștă către Uniune (1) sau către Islanda, Norvegia și Elveția sunt prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. Lista de verificare este instrumentul pe care trebuie să îl utilizeze validatorul UE de securitate a aviației pentru a evalua nivelul de securitate aplicat mărfurilor sau poștei destinate transportului aerian către UE/SEE (2) de către sau sub responsabilitatea entității care dorește să obțină desemnarea ca RA3. Lista de verificare trebuie utilizată numai în cazurile menționate la punctul 6.8.4.1 litera (b) din anexa la</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. În cazurile menționate la punctul 6.8.4.1 litera (a) din anexa respectivă, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să utilizeze lista de verificare pentru transportatorul ACC3.</p> <p>Dacă validatorul UE de securitate a aviației concluzionează că entitatea a îndeplinit obiectivele menționate în această listă de verificare, entitatea validată primește un raport de validare. Raportul de validare precizează că entitatea este desemnată agent abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației (RA3). Agentul RA3 va putea utiliza raportul în relațiile sale de afaceri cu orice transportator ACC3. Părțile integrante ale raportului de validare trebuie să includă cel puțin toate elementele următoare:</p> <p>(a) lista de verificare completată [apendicele 6-C2 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998], semnată de validatorul UE de securitate a aviației și</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>conținând, dacă este cazul, observațiile entității validate;</p> <p>(b) declarația-angajament [apendicele 6-H2 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998] semnată de entitatea validată; (c) o declarație de independență [apendicele 11-A la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998] față de entitatea validată, semnată de validatorul UE de securitate a aviației.</p> <p>Numerotarea paginilor, data validării UE de securitate a aviației și parafele de pe fiecare pagină ale validatorului și entității validate constituie dovezile integrității raportului de validare. În mod standard, raportul de validare se redactează în limba engleză.</p> <p>Partea 5 – Controlul de securitate și partea 6 – Mărfurile și poșta cu risc ridicat (HRCM) se evaluează în raport cu cerințele prevăzute în capitolele 6.7 și 6.8 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. Pentru părțile care nu pot fi evaluate în raport cu</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>cerințele Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998, standardele de referință sunt Standardele și practicile recomandate (SARP) prevăzute în anexa 17 la Convenția privind aviația civilă internațională și materialele orientative conținute în Manualul OACI de securitate a aviației (DOC 8973-Restricted).</p> <p>Dacă validatorul UE de securitate a aviației concluzionează că entitatea nu a îndeplinit obiectivele menționate în lista de verificare, entitatea primește o copie a listei de verificare completate, în care se indică deficiențele.</p> <p>Observații privind completarea:</p> <p>1. Trebuie completate toate părțile listei de verificare. În cazul în care nu sunt disponibile informații, acest lucru trebuie explicat.</p> <p>2. După fiecare parte, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să concluzioneze dacă și în ce măsură sunt îndeplinite obiectivele respectivei părți.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>PARTEA 1 Identificarea entității validate și a validatorului</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 2 Organizarea și responsabilitățile agentului abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației</p> <p>Obiectiv: Mărfurile sau poșta destinate transportului aerian nu pot fi transportate către UE/SEE fără să fi fost supuse măsurilor de securitate. Mărfurile și poșta livrate de un agent RA3 unui transportator ACC3 sau altui agent RA3 pot fi acceptate ca mărfuri sau poștă securizate, numai dacă astfel de măsuri de securitate sunt aplicate de agentul RA3. În următoarele părți ale prezentei liste de verificare sunt furnizate detalii privind aceste măsuri.</p> <p>Agentul RA3 trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că sunt aplicate măsuri de securitate adecvate tuturor mărfurilor și poștei transportate pe calea aerului</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>către UE/SEE și că mărfurile și poșta securizate sunt protejate până la transferul lor către un transportator ACC3 sau către alt agent RA3. Măsurile de securitate constau în una dintre următoarele operațiuni:</p> <p>(a) controlul fizic de securitate, care trebuie să atingă un standard suficient de înalt pentru a garanta în mod rezonabil că în expediere nu au fost ascunse articole interzise; (b) alte măsuri de securitate, constituind parte a unui proces de securitate al lanțului de aprovizionare, care asigură, în mod rezonabil, că în expediere nu au fost ascunse articole interzise și care au fost aplicate de un alt RA3, un KC3 sau un AC3 desemnat de RA3.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 3 Recrutarea și pregătirea personalului</p> <p>Obiectiv: Pentru a asigura aplicarea măsurilor de securitate necesare, agentul</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>RA3 trebuie să desemneze personal responsabil și competent pentru activitatea din domeniul securizării mărfurilor sau poștei destinate transportului aerian. Personalul care are acces la mărfurile securizate destinate transportului aerian trebuie să dispună de toate competențele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile și să fie pregătit în mod corespunzător.</p> <p>Pentru a îndeplini acest obiectiv, agentul RA3 trebuie să instituie proceduri care să asigure faptul că toți membrii personalului (permanenți, temporari, interimari, șoferi etc.) având acces direct și neînsoțit la mărfurile/poșta destinate transportului aerian care sunt sau au fost supuse măsurilor de securitate:</p> <p>(a) sunt supuși, inițial și periodic, unor verificări înainte de angajare și/sau unor verificări ale antecedentelor care respectă cel puțin cerințele autorităților locale din zona în care sunt situate spațiile de lucru validate ale RA3; și</p> <p>(b) au efectuat pregătirea</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>inițială și periodică în domeniul securității pentru a-și cunoaște responsabilitățile în materie de securitate, în conformitate cu cerințele autorităților locale din zona în care sunt situate spațiile de lucru validate ale RA3.</p> <p><i>Notă:</i></p> <p>— Verificarea antecedentelor înseamnă verificarea identității și a experienței anterioare, inclusiv, dacă legea permite, a antecedentelor penale ale unei persoane, cu scopul de a evalua dacă aceasta este potrivită pentru a aplica o măsură de securitate și/sau a pătrunde neînsoțită într-o zonă de securitate cu acces restricționat (definiția din anexa 17 OACI). — Verificarea înainte de angajare trebuie să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare, să acopere experiența profesională, studiile și orice lacună din cursul ultimilor cinci ani, cel puțin, și să impună persoanei semnarea unei declarații privind orice antecedente penale din toate</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>statele de rezidență, din cursul ultimilor cinci ani, cel puțin (definiția Uniunii).</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 4 Procedurile de acceptare</p> <p>Obiectiv: Agentul RA3 poate primi mărfuri sau poștă de la un alt agent RA3, de la un expeditor KC3, de la un AC3 sau de la un expeditor necunoscut.</p> <p>Agentul RA3 trebuie să instituie proceduri de acceptare adecvate pentru mărfuri și poștă, cu scopul de a stabili dacă o expediție provine sau nu dintr-un lanț de aprovizionare sigur și a defini măsurile de securitate care trebuie aplicate acesteia.</p> <p>Agentul RA3 poate menține o bază de date care furnizează cel puțin următoarele informații privind fiecare agent abilitat sau fiecare expeditor cunoscut care a fost supus validării UE de securitate a aviației în conformitate cu punctul 6.8.4.1 și de la care acceptă direct mărfuri sau poștă care trebuie livrate</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>unui transportator ACC3 în vederea transportului către Uniune:</p> <p>(a) datele societății, inclusiv adresa autentică a sediului social;</p> <p>(b) natura activității comerciale, excluzând informațiile comerciale sensibile;</p> <p>(c) datele de contact, inclusiv cele ale persoanei sau persoanelor responsabile cu securitatea;</p> <p>(d) numărul de înregistrare al societății, dacă este cazul;</p> <p>(e) raportul de validare, dacă este disponibil</p> <p><i>Notă:</i> Un agent RA3 poate accepta mărfurile provenind de la un AC3 ca fiind mărfuri securizate numai dacă a desemnat el însuși expeditorul respectiv ca fiind AC3 și dacă preia responsabilitatea pentru mărfurile livrate de acest expeditor.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 5 Controlul de securitate</p> <p>Obiectiv: Atunci când acceptă mărfuri și poștă care</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>nu provin dintr-un lanț de aprovizionare sigur, agentul RA3 trebuie să supună aceste expedieri unui control de securitate adecvat, înainte de a le putea livra unui transportator ACC3 ca mărfuri securizate. Agentul RA3 trebuie să instituie proceduri care să asigure că mărfurile și poșta destinate transportului aerian către UE/SEE în vederea transferului, tranzitului sau descărcării într-un aeroport al Uniunii sunt supuse controlului de securitate efectuat prin mijloacele sau metodele menționate în legislația UE, la un nivel suficient pentru a garanta, în mod rezonabil, că acestea nu conțin articole interzise. Atunci când controlul de securitate al mărfurilor sau al poștei destinate transportului aerian este efectuat de către sau în numele autorității competente din țara terță, RA3 trebuie să declare acest fapt și să specifice modul în care este asigurat un control de securitate adecvat.</p> <p>TABEL [.....]</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>PARTEA 6 Mărfurile și poșta cu risc ridicat (HRCM)</p> <p>Obiectiv: Expedierile care provin din locuri identificate de Uniune ca prezentând un risc ridicat sau care sunt transferate în astfel de locuri sau asupra cărora pare să se fi intervenit în mod semnificativ trebuie considerate mărfuri și poștă cu risc ridicat (high risk cargo and mail – HRCM). Aceste expedieri trebuie supuse controlului de securitate conform unor instrucțiuni specifice. Agentul RA3 trebuie să instituie proceduri care să asigure faptul că expedierile HRCM cu destinația UE/SEE sunt identificate și supuse controalelor adecvate definite de legislația Uniunii. Transportatorul ACC3 căruia agentul RA3 îi livrează mărfuri sau poștă în vederea transportului aerian este autorizat să îi comunice agentului RA3 ultimele informații relevante privind originile cu risc ridicat. Agentul RA3 trebuie să aplice aceleași măsuri,</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>indiferent dacă primește mărfuri și poștă cu risc ridicat de la un transportator aerian sau prin alte moduri de transport.</p> <p>Referință: Punctul 6.7.</p> <p><i>Notă:</i> Expedierilor HRCM autorizate pentru transportul către UE/SEE trebuie să li se atribuie statutul de securitate „SHR”, ceea ce înseamnă că pot fi transportate în siguranță pe aeronave de pasageri, de transport marfă și de transport poștă, cu respectarea cerințelor pentru risc ridicat.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 7</p> <p>Protecția mărfurilor și poștei securizate destinate transportului aerian</p> <p>Obiectiv: Agentul RA3 trebuie să instituie proceduri care să asigure faptul că mărfurile și/sau poșta destinate transportului aerian către UE/SEE sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate și/sau a violării integrității de la momentul efectuării controlului de securitate sau al aplicării</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>altor măsuri de securitate, sau de la momentul acceptării după efectuarea controlului de securitate sau aplicarea măsurilor de securitate, și până la încărcare sau la transferul către un transportator ACC3 sau un alt agent RA3. Dacă mărfurile și poșta securizate destinate transportului aerian nu sunt protejate după securizare, acestea nu pot fi încărcate sau transferate unui transportator ACC3 sau unui alt agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate.</p> <p>Protecția poate fi asigurată prin diferite mijloace, care pot fi fizice (bariere, încăperi încuiate etc.), umane (patrulare, personal pregătit corespunzător etc.) și tehnologice (CCTV, alarmă antiintruziune etc.).</p> <p>Mărfurile sau poșta securizate destinate transportului aerian către UE/SEE trebuie separate de mărfurile sau poșta nesecurizate destinate transportului aerian.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 8</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Documentația</p> <p>Obiectiv: Statutul de securitate al unei expedieri trebuie indicat în documentația însoțitoare a acesteia, fie prin intermediul unei scrisori de transport aerian sau al unui document poștal echivalent, fie printr-o declarație separată, în format electronic sau în scris. Statutul de securitate este atribuit de către agentul RA3.</p> <p>Referință: punctele 6.3.2.6 litera (d) și 6.8.3.4.</p> <p><i>Notă:</i> pot fi indicate următoarele statute de securitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> — „SPX”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă; sau — „SCO”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță numai pe aeronave de marfă și de poștă; sau — „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele 					
---	--	--	--	--	--

<p>pentru nivel ridicat de risc.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 9 Transportul</p> <p>Obiectiv: Mărfurile și poșta destinate transportului aerian trebuie protejate împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității de la momentul în care au fost securizate și până la încărcare sau la transferul către un transportator ACC3 sau un alt agent RA3. Aceasta include protecția în timpul transportului către aeronavă sau către transportatorul ACC3 sau către un alt agent RA3. Dacă mărfurile și poșta destinate transportului aerian care au fost anterior securizate nu sunt protejate în timpul transportului, acestea nu pot fi încărcate sau transferate unui transportator ACC3 sau unui alt agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate. În timpul transportului către o aeronavă, către un transportator ACC3 sau către un alt agent RA3, agentul RA3 este responsabil cu</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>protecția expedierilor securizate. Acest lucru include și cazurile în care transportul este efectuat în numele său de o altă entitate, cum ar fi un agent de expediție. Nu sunt incluse cazurile în care expedierile sunt transportate sub responsabilitatea unui transportator ACC3 sau a unui alt agent RA3.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 10 Conformitatea</p> <p>Obiectiv: După evaluarea părților 1-9 ale prezentei liste de verificare, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să concluzioneze dacă verificarea efectuată la fața locului confirmă implementarea măsurilor de securitate în conformitate cu obiectivele menționate în listă pentru mărfurile sau poșta destinate transportului aerian către UE/SEE. Sunt posibile două scenarii. Validatorul UE de securitate a aviației concluzionează că entitatea:</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>(a) a îndeplinit obiectivele menționate în prezenta listă de verificare. Validatorul transmite entității validate originalul raportului de validare și precizează că entitatea respectivă este desemnată agent abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației;</p> <p>(b) nu a îndeplinit obiectivele menționate în prezenta listă de verificare. În acest caz, entitatea nu este autorizată să livreze mărfuri sau poștă securizate destinate transportului aerian către UE/SEE unui transportator ACC3 sau unui alt RA3. Entitatea primește o copie a listei de verificare completate, în care se indică deficiențele. În general, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să decidă dacă mărfurile și poșta manipulate de entitatea validată sunt tratate în așa fel încât în momentul livrării către un transportator ACC3 sau un alt agent RA3 pot fi considerate ca fiind securizate pentru zborul către UE/SEE, în conformitate cu legislația</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>aplicabilă a Uniunii. Validatorul UE de securitate a aviației trebuie să țină seama de faptul că evaluarea utilizează o metodologie globală de conformitate bazată pe obiective.</p> <p>TABEL [.....]</p>					
<p>ANEXĂ Lista persoanelor și a entităților vizitate și interviuate</p> <p>Indicați numele entității, numele persoanei de contact și data vizitei sau a interviului. Numele</p> <p>TABEL [.....]</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>APENDICELE 6-C3 LISTA DE VERIFICARE PENTRU VALIDAREA ACC3</p> <p>Desemnarea ca transportator ACC3 (transportator aerian de marfă sau poștă dintr-o țară terță) este condiția prealabilă pentru transportul aerian de mărfuri sau poștă către Uniunea Europeană (1) (UE) sau Islanda, Norvegia și Elveția și este impusă de Regulamentul de punere în</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>aplicare (UE) 2015/1998. Desemnarea ca transportator ACC3 este necesară, în principiu, pentru toate zborurile care transportă mărfuri sau poștă pentru transfer, tranzit sau descărcare în aeroporturile UE/SEE (2). Autoritățile competente din statele membre ale Uniunii Europene, Islanda, Norvegia și Elveția sunt responsabile cu desemnarea anumitor transportatori aerieni ca transportatori ACC3. Desemnarea se bazează pe programul de securitate al unui transportator aerian și pe o verificare la fața locului a implementării în conformitate cu obiectivele menționate în prezenta listă de verificare pentru validare. Lista de verificare este instrumentul care trebuie folosit de validatorul UE de securitate a aviației pentru evaluarea nivelului de securitate aplicat mărfurilor sau poștei destinate transportului aerian către UE/SEE de către transportatorul ACC3 sau sub responsabilitatea acestuia sau de către un</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>transportator aerian care solicită desemnarea ca ACC3.</p> <p>În termen de maximum o lună după verificarea la fața locului, se furnizează un raport de validare autorității competente care face desemnarea și entității validate. Cel puțin următoarele elemente trebuie să facă parte integrantă din raportul de validare:</p> <ul style="list-style-type: none"> — lista de verificare completată, semnată de un validator UE de securitate a aviației și, acolo unde este cazul, cu observațiile entității validate; — declarația-angajament [apendicele 6-H1 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998] semnată de entitatea validată; și — o declarație de independență [apendicele 11-A la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998] față de entitatea validată, semnată de validatorul UE de securitate a aviației. Numerotarea paginilor, data validării UE de securitate a aviației și parafele de pe fiecare pagină 					
--	--	--	--	--	--

<p>ale validatorului și entității validate constituie dovezile integrității raportului de validare. În mod standard, raportul de validare se redactează în limba engleză. Partea 3 – Programul de securitate al transportatorului aerian, partea 6 – Baza de date, partea 7 – Controlul de securitate și partea 8 – Mărfurile sau poșta cu risc ridicat (high risk cargo or mail – HRCM) trebuie evaluate în raport cu cerințele din capitolele 6.7 și 6.8 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. Pentru celelalte părți, standardele de referință sunt Standardele și practicile recomandate (SARP) prevăzute în anexa 17 la Convenția privind aviația civilă internațională și materialele orientative conținute în Manualul OACI de securitate a aviației (DOC 8973- Restricted).</p> <p><i>Observații privind completarea:</i></p> <p>— Trebuie completate toate părțile listei de verificare. În cazul în care nu sunt disponibile informații, acest</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>lucru trebuie explicat. — După fiecare parte, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să concluzioneze dacă și în ce măsură sunt îndeplinite obiectivele respectivei părți.</p> <p>PARTEA 1 Identificarea entității validate și a validatorului</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 2 Organizarea și responsabilitățile transportatorului ACC3 la aeroport</p> <p>Obiectiv: Mărfurile sau poșta destinate transportului aerian nu pot fi introduse în UE/SEE fără să fie supuse măsurilor de securitate. Detaliile acestor măsuri sunt precizate în următoarele părți ale prezentei liste de verificare.</p> <p>Transportatorul ACC3 nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave cu destinația UE decât dacă efectuarea controlului de securitate sau aplicarea altor măsuri de</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>securitate este confirmată și atestată de un agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației, un expeditor cunoscut validat UE în materie de securitate a aviației sau un expeditor cu cont al unui agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației sau dacă astfel de expedieri sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu legislația Uniunii. Transportatorul ACC3 trebuie să dispună de un proces care să asigure că se aplică măsuri de securitate adecvate tuturor mărfurilor și poștei destinate transportului aerian către UE/SEE, cu excepția cazului în care acestea sunt exceptate de la controlul de securitate în conformitate cu legislația Uniunii, precum și că mărfurile sau poșta sunt protejate ulterior până la încărcarea în aeronavă. Măsurile de securitate constau în:</p> <p>— controlul fizic de securitate, care trebuie să corespundă unui standard suficient de înalt pentru a garanta în mod rezonabil că</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>nu au fost disimulate articole interzise în interiorul expedierii; sau</p> <p>— alte măsuri de securitate care fac parte dintr-un proces de securitate a lanțului de aprovizionare care asigură, în mod rezonabil, că nu au fost disimulate articole interzise în interiorul expedierii, aplicate de agenții abilitați sau expeditorii cunoscuți validați UE în materie de securitate a aviației sau de un expeditor cu cont al unui agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 3</p> <p>Programul de securitate al transportatorului aerian</p> <p>Obiectiv: Transportatorul ACC3 trebuie să se asigure că programul său de securitate include toate măsurile de securitate a aviației relevante și suficiente pentru transportul în UE al mărfurilor și poștei destinate transportului aerian. Programul de securitate și documentația</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>aferență ale transportatorului aerian stau la baza măsurilor de securitate aplicate în conformitate cu obiectivul prezentei liste de verificare. Transportatorul aerian poate să transmită validatorului UE de securitate a aviației documentația înainte de vizita de validare, pentru a-l familiariza cu amplasamentele care urmează să fie vizitate.</p> <p><i>Referință: punctul 6.8.2.1 și apendicele 6-G</i></p> <p><i>Notă:</i> Următoarele puncte enumerate în apendicele 6-G la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 trebuie acoperite în mod corespunzător:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) descrierea măsurilor privind mărfurile și poșta destinate transportului aerian; (b) procedurile de acceptare; (c) regimul și criteriile pentru agenții abilitați; (d) regimul și criteriile pentru expeditorii cunoscuți; (e) regimul și criteriile pentru expeditorii cu cont; (f) standardele pentru controalele de securitate; (g) locul de efectuare a controalelor de securitate; 					
--	--	--	--	--	--

<p>(h) date privind echipamentele pentru controalele de securitate;</p> <p>(i) date privind operatorul sau furnizorul serviciilor;</p> <p>(j) lista exceptărilor de la controalele de securitate;</p> <p>(k) tratamentul aplicat mărfurilor și poștei cu risc ridicat.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 4 Recrutarea și pregătirea personalului</p> <p>Obiectiv: Transportatorul ACC3 trebuie să aloc personal responsabil și competent în posturile din domeniul securizării mărfurilor sau poștei destinate transportului aerian. Membrii personalului care au acces la mărfurile securizate destinate transportului aerian trebuie să dispună de toate competențele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile și să fie pregătiți corespunzător. Pentru a îndeplini acest obiectiv, transportatorul ACC3 trebuie să aibă o</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>procedură prin care să se asigure că toți membrii personalului (permanenți, temporari, angajați prin intermediul agenților de plasament, șoferi etc.) cu acces direct și neînsoțit la mărfurile/poșta destinate transportului aerian și supuse sau care au fost supuse controalelor de securitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> — au fost supuși, inițial și periodic, unor verificări înainte de angajare și/sau unor verificări ale antecedentelor care sunt cel puțin în conformitate cu cerințele autorităților locale ale aeroportului validat; și — au efectuat pregătirea inițială și periodică în domeniul securității pentru a-și cunoaște atribuțiile în materie de securitate în conformitate cu cerințele autorităților locale ale aeroportului validat. <p>Notă:</p> <ul style="list-style-type: none"> — Verificarea antecedentelor înseamnă verificarea identității și a experienței anterioare, inclusiv, dacă legea permite, a antecedentelor penale ale unei persoane, cu scopul de a evalua dacă aceasta este 					
--	--	--	--	--	--

<p>potrivită pentru a aplica o măsură de securitate și/sau a pătrunde neînsoțită într-o zonă de securitate cu acces restricționat (definiția din anexa 17 OACI).</p> <p>— Verificarea înainte de angajare trebuie să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare, să acopere experiența profesională, studiile și orice lacună din cursul ultimilor cinci ani, cel puțin, și să impună persoanei semnarea unei declarații privind orice antecedente penale din toate statele de rezidență, din cursul ultimilor cinci ani, cel puțin (definiția Uniunii).</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 5 Procedurile de acceptare</p> <p>Obiectiv: Transportatorul ACC3 trebuie să aibă o procedură pentru a evalua și a verifica, în momentul acceptării, statutul de securitate al unei expedieri în ceea ce privește controalele precedente. Procedura trebuie să includă</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>verificarea următoarelor elemente:</p> <ul style="list-style-type: none"> — dacă expedierea este livrată de o persoană numită de un agent abilitat sau expeditor cunoscut validat UE în materie de securitate a aviației din baza sa de date (partea 6) sau de un expeditor cu cont al unui astfel de agent abilitat; — dacă expedierea este prezentată împreună cu toate informațiile de securitate necesare (scrisoare de transport aerian și informații despre statutul de securitate pe suport de hârtie sau prin mijloace electronice) care corespund expedierilor aeriene de marfă și poștă livrate; — dacă expedierea nu prezintă niciun semn de violare a integrității; și — dacă expedierea trebuie tratată drept HRCM (mărfuri și poștă cu risc ridicat). <p><i>Notă:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> — Un agent abilitat sau un expeditor cunoscut este o entitate care manipulează mărfuri, care a fost validată de un validator UE de securitate a aviației sau ale cărei măsuri de securitate au 					
---	--	--	--	--	--

<p>fost incluse în programul de securitate al transportatorului ACC3 validat UE (în acest caz, transportatorul ACC3 este responsabil în egală măsură de măsurile de securitate).</p> <p>— Un expeditor cu cont este o entitate care manipulează mărfuri pentru propriul cont sub responsabilitatea unui agent abilitat validat UE în materie de securitate a aviației. Acest agent abilitat este pe deplin responsabil pentru măsurile de securitate aplicate de expeditorul cu cont.</p> <p>— Persoana numită trebuie să corespundă cu persoana însărcinată să livreze transportatorului aerian mărfurile sau poșta destinate transportului aerian. Persoana care efectuează livrarea expedierii la transportatorul aerian trebuie să prezinte cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document cu fotografia sa care a fost eliberat sau este recunoscut de autoritatea națională.</p> <p>TABEL [.....]</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>PARTEA 6 Baza de date</p> <p>Obiectiv: În cazul în care transportatorul ACC3 nu este obligat să supună controlului de securitate 100 % din mărfurile sau poșta destinate transportului aerian către UE/SEE, transportatorul ACC3 se asigură că mărfurile sau poșta provin de la un agent abilitat sau de la un expeditor cunoscut validat UE în materie de securitate a aviației sau de la un expeditor cu cont al unui agent abilitat.</p> <p>Pentru monitorizarea pistei de audit relevante pentru securitate, transportatorul ACC3 trebuie să mențină o bază de date care să furnizeze următoarele informații pentru fiecare entitate sau persoană de la care acceptă direct mărfuri sau poștă:</p> <ul style="list-style-type: none"> — statutul entității implicate (agent abilitat sau expeditor cunoscut); — datele societății, inclusiv adresa autentică a sediului social; 					
--	--	--	--	--	--

<p>— natura activității comerciale, excluzând informațiile comerciale sensibile;</p> <p>— datele de contact, inclusiv cele ale persoanei sau persoanelor responsabile cu securitatea;</p> <p>— numărul de înregistrare al societății, dacă este cazul.</p> <p>Atunci când primește mărfuri sau poștă destinate transportului aerian, transportatorul ACC3 trebuie să verifice dacă entitatea apare în baza de date. În cazul în care entitatea nu este inclusă în baza de date, mărfurile sau poșta destinate transportului aerian livrate de aceasta vor trebui supuse controlului de securitate înainte de încărcare.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 7 Controlul de securitate</p> <p>Obiectiv: În cazul în care transportatorul ACC3 acceptă mărfuri și poștă de la o entitate care nu este validată UE în materie de securitate a aviației sau mărfurile primite nu au fost</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>protejate împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării măsurilor de securitate, transportatorul ACC3 se asigură că respectivele mărfuri sau respectiva poștă destinate transportului aerian sunt supuse controlului de securitate înainte de a fi încărcate pe o aeronavă. Transportatorul ACC3 trebuie să dispună de un proces care să asigure că mărfurile și poșta destinate transportului aerian către UE/SEE în vederea transferului, a tranzitului sau a descărcării într-un aeroport al Uniunii sunt supuse controlului de securitate utilizând unul dintre mijloacele sau una dintre metodele menționate în legislația Uniunii, la un nivel suficient pentru a se asigura în mod rezonabil faptul că acestea nu conțin articole interzise.</p> <p>În cazul în care mărfurile sau poșta destinate transportului aerian nu sunt supuse controlului de securitate de către transportatorul ACC3 însuși, acesta trebuie să se asigure că se efectuează un</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>control de securitate corespunzător în conformitate cu cerințele Uniunii. Procedurile de control de securitate trebuie să includă, acolo unde este cazul, tratamentul mărfurilor și poștei aflate în transfer sau în tranzit.</p> <p>În cazul în care controlul de securitate al mărfurilor sau poștei destinate transportului aerian este efectuat de către autoritatea competentă din țara terță sau în numele acesteia, transportatorul ACC3 care primește astfel de mărfuri sau poștă destinate transportului aerian de la entitatea respectivă trebuie să declare acest lucru în programul său de securitate și să precizeze modul în care se asigură un control de securitate adecvat.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 8 Mărfurile și poșta cu risc ridicat (High Risk Cargo or Mail – HRCM)</p> <p>Obiectiv: Expedierile care provin din sau sunt transferate în locații</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>identificate de UE ca prezentând un risc ridicat sau asupra cărora pare să se fi intervenit în mod semnificativ trebuie considerate mărfuri și poștă cu risc ridicat (high risk cargo and mail – HRCM). Aceste expedieri trebuie supuse controlului de securitate conform unor instrucțiuni specifice. Originile care prezintă un risc ridicat și instrucțiunile corespunzătoare referitoare la controlul de securitate sunt furnizate de autoritatea UE/SEE care a desemnat transportatorul ACC3. Transportatorul ACC3 trebuie să aibă o procedură care să asigure că expedierile HRCM cu destinația UE/SEE sunt identificate și supuse controalelor adecvate definite de legislația Uniunii. Transportatorul ACC3 trebuie să rămână în contact cu autoritatea competentă responsabilă pentru aeroporturile UE/SEE către care transportă mărfuri pentru a avea la dispoziție cele mai recente informații privind originile cu risc ridicat. Transportatorul</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>ACC3 trebuie să aplice aceleași măsuri, indiferent dacă primește mărfuri și poștă cu risc ridicat de la un alt transportator aerian sau prin intermediul altor moduri de transport.</p> <p><i>Referință: punctele 6.7 și 6.8.3.4</i></p> <p><i>Notă:</i> Expedierilor HRCM autorizate pentru transportul către UE/SEE trebuie să li se atribuie statutul de securitate „SHR”, ceea ce înseamnă că pot fi transportate în siguranță pe aeronave de pasageri, de transport marfă și de transport poștă, cu respectarea cerințelor pentru risc ridicat.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 9</p> <p>Protecție</p> <p>Obiectiv: Transportatorul ACC3 trebuie să dispună de procese care să asigure că mărfurile/poșta destinate transportului aerian către UE/SEE sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul efectuării</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>controlului de securitate sau al aplicării altor măsuri de securitate sau din momentul acceptării după efectuarea controlului de securitate sau aplicarea măsurilor de securitate și până la încărcare.</p> <p>Protecția poate fi asigurată prin diferite mijloace, care pot fi fizice (bariere, încăperi încuiate etc.), umane (patrulare, personal pregătit corespunzător etc.) și tehnologice (CCTV, alarmă antiintruziune etc.).</p> <p>Mărfurile sau poșta securizate destinate transportului aerian către UE/SEE trebuie separate de mărfurile sau poșta nesecurizate destinate transportului aerian.</p> <p>Referință: Punctul 6.8.3</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 10</p> <p>Documente însoțitoare</p> <p>Obiectiv: Transportatorul ACC3 trebuie să asigure că:</p> <p>1. statutul de securitate al expedierii este indicat în documentația însoțitoare, fie</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>sub forma unei scrisori de transport aerian sau a unui document poștal echivalent, fie într-o declarație separată, în format electronic sau în scris; și 2. codul alfanumeric unic de identificare apare în documentația care însoțește expedierile transportate, fie în format electronic, fie în scris. Referință: punctele 6.3.2.6 litera (d), 6.8.3.4 și 6.8.3.5 <i>Notă:</i> pot fi indicate următoarele statute de securitate:</p> <p>— „SPX”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă; sau</p> <p>— „SCO”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță numai pe aeronave de marfă și de poștă; sau</p> <p>— „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele pentru nivel ridicat de risc.</p> <p>În lipsa unui agent abilitat, transportatorul ACC3 sau un transportator aerian care sosește dintr-o țară terță</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>exceptată de la regimul ACC3 poate elibera declarația privind statutul de securitate.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 11</p> <p>Conformitatea</p> <p>Obiectiv: După evaluarea precedentelor zece părți ale acestei liste de verificare, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să concluzioneze dacă verificarea sa la fața locului corespunde cu conținutul părții din programul de securitate al transportatorului aerian care descrie măsurile referitoare la mărfurile/poșta destinate transportului aerian către UE/SEE și dacă măsurile de securitate implementează în mod suficient obiectivele enumerate în această listă de verificare.</p> <p>Pentru concluziile dumneavoastră, faceți distincție între patru principale cazuri posibile:</p> <p>1. programul de securitate al transportatorului aerian este</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>în conformitate cu apendicele 6-G la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 și verificarea la fața locului confirmă respectarea obiectivului listei de verificare; sau</p> <p>2. programul de securitate al transportatorului aerian este în conformitate cu apendicele 6-G la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998, dar verificarea la fața locului nu confirmă respectarea obiectivului listei de verificare; sau</p> <p>3. programul de securitate al transportatorului aerian nu este în conformitate cu apendicele 6-G la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998, dar verificarea la fața locului confirmă respectarea obiectivului listei de verificare; sau</p> <p>4. programul de securitate al transportatorului aerian nu este în conformitate cu apendicele 6-G la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 și verificarea la fața locului nu confirmă respectarea</p>					
--	--	--	--	--	--

obiectivului listei de verificare.					
TABEL [.....]					
ANEXĂ Lista persoanelor și a entităților vizitate și interviuate Indicați numele entității, numele persoanei de contact și data vizitei sau a interviului. TABEL [.....]			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		
APENDICELE 6-C4 LISTA DE VERIFICARE PENTRU EXPEDITORII CUNOSCUȚI DIN ȚĂRI TERȚE VALIDAȚI UE ÎN MATERIE DE SECURITATE A AVIAȚIEI Entitățile din țări terțe au opțiunea de a deveni parte a lanțului de aprovizionare sigur al unui transportator ACC3 (transportator aerian de marfă sau poștă care efectuează operațiuni dintr-un aeroport al unei țări terțe către Uniune) solicitând desemnarea ca expeditor cunoscut dintr-o țară terță			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>validat UE în materie de securitate a aviației (KC3). Un expeditor KC3 este o entitate care se ocupă cu manipularea încărcăturii, situată într-o țară terță și care este validată și aprobată ca atare pe baza unei validări UE de securitate a aviației.</p> <p>Expeditorul KC3 se asigură că expedierile către Uniune (1) au fost supuse măsurilor de securitate și au fost protejate împotriva oricărei intervenții neautorizate de la momentul aplicării măsurilor de securitate respective și până la transferul către un transportator ACC3 sau către un agent abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației (RA3).</p> <p>Condițiile prealabile pentru transportul aerian de mărfuri sau poștă către Uniune (UE) sau către Islanda, Norvegia și Elveția sunt prevăzute de Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998.</p> <p>Lista de verificare este instrumentul pe care trebuie să îl utilizeze validatorul UE de securitate a aviației pentru a evalua nivelul de securitate aplicat mărfurilor sau poștei</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>destinate transportului aerian către UE/SEE (2) de către sau sub responsabilitatea entității care dorește să obțină desemnarea drept KC3. Lista de verificare trebuie utilizată numai în cazurile menționate la punctul 6.8.4.1 litera (b) din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998. În cazurile menționate la punctul 6.8.4.1 litera (a) din anexa respectivă, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să utilizeze lista de verificare pentru transportatorul ACC3.</p> <p>Dacă validatorul UE de securitate a aviației concluzionează că entitatea a îndeplinit obiectivele menționate în această listă de verificare, entitatea validată primește un raport de validare. Raportul de validare precizează că entitatea este desemnată expeditor cunoscut dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației (KC3). Expeditorul KC3 va putea utiliza raportul în relațiile sale de afaceri cu orice transportator ACC3 și</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>orice agent RA3. Părțile integrante ale raportului de validare trebuie să includă cel puțin toate elementele următoare:</p> <p>(a) lista de verificare completată [apendicele 6-C4 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998], semnată de validatorul UE de securitate a aviației și conținând, dacă este cazul, observațiile entității validate;</p> <p>(b) declarația-angajament [apendicele 6-H3 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998] semnată de entitatea validată; și (c) o declarație de independență [apendicele 11-A la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998] față de entitatea validată, semnată de validatorul UE de securitate a aviației. Numerotarea paginilor, data validării UE de securitate a aviației și parafele de pe fiecare pagină ale validatorului și entității validate constituie dovezile integrității raportului de validare. În mod standard, raportul de validare se redactează în limba engleză. Pentru părțile care nu pot fi</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>evaluate în raport cu cerințele Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998, standardele de referință sunt Standardele și practicile recomandate (SARP) prevăzute în anexa 17 la Convenția privind aviația civilă internațională și materialele orientative conținute în Manualul OACI de securitate a aviației (DOC 8973- Restricted). Dacă validatorul UE de securitate a aviației concluzionează că entitatea nu a îndeplinit obiectivele menționate în lista de verificare, entitatea primește o copie a listei de verificare completate, în care se indică deficiențele.</p> <p>Observații privind completarea:</p> <p>1. Trebuie completate toate părțile listei de verificare. În cazul în care nu sunt disponibile informații, acest lucru trebuie explicat.</p> <p>2. După fiecare parte, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să concluzioneze dacă și în ce măsură sunt îndeplinite obiectivele respectivei părți.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>PARTEA 1</p> <p>Organizație și responsabilități</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 2</p> <p>Organizarea și responsabilitățile expeditorului cunoscut dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației</p> <p>Obiectiv: Mărfurile sau poșta destinate transportului aerian nu pot fi transportate către UE/SEE fără să fi fost supuse măsurilor de securitate. Mărfurile și poșta livrate de un expeditor KC3 unui transportator ACC3 sau unui agent RA3 pot fi acceptate ca mărfuri sau poștă securizate numai dacă astfel de măsuri de securitate sunt aplicate de expeditorul KC3. Detaliile acestor măsuri sunt precizate în următoarele părți ale prezentei liste de verificare. Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri prin care să se asigure că sunt aplicate măsuri de securitate adecvate</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>tuturor mărfurilor și poștei destinate transportului aerian către UE/SEE și că mărfurile și poșta securizate sunt protejate până la transferul lor către un transportator ACC3 sau un agent RA3. Măsurile de securitate constau în măsuri care asigură, în mod rezonabil, că în expediere nu au fost ascunse articole interzise.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 3</p> <p>Mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian</p> <p>Obiectiv: Stabilirea momentului (sau a locului) în care mărfurile/poșta devin identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 4</p> <p>Recrutarea și pregătirea personalului</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Obiectiv: Pentru a asigura aplicarea măsurilor de securitate necesare, expeditorul KC3 trebuie să desemneze personal responsabil și competent pentru activitatea din domeniul securizării mărfurilor sau poștei destinate transportului aerian. Personalul care are acces la mărfurile identificabile ca mărfuri destinate transportului aerian trebuie să dispună de toate competențele necesare pentru a-și îndeplini sarcinile și să fie pregătit în mod corespunzător. Pentru a îndeplini acest obiectiv, expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure faptul că toți membrii personalului (permanenți, temporari, interimari, șoferi etc.) care au acces direct și neînsoțit la mărfurile/poșta destinate transportului aerian care sunt sau au fost supuse măsurilor de securitate:</p> <p>(a) sunt supuși, inițial și periodic, unor verificări înainte de angajare și/sau unor verificări ale antecedentelor care respectă</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>cel puțin cerințele autorităților locale din zona în care sunt situate spațiile de lucru validate ale KC3; și (b) au efectuat pregătirea inițială și periodică în domeniul securității pentru a-și cunoaște responsabilitățile în materie de securitate, în conformitate cu cerințele autorităților locale din zona în care sunt situate spațiile de lucru validate ale KC3.</p> <p>— Verificarea antecedentelor înseamnă verificarea identității și a experienței anterioare, inclusiv, dacă legea permite, a antecedentelor penale ale unei persoane, cu scopul de a evalua dacă aceasta este potrivită pentru a aplica o măsură de securitate și/sau a pătrunde neînsoțită într-o zonă de securitate cu acces restricționat (definiția din anexa 17 OACI).</p> <p>— Verificarea înainte de angajare trebuie să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare, să acopere experiența profesională, studiile și orice lacună din cursul ultimilor</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>cinci ani, cel puțin, și să impună persoanei semnarea unei declarații privind orice antecedente penale din toate statele de rezidență, din cursul ultimilor cinci ani, cel puțin (definiția Uniunii).</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 5</p> <p>Securitatea fizică</p> <p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure protecția mărfurilor și/sau a poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE împotriva oricăror intervenții neautorizate și/sau violării integrității. Dacă nu sunt protejate, astfel de mărfuri sau poștă nu pot fi expediate către un transportator ACC3 sau un agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate. Entitatea trebuie să indice cum sunt protejate amplasamentul său sau punctele sale de lucru și să demonstreze că sunt instituite proceduri relevante</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>de control al accesului. Este esențial ca accesul în zona în care sunt procesate sau depozitate mărfurile sau poșta identificabile ca mărfuri sau poștă destinate transportului aerian să fie controlat. Toate ușile, ferestrele și celelalte puncte de acces la mărfurile sau poșta securizate destinate transportului aerian către UE/SEE trebuie să fie securizate sau accesul la acestea trebuie să fie controlat. Securitatea fizică poate include următoarele elemente, fără a se limita la acestea:</p> <ul style="list-style-type: none"> — obstacole fizice, cum ar fi garduri sau bariere; — tehnologie care utilizează alarme și/sau sisteme CCTV; — securitate asigurată de personal, precum cel însărcinat cu desfășurarea activităților de supraveghere. <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 6</p> <p>Producția</p> <p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>care să asigure protecția mărfurilor și/sau a poștei identificabile ca mărfuri sau poștă destinate transportului aerian către UE/SEE împotriva oricăror intervenții neautorizate și/sau violări ale integrității în timpul procesului de producție. Dacă nu sunt protejate, astfel de mărfuri sau poștă nu pot fi expediate către un transportator ACC3 sau un agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate. Entitatea trebuie să demonstreze că accesul la zona de producție este controlat și că procesul de producție este supravegheat. Dacă produsul devine identificabil în cursul producției ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE, entitatea trebuie să demonstreze că se iau din acest stadiu măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. <i>Răspundeți la aceste întrebări dacă produsul poate fi identificat în cursul procesului de producție ca fiind</i></p>					
---	--	--	--	--	--

<p><i>mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE.</i></p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 7</p> <p>Ambalarea</p> <p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure protecția mărfurilor și/sau a poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE împotriva oricăror intervenții neautorizate și/sau violări ale integrității în timpul procesului de ambalare. Dacă nu sunt protejate, astfel de mărfuri sau poștă nu pot fi expediate către un transportator ACC3 sau un agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate. Entitatea trebuie să demonstreze că accesul la zona de ambalare este controlat și că procesul de ambalare este supravegheat. Dacă produsul devine identificabil în cursul ambalării ca fiind</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE, entitatea trebuie să demonstreze că se iau din acest stadiu măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. Toate produsele finite trebuie verificate înainte de ambalare.</p> <p><i>Răspundeți la aceste întrebări dacă produsul poate fi identificat în cursul procesului de ambalare ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE.</i></p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 8</p> <p>Depozitarea</p> <p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure protecția mărfurilor și/sau a poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE împotriva oricăror intervenții neautorizate și/sau violări ale integrității</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>în timpul depozitării. Dacă nu sunt protejate, astfel de mărfuri sau poștă nu pot fi expediate către un transportator ACC3 sau un agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate.</p> <p>Entitatea trebuie să demonstreze că accesul la zona de depozitare este controlat. Dacă produsul devine identificabil ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE în timp ce este depozitat, entitatea trebuie să demonstreze că se iau din acest stadiu măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.</p> <p><i>Răspundeți la aceste întrebări dacă produsul poate fi identificat în cursul procesului de depozitare ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE.</i></p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 9</p> <p>Expedierea</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure protecția mărfurilor și/sau a poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE împotriva oricăror intervenții neautorizate și/sau violări ale integrității în timpul procesului de expediere. Dacă nu sunt protejate, astfel de mărfuri sau poștă nu pot fi expediate către un transportator ACC3 sau un agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate. Entitatea trebuie să demonstreze că accesul la zona de expediere este controlat. Dacă produsul devine identificabil în cursul expedierii ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE, entitatea trebuie să demonstreze că se iau din acest stadiu măsuri de protecție a mărfurilor/poștei destinate transportului aerian împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității. <i>Răspundeți la aceste întrebări dacă produsul poate fi identificat</i></p>					
---	--	--	--	--	--

<p><i>în cursul procesului de expediere ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE.</i></p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 10</p> <p>Expedierile din alte surse</p> <p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure faptul că mărfurile sau poșta care nu provin de la el nu sunt expediate unui transportator ACC3 sau unui agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate. Expeditorul KC3 poate transmite unui transportator ACC3 sau unui agent RA3 expedieri care nu provin de la el, cu următoarele condiții:</p> <p>(a) acestea să fie separate de expedierile care provin de la el; și</p> <p>(b) originea să fie clar indicată pe expediere sau în documentația însoțitoare.</p> <p>Toate expedierile de acest fel trebuie supuse controlului de securitate de către agentul RA3 sau transportatorul</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>ACC3 înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave.</p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 11</p> <p>Transportul</p> <p>Obiectiv: Expeditorul KC3 trebuie să instituie proceduri care să asigure protecția mărfurilor și/sau a poștei identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE împotriva oricăror intervenții neautorizate și/sau violări ale integrității în timpul transportului. Dacă nu sunt protejate, astfel de mărfuri sau poștă nu pot fi acceptate de către un transportator ACC3 sau un agent RA3 ca mărfuri sau poștă securizate.</p> <p>În timpul transportului, expeditorul KC3 este responsabil de protecția expedierilor securizate. Acest lucru include și cazurile în care transportul este efectuat în numele său de o altă entitate, cum ar fi un agent de expediție. Nu</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>sunt incluse cazurile în care expedierile sunt transportate sub responsabilitatea unui transportator ACC3 sau a unui agent RA3.</p> <p><i>Răspundeți la aceste întrebări dacă produsul poate fi identificat atunci când este transportat ca fiind mărfuri/poștă destinate transportului aerian către UE/SEE.</i></p> <p>TABEL [.....]</p> <p>PARTEA 12</p> <p>Conformitatea</p> <p>Obiectiv: După evaluarea celor unsprezece părți anterioare ale prezentei liste de verificare, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să concluzioneze dacă verificarea efectuată la fața locului confirmă implementarea măsurilor de securitate în conformitate cu obiectivele menționate în listă pentru mărfurile sau poșta destinate transportului aerian către UE/SEE.</p> <p>Sunt posibile două scenarii. Validatorul UE de securitate a aviației concluzionează că</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>entitatea:</p> <p>(a) a îndeplinit obiectivele menționate în prezenta listă de verificare. Validatorul transmite entității validate originalul raportului de validare și precizează că entitatea respectivă este desemnată expeditor cunoscut dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației (KC3);</p> <p>(b) nu a îndeplinit obiectivele menționate în prezenta listă de verificare. În acest caz, entitatea nu este autorizată să livreze mărfuri sau poștă destinate transportului aerian către UE/SEE unui transportator ACC3 sau unui agent RA3, fără ca acestea să fi fost supuse controlului de securitate efectuat de o parte autorizată. Entitatea primește o copie a listei de verificare completate, în care se indică deficiențele. În general, validatorul UE de securitate a aviației trebuie să decidă dacă mărfurile și poșta manipulate de entitatea validată sunt tratate în așa fel încât în momentul livrării către un transportator ACC3 sau un agent RA3 pot fi</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>considerate ca fiind securizate pentru zborul către UE/SEE, în conformitate cu legislația aplicabilă a Uniunii.</p> <p>Validatorul UE de securitate a aviației trebuie să țină seama de faptul că evaluarea utilizează o metodologie globală de conformitate bazată pe obiective.</p> <p>TABEL [.....]</p>					
<p>ANEXĂ</p> <p>Lista persoanelor și a entităților vizitate și intervievate</p> <p>Indicați numele entității, numele persoanei de contact și data vizitei sau a interviului.</p> <p>TABEL [.....]</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>APENDICELE 6-D</p> <p>INSTRUCȚIUNI DE SECURITATE A AVIAȚIEI PENTRU EXPEDITORII CU CONT</p> <p>Prezentele instrucțiuni au fost elaborate pentru uzul dumneavoastră și pentru informarea personalului</p>				<p>Prin aplicarea Regulamentului de punere în aplicare (ue) 2017/815 al comisiei din 12 mai 2017 de modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998 în ceea ce privește clarificarea,</p>	

<p>dumneavoastră implicat în pregătirea și controlul expedierilor de mărfuri/poștă destinate transportului aerian. Prezentele instrucțiuni vă sunt puse la dispoziție în conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) și cu actele de punere în aplicare a acestuia.</p> <p>Spațiile de lucru</p> <p>Accesul la zonele în care mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian sunt pregătite, ambalate și/sau depozitate trebuie să fie controlat pentru a se asigura că nicio persoană neautorizată nu are acces la expedieri.</p> <p>Vizitatorii trebuie să fie însoțiți în permanență în zonele de pregătire, ambalare și/sau depozitare a expedierilor de mărfuri/poștă identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian sau să nu aibă acces în aceste zone.</p> <p>Personalul</p>				<p>armonizarea și simplificarea anumitor măsuri specifice de securitate a aviației, prevederile ce țin de expeditorii cu conturmează a fi excluse, după caz abrogate într-o perioadă anumită (dispoziții tranzitorii) aliniatul (4)</p> <p>După intrarea în vigoare a prezentului regulament, ar trebui să li se interzică agenților abilitați să desemneze noi expeditori cu cont, astfel cum s-a recomandat în scrisoarea 16/85 adresată statelor de Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI). Înainte de a-și pierde statutul, până cel târziu la 30 iunie 2021, expeditorii cu cont desemnați înainte de intrarea în vigoare a prezentului regulament ar trebui să dispună de</p>	
---	--	--	--	--	--

<p>Integritatea întregului personal care este recrutat și care va avea acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian trebuie să fie verificată. Această verificare trebuie să includă cel puțin o verificare a identității (dacă este posibil cu ajutorul unei cărți de identitate, al unui permis de conducere sau pașaport, aceste documente conținând fotografia persoanei) și o verificare a CV-ului și/sau a recomandărilor furnizate. Tuturor membrilor personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poștă destinate transportului aerian trebuie să li se aducă la cunoștință responsabilitățile în materie de securitate care le revin în conformitate cu prezentele instrucțiuni.</p> <p>Responsabilul desemnat</p> <p>Trebuie desemnată cel puțin o persoană responsabilă de aplicarea și controlul prezentelor instrucțiuni (responsabilul desemnat).</p>				<p>opțiunea de a deveni agenți abilitați sau expeditori cunoscuți.</p>	
--	--	--	--	--	--

<p>Integritatea expedierilor</p> <p>Expedierile de mărfuri/poștă destinate transportului aerian nu trebuie să conțină niciun articol interzis, cu excepția cazului în care aceste articole au fost declarate în mod corespunzător și supuse legilor și reglementărilor aplicabile. Expedierile de mărfuri/poștă destinate transportului aerian trebuie protejate împotriva intervențiilor neautorizate. Expedierile de mărfuri/poștă destinate transportului aerian trebuie să fie ambalate în mod corespunzător și, dacă este posibil, să fie prevăzute cu dispozitive de închidere cu elemente de probare a integrității. Expedierile de mărfuri/poștă destinate transportului aerian trebuie să fie descrise în întregime în documentele de însoțire, împreună cu informațiile corecte legate de adresă.</p> <p>Transportul</p> <p>În cazul în care expeditorul cu cont este responsabil de transportul expedierilor de</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>mărfuri/poștă destinate transportului aerian, aceste expedieri trebuie protejate împotriva intervențiilor neautorizate. În cazul în care expeditorul cu cont utilizează un contractant:</p> <p>(a) expedierile trebuie sigilate înainte de efectuarea transportului; și</p> <p>(b) declarația transportatorului rutier de mărfuri care figurează în apendicele 6-E trebuie să fie agreată de transportatorul rutier de mărfuri care efectuează transportul în numele expeditorului cu cont. Declarația semnată sau o copie a unui document echivalent eliberat de autoritatea competentă trebuie să fie păstrată de expeditorul cu cont.</p> <p>Nereguli</p> <p>Neregulile, constatate sau presupuse, legate de prezentele instrucțiuni trebuie raportate responsabilului desemnat. Responsabilul desemnat trebuie să ia măsurile corespunzătoare.</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>Expedierile din alte surse</p> <p>Un expeditor cu cont poate remite unui agent abilitat expedieri care nu provin de la el însuși, cu următoarele condiții: (a) acestea să fie separate de expedierile care provin de la el; și (b) originea lor să fie indicată clar pe expediere sau în documentele de însoțire. Toate expedierile de acest fel trebuie supuse controlului de securitate înainte de încărcarea într-o aeronavă.</p> <p>Inspecțiile neanunțate</p> <p>Inspectorii de securitate a aviației aparținând autorității competente pot efectua inspecții neanunțate pentru a verifica conformitatea cu prezentele instrucțiuni. Inspectorii trebuie să poarte întotdeauna asupra lor o legitimație oficială, care trebuie prezentată la cerere atunci când se efectuează o inspecție în spațiile de lucru ale dumneavoastră. Legitimația trebuie să conțină numele și fotografia inspectorului.</p>					
--	--	--	--	--	--

Articolele interzise

Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate nu trebuie să fie transportate în expedieri de mărfuri, cu excepția cazului în care sunt respectate în întregime toate normele de siguranță.

Declarația-angajament

„Declarația-angajament – expeditor cu cont” nu trebuie să fie semnată și transmisă agentului dacă societatea dumneavoastră este titulară a unui certificat AEO menționat la articolul 14a alineatul (1) litera (b) sau (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2454/93 al Comisiei (1). Cu toate acestea, în cazul în care societatea dumneavoastră nu mai este titulară a unui certificat AEO, trebuie să informați imediat agentul abilitat. În acest caz, agentul abilitat vă va informa asupra modului în care se asigură statutul de expeditor cu cont.

DECLARAȚIE-
ANGAJAMENT –
EXPEDITOR CU CONT

<p>În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (2) și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că:</p> <p>— [numele societății] respectă prezentele „Instrucțiuni de securitate a aviației pentru expeditorii cu cont”;</p> <p>— [numele societății] se asigură că prezentele instrucțiuni sunt aduse la cunoștința personalului care are acces la mărfurile/poșta destinate transportului aerian; — [numele societății] păstrează mărfurile/poșta destinate transportului aerian în condiții de securitate până în momentul în care acestea sunt predate agentului abilitat;</p> <p>— [numele societății] acceptă faptul că expedierile pot face obiectul unor măsuri de securitate, inclusiv al controlului de securitate; și</p> <p>— [numele societății] este de acord cu inspecțiile neanunțate efectuate în spațiile sale de lucru de către autoritatea competentă a statului membru în care se situează, pentru a evalua</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>dacă [numele societății] respectă prezentele instrucțiuni. Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație. Numele: Funcția în cadrul societății: Data: Semnătura:</p>					
<p>APENDICELE 6-E</p> <p>DECLARAȚIA TRANSPORTATORULUI RUTIER DE MĂRFURI</p> <p>În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (2) și cu actele de punere în aplicare a acestuia, confirm că, la colectarea, transportul, depozitarea și livrarea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate [în numele numele agentului abilitat/transportatorului aerian care aplică măsuri de securitate pentru mărfuri sau poștă/expeditorului cunoscut/expeditorului cu cont], vor fi respectate următoarele proceduri de</p>	<p>PNSA pct. 233</p> <p>Transportatorul rutier de mărfuri urmează să depună o declarație după cum urmează: „În conformitate cu Legea cu privire la securitatea aeronautică nr.192/2019 și cu actele de punere în aplicare a acesteia, confirm că, la colectarea, transportul, depozitarea și livrarea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate [în numele numele agentului abilitat/transportatorului aerian care aplică măsuri de securitate pentru mărfuri sau poștă/expeditorului cunoscut], sunt respectate următoarele proceduri de securitate: —toți membrii personalului care transportă mărfurile/poșta destinate transportului aerian au beneficiat de pregătire</p>	Compatibil			

<p>securitate:</p> <p>— toți membrii personalului care transportă mărfurile/poșta destinate transportului aerian vor fi beneficiat de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate, în conformitate cu punctul 11.2.7 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998;</p> <p>— se va verifica integritatea tuturor membrilor personalului care sunt recrutați și au acces la mărfurile/poșta destinate transportului aerian. Această verificare trebuie să includă cel puțin o verificare a identității (dacă este posibil cu ajutorul unei cărți de identitate, al unui permis de conducere sau pașaport cu fotografie) și o verificare a CV-ului și/sau a recomandărilor furnizate;</p> <p>— compartimentele de mărfuri ale vehiculelor vor fi sigilate sau încuiate. Vehiculele cu prelată vor fi securizate cu corzi TIR. Zonele de încărcare ale camioanelor cu platformă plată vor fi ținute sub observație atunci când se</p>	<p>generală de conștientizare în materie de securitate;</p> <p>—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 (dacă este posibil cu ajutorul unei cărți de identitate, al unui permis de conducere sau pașaport cu fotografie) și o verificare a CV-ului și/sau a recomandărilor furnizate;</p> <p>—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;</p> <p>—imediat înainte de încărcare, compartimentul de mărfuri este examinat, iar integritatea acestei examinări se păstrează până la finalizarea operațiunii de încărcare;</p> <p>—fiecare șofer are asupra sa cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document conținând fotografia persoanei, eliberat</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>transportă mărfuri destinate transportului aerian;</p> <p>— imediat înainte de încărcare, compartimentul de mărfuri va fi examinat, iar integritatea acestei examinări se va păstra până la finalizarea operațiunii de încărcare;</p> <p>— fiecare șofer va avea asupra sa cartea de identitate, pașaportul, permisul de conducere sau un alt document conținând fotografia persoanei, eliberat sau recunoscut de autoritățile naționale;</p> <p>— șoferii nu vor face opriri neprevăzute între punctul de colectare și cel de livrare. În cazul în care acest lucru este inevitabil, șoferul va verifica, la întoarcere, securitatea încărcăturii și integritatea încuietorilor și/sau a sigiliilor. Dacă descoperă orice urmă de intervenție, șoferul își va notifica superiorul, iar mărfurile/poșta destinate transportului aerian nu vor fi livrate fără notificare la livrare; — transportul nu va fi subcontractat unui terț, cu excepția cazului în care terțul:</p>	<p>sau recunoscut de AAC;</p> <p>—șoferii 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 orice urmă de intervenție, șoferul își notifică superiorul, iar mărfurile/poșta destinate transportului aerian nu sunt livrate fără notificare la livrare;</p> <p>—transportul nu este subcontractat unui terț, cu excepția cazului în care terțul:</p> <p>(a) are un contract de transportator rutier de mărfuri cu un agent abilitat sau un expeditor cunoscut responsabil cu transportul [același nume ca mai sus]; sau</p> <p>(b) este aprobat sau certificat de către AAC; sau</p> <p>(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 conținute în prezenta declarație. Transportatorul rutier semnatar păstrează responsabilitatea deplină pentru întregul</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>transportator rutier de mărfuri cu un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau un expeditor cu cont responsabil cu transportul [același nume ca mai sus]; sau</p> <p>(b) este aprobat sau certificat de către autoritatea competentă; sau</p> <p>(c) are un contract de transportator rutier de mărfuri cu transportatorul rutier semnat care impune ca terțul să nu subcontracteze ulterior și să pună în aplicare procedurile de securitate conținute în prezenta declarație.</p> <p>Transportatorul rutier semnat păstrează responsabilitatea deplină pentru întregul transport în numele agentului abilitat, al expeditorului cunoscut sau al expeditorului cu cont; și</p> <p>— nu se vor subcontracta alte servicii (de exemplu, depozitarea) către o altă parte în afara unui agent abilitat sau unei entități certificate sau aprobate și incluse pe o listă de către autoritatea competentă în vederea furnizării respectivelor servicii.</p>	<p>transport în numele agentului abilitat sau al expeditorului cunoscut; și</p> <p>—nu subcontractează alte servicii (de exemplu, depozitarea) către o altă parte în afara unui agent abilitat sau unei entități certificate sau aprobate și incluse pe o listă de către AAC în vederea furnizării respectivelor servicii.</p> <p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.</p> <p>Numele:</p> <p>Funcția în cadrul societății:</p> <p>Numele și adresa societății:</p> <p>Data:</p> <p>Semnătura:”</p>				
--	--	--	--	--	--

<p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.</p> <p>Numele:</p> <p>Funcția în cadrul societății:</p> <p>Numele și adresa societății:</p> <p>Data:</p> <p>Semnătura:</p>					
<p>APENDICELE 6-F</p> <p>MĂRFURILE ȘI POȘTA</p> <p>6-Fi</p> <p><i>ȚĂRI TERȚE ȘI ALTE ȚĂRI ȘI TERITORII CĂRORA, ÎN CONFORMITATE CU articolul 355 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE, NU LI SE APLICĂ PARTEA TREI TITLUL VI DIN TRATATUL RESPECTIV, RECUNOSCUTE CĂ APLICĂ STANDARDE DE SECURITATE ECHIVALENTE CU STANDARDELE DE BAZĂ COMUNE</i></p> <p><i>Nu există încă dispoziții adoptate.</i></p>			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		
<p>6-Fii</p> <p><i>ȚĂRILE TERȚE ȘI ALTE ȚĂRI ȘI TERITORII CĂRORA, ÎN CONFORMITATE CU</i></p>			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p><i>articolul 355 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE, NU LI SE APLICĂ PARTEA TREI TITLUL VI DIN TRATATUL RESPECTIV, PENTRU CARE NU ESTE NECESARĂ DESEMNAȚIA ACC3, SUNT ENUMERATE ÎN DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE C(2015) 8005 A COMISIEI</i></p>					
<p>6- Fiii <i>ACTIVITĂȚI DE VALIDARE A ȚĂRILOR TERȚE ȘI A ALTOR ȚĂRI SI TERITORII CĂRORA, ÎN CONFORMITATE CU articolul 355 DIN TRATATUL PRIVIND FUNCȚIONAREA UNIUNII EUROPENE, NU LI SE APLICĂ PARTEA TREI TITLUL VI DIN TRATATUL RESPECTIV, RECUNOSCUȚE CA FIIND ECHIVALENTE CU VALIDAREA UE DE SECURITATE A AVIAȚIEI</i> <i>Nu există încă dispoziții adoptate.</i></p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>APENDICELE 6-G</p> <p>DISPOZIȚII PRIVIND MĂRFURILE ȘI POȘTA</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>PROVENIND DIN ȚĂRI TERȚE</p> <p>Programul de securitate al transportatorilor ACC3 prevede, dacă este cazul, fie în mod individual pentru fiecare aeroport dintr-o țară terță, fie ca document generic, indicând variațiile la aeroporturile specificate din țările terțe:</p> <p>(a) descrierea măsurilor aplicabile mărfurilor și poștei destinate transportului aerian; (b) procedurile de acceptare; (c) regimul și criteriile pentru agenții abilitați;</p> <p>(d) regimul și criteriile pentru expeditorii cunoscuți;</p> <p>(e) regimul și criteriile pentru expeditorii cu cont;</p> <p>(f) standardele pentru controalele de securitate;</p> <p>(g) locul de efectuare a controalelor de securitate;</p> <p>(h) date privind echipamentele pentru controalele de securitate;</p> <p>(i) date privind operatorul sau furnizorul serviciilor;</p> <p>(j) lista exceptărilor de la controalele de securitate;</p> <p>(k) tratamentul aplicat mărfurilor și poștei cu risc</p>					
--	--	--	--	--	--

ridicat destinate transportului aerian.					
APENDICELE 6-H1 DECLARAȚIE- ANGAJAMENT – TRANSPORTATOR ACC3 VALIDAT UE ÎN MATERIE DE SECURITATE A AVIAȚIEI <p>În numele [numele transportatorului aerian], am luat notă de următoarele: Prezentul raport stabilește nivelul de securitate aplicat operațiunilor cu mărfuri destinate transportului aerian către UE/SEE din punctul de vedere al standardelor de securitate enumerate sau menționate în lista de verificare.</p> <p>[Numele transportatorului aerian] poate fi desemnat „transportator aerian de marfă sau poștă dintr-o țară terță” (ACC3) numai după ce raportul de validare UE a fost depus în acest scop la autoritatea competentă a unui stat membru al Uniunii Europene sau a Islandei, Norvegiei sau Elveției și acceptat de respectiva</p>			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>autoritate, iar datele referitoare la transportatorul ACC3 au fost introduse în baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare.</p> <p>Dacă raportul constată o neconformitate a măsurilor de securitate la care se referă, desemnarea [numele transportatorului aerian] ca transportator ACC3 deja obținută pentru acest aeroport poate fi retrasă, fapt care va împiedica [numele transportatorului aerian] să efectueze transporturi aeriene de mărfuri sau poștă către UE/SEE pentru acest aeroport.</p> <p>Raportul este valabil pentru o perioadă de cinci ani și va expira aşadar la data de __, cel târziu.</p> <p>În numele [numele transportatorului aerian], declar că:</p> <p>— [numele transportatorului aerian] va accepta efectuarea acțiunilor subsecvente adecvate în scopul monitorizării standardelor confirmate de raport;</p> <p>— orice modificare a operațiunilor [numele transportatorului aerian] care</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>nu necesită revalidarea completă va fi notată în raportul original prin adăugarea de informații, în același timp păstrându-se vizibile informațiile anterioare. Pot fi vizate următoarele modificări:</p> <p>1. responsabilitatea generală pentru securitate este atribuită unei alte persoane decât cea numită la punctul 1.7 din apendicele 6-C3 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998;</p> <p>2. orice alte modificări legate de spațiile de lucru sau proceduri care ar putea avea un impact semnificativ asupra securității;</p> <p>— [numele transportatorului aerian] va informa autoritatea care l-a desemnat ca transportator ACC3 în cazul în care [numele transportatorului aerian] își încetează activitatea, nu se mai ocupă de mărfurile/poșta destinate transportului aerian sau nu mai poate îndeplini cerințele validate în prezentul raport;</p> <p>— [numele transportatorului aerian] va menține nivelul de securitate confirmat în prezentul raport conform cu</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>obiectivul stabilit în lista de verificare și, acolo unde este cazul, va implementa și va aplica orice măsuri de securitate suplimentare necesare pentru a fi desemnat ca transportator ACC3 în cazurile în care se constată că standardele de securitate sunt insuficiente, până la următoarea validare a activităților [numele transportatorului aerian].</p> <p>În numele [numele transportatorului aerian], îmi asum întreaga răspundere pentru prezenta declarație.</p> <p>Numele:</p> <p>Funcția în cadrul societății:</p> <p>Data:</p> <p>Semnătura:</p>					
<p>APENDICELE 6-H2</p> <p>DECLARAȚIE- ANGAJAMENT – AGENT ABILITAT DINTR-O ȚARĂ TERTĂ VALIDAT UE ÎN MATERIE DE SECURITATE A AVIAȚIEI (RA3)</p> <p>În numele [numele agentului RA3], am luat notă de următoarele:</p> <p>Prezentul raport stabilește nivelul de securitate aplicat</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>operațiunilor cu mărfuri destinate transportului aerian către UE/SEE din punctul de vedere al standardelor de securitate enumerate sau menționate în lista de verificare.</p> <p>[Numele agentului RA3] poate fi desemnat „agent abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației” (RA3) numai după ce validarea UE de securitate a aviației a fost încheiată cu mențiunea „SUCCES” de către un validator UE de securitate a aviației înregistrat în baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare.</p> <p>Dacă raportul constată o neconformitate a măsurilor de securitate la care se referă, desemnarea [numele agentului RA3] ca agent RA3 obținută deja pentru acest spațiu de lucru poate fi retrasă, fapt care îl va împiedica pe [numele agentului RA3] să livreze mărfuri sau poștă securizate destinate transportului aerian către UE/SEE unui transportator ACC3 sau unui alt agent RA3.</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>Raportul este valabil cinci ani și, prin urmare, expiră la 1998, cel târziu.</p> <p>În numele [numele agentului RA3], declar că:</p> <p>(a) [numele agentului RA3] va accepta efectuarea acțiunilor subsecvente adecvate în scopul monitorizării standardelor confirmate de raport;</p> <p>(b) orice modificări ale operațiunilor [numele agentului RA3] pentru care nu este necesară o revalidare completă vor fi înscrise în raportul original prin adăugarea informațiilor respective, păstrând informațiile anterioare vizibile. Pot fi vizate următoarele modificări:</p> <p>1. responsabilitatea generală pentru securitate este atribuită unei alte persoane decât cea numită la punctul 1.8 din apendicele 6-C2 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998;</p> <p>2. orice alte modificări legate de spațiile de lucru sau proceduri care ar putea avea un impact semnificativ asupra securității;</p> <p>(c) [numele agentului RA3] îi va informa pe</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>transportatorul ACC3 și pe agenții RA3 cărora le livrează mărfuri și/sau poștă securizate destinate transportului aerian în cazul în care își încetează activitatea comercială, nu mai are ca obiect de activitate operațiuni cu mărfuri/poștă destinate transportului aerian sau nu mai poate îndeplini cerințele validate în prezentul raport;</p> <p>(d) [numele agentului RA3] va menține nivelul de securitate confirmat de prezentul raport ca fiind conform cu obiectivul stabilit în lista de verificare și, dacă este cazul, va implementa și va aplica, până la următoarea validare a activităților sale, orice măsuri de securitate suplimentare necesare pentru a fi desemnat agent RA3 în cazul în care se constată că standardele de securitate sunt insuficiente.</p> <p>În numele [numele agentului RA3], îmi asum întreaga răspundere pentru prezenta declarație.</p> <p>Numele:</p> <p>Funcția în cadrul societății:</p> <p>Data:</p>					
--	--	--	--	--	--

Semnătura:					
APENDICELE 6-H3 DECLARAȚIE- ANGAJAMENT – EXPEDITOR CUNOSCUȚ DINTR-O ȚARĂ TERTĂ VALIDAT UE ÎN MATERIE DE SECURITATE A AVIAȚIEI (KC3) În numele [numele expeditorului KC3], am luat notă de următoarele: Prezentul raport stabilește nivelul de securitate aplicat operațiunilor cu mărfuri destinate transportului aerian către UE/SEE din punctul de vedere al standardelor de securitate enumerate sau menționate în lista de verificare. [Numele expeditorului KC3] poate fi desemnat „expeditor cunoscut dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației” (KC3) numai după ce validarea UE de securitate a aviației a fost încheiată cu mențiunea „SUCCES” de către un validator UE de securitate a aviației înregistrat în baza de date a Uniunii privind			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>securitatea lanțului de aprovizionare.</p> <p>Dacă raportul constată o neconformitate a măsurilor de securitate la care se referă, desemnarea [numele expeditorului KC3] ca expeditor KC3 obținută deja pentru acest spațiu de lucru poate fi retrasă, fapt care va împiedica [numele expeditorului KC3] să livreze mărfuri sau poștă securizate destinate transportului aerian către UE/SEE unui transportator ACC3 sau unui agent abilitat dintr-o țară terță validat UE în materie de securitate a aviației (RA3). Raportul este valabil cinci ani și, prin urmare, expiră la 1998, cel târziu.</p> <p>În numele [numele expeditorului KC3], declar că:</p> <p>(a) [numele expeditorului KC3] va accepta efectuarea acțiunilor subsecvente adecvate în scopul monitorizării standardelor confirmate de raport;</p> <p>(b) orice modificări ale operațiunilor [numele expeditorului KC3] pentru care nu este necesară o</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>revalidare completă vor fi înscrise în raportul original prin adăugarea informațiilor respective, păstrând informațiile anterioare vizibile. Pot fi vizate următoarele modificări:</p> <p>1. responsabilitatea generală pentru securitate este atribuită unei alte persoane decât cea numită la punctul 1.9 din apendicele 6-C4 la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998;</p> <p>2. orice alte modificări legate de spațiile de lucru sau proceduri care ar putea avea un impact semnificativ asupra securității;</p> <p>(c) [numele expeditorului KC3] îi va informa pe transportatorul ACC3 și pe agenții RA3 cărora le livrează mărfuri și/sau poștă securizate destinate transportului aerian în cazul în care își încetează activitatea comercială, nu mai are ca obiect de activitate operațiuni cu mărfuri/poștă destinate transportului aerian sau nu mai poate îndeplini cerințele validate în prezentul raport;</p> <p>(d) [numele expeditorului KC3] va menține nivelul de</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>securitate confirmat de prezentul raport ca fiind conform cu obiectivul stabilit în lista de verificare și, dacă este cazul, va implementa și va aplica, până la următoarea validare a activităților sale, orice măsuri de securitate suplimentare necesare pentru a fi desemnat expeditor KC3 în cazul în care se constată că standardele de securitate sunt insuficiente.</p> <p>În numele [numele expeditorului KC3], îmi asum întreaga răspundere pentru prezenta declarație.</p> <p>Numele:</p> <p>Funcția în cadrul societății:</p> <p>Data:</p> <p>Semnătura:</p>					
<p>APENDICELE 6-I</p> <p>Dispozițiile privind mărfurile cu risc ridicat sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 236 HRCM sunt toate expedierile de mărfuri și poștă:</p> <p>1) care arată semne evidente de încălcare a integrității într-o măsură în care ar fi permis introducerea unui articol interzis, sau care sunt suspecte; sau</p> <p>2) care figurează în informațiile operative specifice, unde se indică faptul că marfa sau poștă reprezintă o</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

	amenințare pentru aviația civilă. Procedurile suplimentare privind mărfurile și poșta cu risc ridicat fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.				
APENDICELE 6-J Dispozițiile privind utilizarea echipamentelor pentru controalele de securitate sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe		
7. POȘTA TRANSPORTATORULUI AERIAN ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORULUI AERIAN 7.0. DISPOZIȚII GENERALE În lipsa unor dispoziții contrare sau cu excepția cazului în care implementarea măsurilor de securitate menționate în capitolele 4, 5 și 6 este asigurată de o autoritate, un operator aeroportuar, o entitate sau un alt transportator aerian, un transportator aerian trebuie	PNSA pct.237. Transportatorul aerian sau Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol referitoare la poșta sa de transportator aerian și la materialele sale de transportator aerian.	Parțial compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea		

<p>securitate și protejate în conformitate cu prevederile privind bagajele de mână din capitolul 4.</p> <p>7.1.3. Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian care urmează să fie încărcate pe o aeronavă fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>			<p>Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe</p>		
<p>7.2. MATERIALE ALE TRANSPORTATORULUI AERIAN UTILIZATE PENTRU PROCESAREA PASAGERILOR ȘI A BAGAJELOR</p> <p>7.2.1. Materialele transportatorului aerian care sunt utilizate în scopul procesării pasagerilor și a bagajelor și care ar putea fi folosite pentru a compromite securitatea aviației trebuie să fie protejate sau ținute sub supraveghere, în vederea prevenirii accesului neautorizat. Serviciile de autoînregistrare (self check-in) și opțiunile internet aplicabile a căror utilizare de către pasageri este permisă</p>	<p>PNSA pct. 239</p> <p>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, în vederea prevenirii accesului neautorizat, de către transportatorul aerian.</p> <p>Serviciile de auto înregistrare (self check-in) și opțiunile internet aplicabile a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate ca acces autorizat la astfel de materiale.</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>trebuie să fie considerate ca acces autorizat la astfel de materiale.</p> <p>7.2.2. Materialele scoase din uz care ar putea fi utilizate pentru a facilita accesul neautorizat sau pentru a introduce bagaje în zona de securitate cu acces restricționat sau într-o aeronavă trebuie distruse sau anulate.</p>	<p>PNSA pct. 240</p> <p>Transportatorul aerian asigură că materialele scoase din uz care ar putea fi utilizate pentru a facilita accesul neautorizat sau pentru a introduce bagaje în zona de securitate cu acces restricționat sau într-o aeronavă sunt distruse sau anulate.</p>	Compatibil			
<p>7.2.3. Sistemele de control al plecărilor și sistemele de înregistrare trebuie gestionate astfel încât să se împiedice accesul neautorizat. Serviciile de autoînregistrare a căror utilizare de către pasageri este permisă trebuie să fie considerate ca acces autorizat la astfel de sisteme.</p>	<p>PNSA pct. 241</p> <p>Transportatorul aerian asigură că sistemele de control al plecărilor și sistemele de înregistrare sunt gestionate astfel încât să se împiedice accesul neautorizat. Serviciile de auto înregistrare a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate ca acces autorizat la astfel de sisteme.</p>	Compatibil			
<p>8. PROVIZIILE DE BORD</p> <p>8.0. DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>8.0.1. În lipsa unor dispoziții contrare, autoritatea,</p>	<p>PNSA pct. 242</p> <p>Operatorul aeroportuar sau transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, furnizorul abilitat sau furnizorul cunoscut asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p>	Compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea		

<p>operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea responsabilă în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie să asigure implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.</p> <p>8.0.2. În sensul prezentului capitol, „provizii de bord” înseamnă toate obiectele destinate a fi luate la bordul unei aeronave pentru utilizarea, consumul sau achiziționarea de către pasageri sau echipaj în timpul unui zbor, altele decât: (a) bagajele de mână; și (b) articolele transportate de alte persoane decât pasagerii; și (c) poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian. În sensul prezentului capitol, „furnizor abilitat de provizii de bord” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă norme și standarde comune de securitate la un nivel suficient pentru a i se</p>	<p>PNSA pct. 6</p> <p>„provizii de bord” înseamnă totalitatea bunurilor care urmează să fie luate la bordul unei aeronave pentru a fi utilizate, consumate sau cumpărate de către pasageri ori echipaj în timpul aflării aeronavei în zbor, cu excepția:</p> <p>(a) bagajele de mână;</p> <p>(b) obiecte transportate de alte persoane decât pasagerii; și</p> <p>(c) poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian;</p> <p>„furnizor de provizii de bord abilitat” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă normele și standardele comune de securitate suficiente pentru a permite livrarea proviziilor de bord direct în aeronavă;</p> <p>„furnizor de provizii de bord</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>permite livrarea proviziilor de bord direct la aeronavă. În sensul prezentului capitol, „furnizor cunoscut de provizii de bord” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă norme și standarde comune de securitate la un nivel suficient pentru a i se permite livrarea proviziilor de bord la un transportator aerian sau la un furnizor abilitat, dar nu direct la aeronavă.</p> <p>8.0.3. Proviziile sunt considerate provizii 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.</p> <p>8.0.4. Lista articolelor interzise în proviziile de bord coincide cu lista din apendicele 1-A. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctul 1.6.</p>	<p>cunoscut” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă normele și standardele comune de securitate suficiente pentru a permite livrarea proviziilor de bord unui transportator aerian sau unui furnizor reglementat, nu direct în aeronavă;</p> <p>PNSA pct. 244 Proviziile sunt considerate provizii 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.</p> <p>PNSA pct. 245 Lista articolelor interzise în proviziile de bord coincide cu lista din punctul 126 Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctele 122-125.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>8.1. MĂSURI DE SECURITATE</p>	<p>PNSA pct. 246 Proviziile de bord sunt supuse controlului de securitate</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>8.1.1. Măsurile de securitate – dispoziții generale</p> <p>8.1.1.1. Proviziile de bord trebuie supuse controlului de securitate înainte de a fi introduse într-o zonă de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care:</p> <p>(a) 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; sau</p> <p>(b) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un 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; sau</p> <p>(c) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor</p>	<p>înainte de a fi introduse într-o zonă de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care:</p> <p>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; sau</p> <p>2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un 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; sau</p> <p>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.</p> <p>4) Atunci când există orice</p>				
---	---	--	--	--	--

<p>cunoscut și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea la transportatorul aerian sau la furnizorul abilitat.</p> <p>8.1.1.2. 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, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.</p> <p>8.1.1.3. Măsurile de securitate aplicate proviziilor de bord fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>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, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe</p>		
<p>8.1.2. Controlul de securitate</p>					

<p>8.1.2.1. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de bord, mijloacele sau metoda utilizate trebuie să țină cont de natura proviziilor și să corespundă unui standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul proviziilor.</p>	<p>PNSA pct. 247 La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de bord, mijloacele sau metoda utilizată țină cont de natura proviziilor și corespunde unui standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul proviziilor.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>8.1.2.2. Controlul de securitate aplicat proviziilor de bord face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>			<p>Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe</p>		
<p>8.1.2.3. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) control vizual; (b) control manual; (c) echipamente cu raze X; (d) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); (e) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu litera (a); (f) câini dresați pentru 	<p>PNSA pct. 248 Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate:</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 pct. (1). 	<p>Compatibil</p>			

<p>detectarea explozibililor, în combinație cu litera (a). În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă obiectul conține 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.</p>				<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de consultare</p>	
<p>8.1.3. Aprobarea furnizorilor abilitați</p> <p>8.1.3.1. Furnizorii abilitați trebuie să fie aprobați de autoritatea competentă. Aprobarea ca furnizor abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru. Orice entitate care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctul 8.1.5 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.</p>	<p>PNSA pct. 250</p> <p>Furnizorii abilitați trebuie să fie aprobați de AAC. Aprobarea ca furnizor abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru. Orice entitate care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctul 256 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.</p> <p>PNSA pct. 251</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>8.13.2. Pentru aprobarea furnizorilor abilitați se aplică următoarea procedură:</p> <p>(a) entitatea trebuie să solicite aprobarea autorității competente a statului membru în care este amplasat punctul său de lucru pentru a i se acorda statutul de furnizor abilitat. Solicitantul trebuie să prezinte autorității competente în cauză un program de securitate. Programul trebuie să descrie metodele și procedurile de urmat de către furnizor pentru a se conforma cerințelor de la punctul 8.1.5 Programul trebuie să descrie și modul în care conformitatea cu aceste metode și proceduri urmează să fie monitorizată de către furnizorul însuși. Solicitantul trebuie, de asemenea, să prezinte „Declarația-angajament – furnizor abilitat de provizii de bord” care este prezentată în apendicele 8-A. Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal sau de către persoana responsabilă cu securitatea. Declarația semnată rămâne în păstrarea</p>	<p>Pentru aprobarea furnizorilor abilitați se aplică următoarea procedură:</p> <p>1) entitatea solicită aprobarea AAC pentru a i se acorda statutul de furnizor abilitat. Solicitantul prezintă AAC un program de securitate. Programul descrie metodele și procedurile de urmat de către furnizor pentru a se conforma cerințelor de la punctul 258, Programul descrie și modul în care conformitatea cu aceste metode și proceduri urmează să fie monitorizată de către furnizorul însuși. Solicitantul, de asemenea, prezintă „Declarația-angajament – furnizor abilitat de provizii de bord” care este prezentată în punctul 257. Această declarație este semnată de reprezentantul legal sau de către persoana responsabilă cu securitatea. Declarația semnată rămâne în păstrarea AAC.</p> <p>2) 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 cerințelor de la punctul 256 care sunt aplicate de</p>	<p>Compatibil</p>			
--	--	-------------------	--	--	--

<p>autorității competente în cauză;</p> <p>(b) autoritatea competentă sau un validator UE de securitate a aviației care acționează în numele acesteia trebuie să examineze programul de securitate și apoi să efectueze o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul se conformează cerințelor de la punctul 8.1.5;</p> <p>(c) dacă autoritatea competentă consideră că informațiile furnizate în temeiul literelor (a) și (b) sunt satisfăcătoare, aceasta poate aproba furnizorul ca furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate. Dacă autoritatea competentă consideră că aceste informații nu sunt satisfăcătoare, motivele sale trebuie notificate prompt entității care solicită aprobarea ca furnizor abilitat.</p> <p>8.1.3.3. Un furnizor abilitat trebuie să fie revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea</p>	<p>transportatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii cunoscuți;</p> <p>3) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subp. 1 și 2) sunt satisfăcătoare, aceasta poate aproba furnizorul ca furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate. Dacă AAC consideră că aceste informații nu sunt satisfăcătoare, motivele sale sunt notificate prompt entității care solicită aprobarea ca furnizor abilitat.</p> <p>PNSA pct. 252</p> <p>Un furnizor abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani. Revalidarea include efectuarea</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>trebuie să includă efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă furnizorul abilitat respectă în continuare cerințele de la punctul 8.1.5. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale furnizorului abilitat de către autoritatea competentă în conformitate cu programul său național de control al calității poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele de la punctul 8.1.5.</p>	<p>unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă furnizorul abilitat respectă în continuare cerințele de la punctul 256.</p> <p>O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale furnizorului abilitat de către AAC în conformitate cu programul național de control al calității poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele de la punctul 256.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>8.1.3.4. În cazul în care consideră că furnizorul abilitat nu mai respectă cerințele de la punctul 8.1.5, autoritatea competentă trebuie să-i retragă statutul de furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate.</p>	<p>PNSA pct. 253</p> <p>În cazul în care consideră că furnizorul abilitat nu mai respectă cerințele de la punctul 256, AAC retrage statutul de furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>8.1.3.5. Fără a aduce atingere dreptului statelor membre de a aplica măsuri mai stricte în temeiul articolului 6 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, un furnizor abilitat aprobat în conformitate cu punctul 8.1.3 trebuie să fie</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

recunoscut în toate statele membre.					
<p>8.1.4. Desemnarea furnizorilor cunoscuți</p> <p>8.1.4.1. Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctul 8.1.5 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”). Această prevedere nu se aplică în cazul unui furnizor abilitat.</p> <p>8.1.4.2. Pentru a fi desemnat ca furnizor cunoscut, furnizorul trebuie să prezinte entității de desemnare: (a) „declarația-angajament – furnizor cunoscut de provizii de bord” care figurează în appendicele 8-B. Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal; și (b) programul de securitate care conține măsurile de securitate menționate la punctul 8.1.5.</p> <p>8.1.4.3. Toți furnizorii</p>	<p>PNSA pct. 254</p> <p>Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctul 256 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”). Această prevedere nu se aplică în cazul unui furnizor abilitat.</p> <p>PNSA pct. 255</p> <p>Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>cunoscuți trebuie să fie desemnați pe baza validării: (a) pertinentei și exhaustivității programului de securitate în ceea ce privește punctul 8.1.5; și (b) implementării fără deficiențe a programului de securitate. Dacă autoritatea competentă sau entitatea de desemnare nu mai are convingerea că furnizorul cunoscut respectă cerințele de la punctul 8.1.5, entitatea de desemnare îi retrage acestuia statutul de furnizor cunoscut fără întârziere.</p>	<p>PNSA pct. 255 Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
<p>8.1.4.4. Autoritatea competentă trebuie să precizeze în programul său național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 dacă validarea programului de securitate și a implementării acestuia trebuie efectuate de un auditor național, de un validator UE în materie de securitate a aviației sau de o persoană care acționează în numele entității de desemnare, numită și pregătită în acest scop.</p>	<p>PNSA pct. 255. Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>Validările trebuie să fie înregistrate și, în lipsa unor dispoziții contrare ale prezentului act legislativ, trebuie efectuate înainte de desemnare și repetate, ulterior, la fiecare doi ani. Dacă validarea nu se face în numele entității de desemnare, orice înregistrare a acesteia trebuie pusă la dispoziția respectivei entități.</p> <p>8.1.4.5. Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează fie:</p> <p>(a) printr-o vizită la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau</p> <p>(b) prin controale regulate, efectuate la recepționarea proviziilor livrate de respectivul furnizor cunoscut, începând după desemnare, care includ:</p> <p>— o verificare a faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului cunoscut a fost pregătită în mod adecvat; și</p> <p>— o verificare a faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat; și</p>	<p>PNSA pct. 255</p> <p>Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
---	--	---------------------------	---	--	--

<p>— controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor necunoscut.</p> <p>Aceste controale trebuie să fie efectuate în mod imprevizibil și trebuie să aibă loc cel puțin o dată la trei luni, fie să vizeze cel puțin 20 % din livrările furnizorului cunoscut către entitatea de desemnare. Opțiunea (b) poate fi utilizată numai dacă autoritatea competentă a precizat în programul său național de securitate a aviației civile faptul că validarea se efectuează de către o persoană care acționează în numele entității de desemnare.</p> <p>8.1.4.6. Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al entității de desemnare.</p> <p>8.1.4.7. Entitatea de desemnare trebuie să păstreze:</p> <p>(a) o listă a tuturor</p>	<p>PNSA pct. 255</p> <p>Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p> <p>PNSA pct. 255</p> <p>Desemnarea furnizorilor</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p> <p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale</p>		
--	--	---------------------------	--	--	--

<p>furnizorilor cunoscuți pe care i-a desemnat, care să precizeze data de expirare a desemnării lor; și</p> <p>(b) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor cunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.</p> <p>La cerere, aceste documente se pun la dispoziția autorității competente în scopul monitorizării conformității.</p>	<p>recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
<p>8.1.5. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de transportatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii cunoscuți</p> <p>8.1.5.1. Transportatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii cunoscuți de provizii de bord au următoarele obligații:</p> <p>(a) să numească o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>(b) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de pregătire</p>	<p>PNSA pct. 256</p> <p>Transportatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii recunoscuți de provizii de bord au următoarele obligații:</p> <p>1) să numească o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNISA înainte de a li se acorda acces la aceste provizii; și</p> <p>3) să nu permită accesul</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu punctul 11.2.7 înainte de a li se acorda acces la aceste provizii; și</p> <p>(c) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de bord; și (d) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord; și</p> <p>(e) 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. Litera (e) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.</p> <p>8.1.5.2. Dacă un furnizor cunoscut utilizează pentru transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor cunoscut al transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat, furnizorul cunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la punctul 8.1.5.1.</p>	<p>neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de bord; și</p> <p>4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord; și</p> <p>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.</p> <p>Subp. 5) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.</p> <p>Dacă un furnizor recunoscut utilizează pentru transportul proviziilor o altă societate 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 prezentul punct.</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

8.1.5.3. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de transportatorii aerieni și de furnizorii abilitați fac de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.	Măsurile de securitate care sunt aplicate de transportatori aerieni și de furnizori abilitați de asemenea fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.	Compatibil			
8.2. PROTECȚIA PROVIZIILOR DE BORD Dispozițiile detaliate privind protecția proviziilor de bord sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe		
8.3. MĂSURI SUPLIMENTARE DE SECURITATE PENTRU FURNIZAREA LICHIDELOR, AEROSOLILOR, GELURILOR ȘI A PUNGILOR CU SIGILIU LA BORDUL AERONAVEI 8.3.1. Pungile cu sigiliu care sunt destinate uzului la bordul aeronavei trebuie livrate într-un ambalaj cu sigiliu, într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces	PNSA pct. 258 Pungile cu sigiliu care sunt 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.	Compatibil			

<p>restricționat.</p> <p>8.3.2. 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 trebuie protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate.</p> <p>8.3.3. Dispoziții detaliate pentru măsurile suplimentare de securitate pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>PNSA pct. 259</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe</p>		
<p>APENDICELE 8-A</p> <p>DECLARAȚIE-ANGAJAMENT</p> <p>FURNIZOR ABILITAT DE PROVIZII DE BORD</p> <p>În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) și cu actele de punere în</p>	<p>PNSA pct. 257</p> <p>Furnizorul abilitat de provizii de bord trebuie să depună o declarație după cum urmează: „În conformitate cu Programul național de securitate în</p>				

<p>aplicare a acestuia, declar că:</p> <p>— după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al societății sunt adevărate și corecte;</p> <p>— practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate vor fi implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;</p> <p>— programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației Uniunii, cu excepția cazului în care [numele societății] informează [numele autorității competente] că nu mai dorește să furnizeze provizii de bord direct la aeronave (și, prin urmare, nu mai dorește să funcționeze ca furnizor abilitat);</p> <p>— [numele societății] va informa [numele autorității competente] în scris cu privire la:</p> <p>(a) modificările minore aduse programului său de securitate, cum ar fi numele societății, numele și datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea,</p>	<p>domeniul aviației civile și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că:</p> <p>- după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al societății sunt adevărate și corecte;</p> <p>- practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate sunt implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;</p> <p>- programul de securitate este actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației RM, cu excepția cazului în care [numele societății] informează AAC că nu mai dorește să furnizeze provizii de bord direct la aeronave (și, prin urmare, nu mai dorește să funcționeze ca furnizor abilitat);</p> <p>- [numele societății] va informa AAC în scris cu privire la:</p> <p>(a) modificările minore aduse programului său de securitate, cum ar fi numele societății, numele și datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, cu promptitudine, dar cel târziu în termen de 10</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>cu promptitudine, dar cel târziu în termen de 10 zile lucrătoare; și</p> <p>(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 aplicabilă a Uniunii sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;</p> <p>— pentru a asigura conformitatea cu legislația aplicabilă a Uniunii, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor necesare și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;</p> <p>— [numele societății] va informa [numele autorității competente] 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;</p> <p>— [numele societății] se va</p>	<p>zile lucrătoare; și</p> <p>(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 aplicabilă a Republicii Moldova sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;</p> <p>- pentru a asigura conformitatea cu legislația aplicabilă a RM, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor necesare și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;</p> <p>- [numele societății] va informa AAC 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;</p> <p>- [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu capitolul 11 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al societății; și — [numele societății] va informa [numele autorității competente] în cazul în care:</p> <p>(a) își încetează activitatea; (b) nu mai furnizează provizii de bord direct la aeronave; sau (c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Uniunii.</p> <p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație. Numele: Funcția în cadrul societății: Data: Semnătura:</p>	<p>pregătire în conformitate cu prevederile PNISA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al societății; și - [numele societății] va informa AAC în cazul în care:</p> <p>(a) își încetează activitatea; (b) nu mai furnizează provizii de bord direct la aeronave; sau (c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile.</p> <p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.</p> <p>Numele: Funcția în cadrul societății: Data: Semnătura:”</p> <p>Ghidul de aprobare/desemnare a furnizorilor abilitati / recunoscuți de provizii de bord și listele de verificare fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.</p>				
<p>APENDICELE 8-B</p> <p>DECLARAȚIE-ANGAJAMENT</p> <p>FURNIZOR CUNOSCUT DE PROVIZII DE BORD</p> <p>În conformitate cu</p>	<p>PNSA pct. 255</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz,</p>		

<p>Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că:</p> <p>— [numele societății]:</p> <p>(a) va numi o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>(b) se va asigura că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu punctul 11.2.7 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 înainte de a li se permite accesul la aceste provizii. În plus, se va asigura că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de bord beneficiază de pregătire conform punctului 11.2.3.3 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998, iar persoanele care aplică alte măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de bord beneficiază de pregătire în conformitate cu punctul 11.2.3.10 din anexa la</p>	<p>Desemnarea furnizorilor recunoscuți se face în baza unei proceduri elaborate de AAC.</p>		<p>specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
---	---	--	--	--	--

<p>Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998; și</p> <p>(c) nu va permite accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de bord; și (d) se va asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord; și</p> <p>(e) va aplica sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de bord sau le va proteja fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene).</p> <p>Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor cunoscut al transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat, [numele societății] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menționate anterior.</p> <p>— în scopul asigurării conformității, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>de inspectori;</p> <p>— [numele societății] va informa [numele 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;</p> <p>— [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu capitolul 11 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin; și</p> <p>— [numele societății] va informa [numele transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat căruia îi furnizează provizii de bord] în cazul în care: (a) își încetează activitatea; sau (b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Uniunii. Îmi asum întreaga responsabilitate pentru</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă norme și standarde comune de securitate la un nivel suficient pentru a i se permite livrarea proviziilor de aeroport în zone de securitate cu acces restricționat.</p> <p>9.0.3. 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.</p> <p>9.0.4. Lista articolelor interzise în proviziile de aeroport coincide cu lista din apendicele 1-A. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctul 1.6.</p>	<p>„furnizor cunoscut de provizii de aeroport” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă norme și standarde comune de securitate la un nivel suficient pentru a i se permite livrarea proviziilor de aeroport în zone de securitate cu acces restricționat;</p> <p>PNSA pct. 262 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.</p> <p>PNSA pct. 264 Lista articolelor interzise în proviziile de aeroport coincide cu lista din punctul 126. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctele 122-125.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>9.1. MĂSURI DE SECURITATE</p> <p>9.1.1. Măsurile de securitate – dispoziții generale</p>	<p>PNSA pct. 265</p>				

<p>9.1.1.1. 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:</p> <p>(a) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un operator 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</p> <p>(b) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor cunoscut sau un furnizor abilitat și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri și până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat.</p> <p>9.1.1.2. Proviziile de aeroport care provin din zone de securitate cu acces restricționat pot fi exceptate de la aceste măsuri de</p>	<p>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:</p> <p>1) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către operator 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</p> <p>2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor cunoscut sau un furnizor abilitat și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri și până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat.</p> <p>PNSA 266. Proviziile de aeroport care provin din zone de securitate cu acces restricționat pot fi exceptate de la aceste măsuri de securitate.</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>securitate.</p> <p>9.1.1.3. 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, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.</p>	<p>PNSA pct. 267</p> <p>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, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.</p>	Compatibil			
<p>9.1.2. Controlul de securitate</p> <p>9.1.2.1. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de aeroport, mijloacele sau metoda utilizată trebuie să țină cont 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.</p> <p>9.1.2.2. Controlul de</p>	<p>PNSA pct. 268</p> <p>La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de aeroport, mijloacele sau metoda utilizată trebuie să țină cont 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.</p> <p>PNSA pct. 269</p>	Compatibil			

<p>securitate aplicat proviziilor de aeroport face de asemenea obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>[...] Masurile de securitate suplimentare aplicate proviziilor de aeroport fac obiectul unor dispoziții suplimentare emise de AAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		
<p>9.1.2.3. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate:</p> <p>(a) control vizual;</p> <p>(b) control manual;</p> <p>(c) echipamente cu raze X;</p> <p>(d) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);</p> <p>(e) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu litera (a);</p> <p>(f) câini dresați pentru detectarea explozibililor, în combinație cu litera (a).</p> <p>În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă obiectul conține 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.</p>	<p>PNSA pct. 269</p> <p>Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate a proviziilor de aeroport:</p> <p>1) control vizual;</p> <p>2) control manual;</p> <p>3) echipamente cu raze X;</p> <p>4) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);</p> <p>5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu litera (a);</p> <p>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.</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>deficiențe a programului de securitate. În cazul în care autoritatea competentă sau operatorul aeroportuar nu mai are convingerea că furnizorul cunoscut respectă cerințele de la punctul 9.1.4, respectivul operator aeroportuar trebuie să retragă statutul de furnizor cunoscut fără întârziere.</p> <p>9.1.3.4. Autoritatea competentă trebuie să precizeze în programul său național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 dacă validarea programului de securitate și a implementării acestuia trebuie efectuate de un auditor național, de un validator UE în materie de securitate a aviației sau de o persoană care acționează în numele operatorului aeroportuar, numită și pregătită în acest scop. Validările trebuie să fie înregistrate și, în lipsa unor dispoziții contrare ale prezentului act legislativ, trebuie efectuate înainte de desemnare și repetate,</p>	<p>2) implementării fără deficiențe a programului de securitate. În cazul în care AAC nu mai are convingerea că furnizorul cunoscut respectă cerințele de la punctele 277 și 278, AAC retrage statutul de furnizor cunoscut fără întârziere.</p> <p>PNSA pct. 273 Validarea programului de securitate și a implementării acestuia trebuie efectuate de o persoană care acționează în numele operatorului aeroportuar, numită și pregătită în materie de securitate a aviației, în acest scop. Validările trebuie să fie înregistrate și, în lipsa unor dispoziții contrare ale prezentului act legislativ, trebuie efectuate înainte de desemnare și repetate, ulterior, la fiecare doi ani.</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>ulterior, la fiecare doi ani. Dacă validarea nu se face în numele operatorului aeroportuar, orice înregistrare a acesteia trebuie pusă la dispoziția operatorului aeroportuar.</p> <p>9.1.3.5. Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează fie:</p> <p>(a) printr-o vizită la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau</p> <p>(b) prin controale regulate, efectuate cu ocazia accesului în zona de securitate cu acces restricționat, ale proviziilor livrate de respectivul furnizor cunoscut, începând după desemnare, care includ:</p> <p>— o verificare a faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului cunoscut a fost pregătită în mod adecvat; și</p> <p>— o verificare a faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat; și</p> <p>— controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor</p>	<p>PNSA pct. 274</p> <p>Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează fie:</p> <p>1) printr-o inspecție la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau</p> <p>2) prin controale regulate, efectuate cu ocazia accesului în zona de securitate cu acces restricționat, ale proviziilor livrate de respectivul furnizor cunoscut, începând după desemnare, care includ:</p> <p>a) o verificare a faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului cunoscut a fost pregătită în mod adecvat; și</p> <p>b) o verificare a faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat; și</p> <p>c) controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor necunoscut.</p> <p>Aceste controale trebuie să fie</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>necunoscut.</p> <p>Aceste controale 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 operatorul aeroportuar.</p> <p>Opțiunea (b) poate fi utilizată numai dacă autoritatea competentă a precizat în programul său național de securitate a aviației civile faptul că validarea se efectuează de către o persoană care acționează în numele operatorului aeroportuar.</p>	<p>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 operatorul aeroportuar.</p>			<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de consultare</p>	
<p>9.1.3.6. Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al operatorului aeroportuar.</p>	<p>PNSA pct. 275</p> <p>Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al operatorului aeroportuar.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>9.1.3.7. Operatorul aeroportuar trebuie să păstreze:</p> <p>(a) o listă a tuturor furnizorilor cunoscuți pe care i-a desemnat, care să precizeze data de expirare a desemnării lor; și</p>	<p>PNSA pct. 276</p> <p>Operatorul aeroportuar trebuie să păstreze:</p> <p>1) o listă a tuturor furnizorilor cunoscuți pe care i-a desemnat, care să precizeze data de expirare a desemnării lor; și</p> <p>2) declarația semnată, o copie</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>(b) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor cunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.</p> <p>La cerere, aceste documente se pun la dispoziția autorității competente în scopul monitorizării conformității.</p>	<p>a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor cunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.</p> <p>La cerere, aceste documente se pun la dispoziția autorității competente în scopul monitorizării conformității.</p>				
<p>9.1.4. Măsuri de securitate care trebuie aplicate de un furnizor cunoscut sau de un operator aeroportuar</p> <p>9.1.4.1. Un furnizor cunoscut de provizii de aeroport sau un operator aeroportuar care livrează provizii de aeroport în zona de securitate cu acces restricționat are următoarele obligații:</p> <p>(a) să numească o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>(b) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în</p>	<p>PNSA pct. 277</p> <p>Un furnizor cunoscut de provizii de aeroport sau un operator aeroportuar care livrează provizii de aeroport în zona de securitate cu acces restricționat are următoarele obligații:</p> <p>1) să numească o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNISA înainte de a li se permite accesul la aceste provizii; și</p> <p>3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>conformitate cu punctul 11.2.7 înainte de a li se permite accesul la aceste provizii; și</p> <p>(c) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și (d) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și</p> <p>(e) 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.</p> <p>Litera (e) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.</p> <p>9.1.4.2. Dacă un furnizor cunoscut utilizează pentru transportul proviziilor la aeroport o altă societate care nu este furnizor cunoscut al operatorului aeroportuar, furnizorul cunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la prezentul punct.</p>	<p>lucru și provizii de aeroport; și</p> <p>4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și</p> <p>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.</p> <p>Subp. 5) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.</p> <p>PNSA pct. 278</p> <p>Dacă un furnizor cunoscut utilizează pentru transportul proviziilor la aeroport o altă societate care nu este furnizor cunoscut al operatorului aeroportuar, furnizorul cunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la prezentul punct.</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>9.2. PROTECȚIA PROVIZIILOR DE AEROPORT</p> <p>Dispoziții detaliate privind protecția proviziilor de aeroport sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>			<p>Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe</p>		
<p>9.3. MĂSURI SUPLIMENTARE DE SECURITATE PENTRU FURNIZAREA LICHIDELOR, AEROSOLILOR, GELURILOR ȘI A PUNGILOR CU SIGILIU</p> <p>9.3.1. 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.</p> <p>9.3.2. 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</p>	<p>PNSA pct. 279 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.</p> <p>PNSA pct. 280 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</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			

<p>cu sigiliu trebuie protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate.</p> <p>9.3.3. Dispoziții detaliate pentru măsurile suplimentare de securitate pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	<p>împotriva oricăror intervenții neautorizate.</p>		<p>Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe</p>		
<p>APENDICELE 9-A</p> <p>DECLARAȚIE-ANGAJAMENT FURNIZOR CUNOSCUȚ DE PROVIZII DE AEROPORT</p> <p>În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că: — [numele societății]:</p> <p>(a) va numi o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>(b) se va asigura că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de pregătire generală de conștientizare în</p>	<p>PNSA pct. 281</p> <p>Furnizor cunoscut de provizii de aeroport trebuie să depună o Declarație-angajament după cum urmează. „În conformitate cu Programul național de securitate în domeniul aviației civile și cu actele de punere în aplicare a acestuia, declar că: -[numele societății]:</p> <p>(a) va numi o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul societății; și</p> <p>(b) se va asigura că persoanele</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>materie de securitate în conformitate cu punctul 11.2.7 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 înainte de a li se permite accesul la aceste provizii. În plus, se va asigura că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport beneficiază de pregătire conform punctului 11.2.3.3 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998, iar persoanele care aplică alte măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de aeroport beneficiază de pregătire în conformitate cu punctul 11.2.3.10 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998; și</p> <p>(c) nu va permite accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și</p> <p>(d) se va asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și</p> <p>(e) va aplica sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau</p>	<p>care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de pregătire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNISA înainte de a li se permite accesul la aceste provizii. În plus, se va asigura că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport beneficiază de pregătire conform PNISA pentru persoanele care efectuează controlul de securitate al poștei și mărfurilor transportatorului aerian, al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport, iar persoanele care aplică alte măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de aeroport beneficiază de pregătire conform PNISA pentru persoanele care aplică măsuri de securitate pentru poștă și materialele transportatorului aerian, pentru proviziile de bord și proviziile de aeroport; și</p> <p>(c) nu va permite accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și</p> <p>(d) se va asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le va proteja fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene).</p> <p>Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor cunoscut al operatorului aeroportuar, [numele societății] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menționate anterior.</p> <p>— în scopul asigurării conformității, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;</p> <p>— [numele societății] va informa [numele 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;</p>	<p>(e) va aplica sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le va proteja fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene).</p> <p>Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor cunoscut al operatorului aeroportuar, [numele societății] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menționate anterior.</p> <p>- în scopul asigurării conformității, [numele societății] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori;</p> <p>-[numele societății] va informa [numele 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;</p> <p>- [numele societății] se va</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>— [numele societății] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu capitolul 11 din anexa la Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin; și</p> <p>— [numele societății] va informa [numele operatorului aeroportuar] în cazul în care: (a) își încetează activitatea; sau (b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Uniunii.</p> <p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație. Reprezentant legal Numele: Data: Semnătura:</p>	<p>asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o pregătire în conformitate cu PNISA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin; și</p> <p>- [numele societății] va informa [numele operatorului aeroportuar] în cazul în care:</p> <p>(a) își încetează activitatea; sau</p> <p>(b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației aplicabile a Republicii Moldova.</p> <p>Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație. Reprezentant legal Numele: Data: Semnătura:”</p>				
<p>10. MĂSURILE DE SECURITATE ÎN ZBOR</p> <p>Nu există dispoziții în prezentul regulament.</p>					
<p>11. RECRUTAREA ȘI PREGĂTIREA PERSONALULUI</p> <p>11.0. DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>11.0.1. Autoritatea,</p>	<p>PNICSA pct. 4</p> <p>Prevederile programului se aplică pentru toate entitățile care fac obiectul prevederilor PNSA, respectiv pentru:</p> <p>1) operatorii aeroportuari;</p> <p>2) transportatorii aerieni;</p> <p>3) administratorii</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau entitatea care angajează persoane ce aplică sau sunt responsabile de aplicarea măsurilor de care este responsabilă în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie să se asigure că aceste persoane respectă standardele prevăzute în prezentul capitol.</p>	<p>aerodromurilor sau ale părților de aeroport desemnate ca zone demarcate ale aeroporturilor, pe care se operează zboruri din categoria celor prevăzute la art. 45 alin. (1) lit. (a) din Legea privind securitatea aeronautică nr.192/2019;</p> <p>4) structurile tehnice de exploatare la sol, întreținere și reparare ale aeronavelor, cu atribuții de protecție a aeronavelor sau al căror personal are acces la aeronavele parcate în zonele de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat sau în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat;</p> <p>5) entitățile publice cu atribuții specifice în zonele nonrestricționate, în zonele de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor;</p> <p>6) agenți abilitați, expeditorii cunoscuți, furnizori abilitați de provizii de bord, furnizori cunoscuți de provizii de bord și furnizori cunoscuți de provizii de aeroport;</p> <p>7) structurile care asigură controlul accesului și/sau activități de supraveghere și patrulare;</p>				
---	--	--	--	--	--

<p>11.0.2. În sensul prezentului capitol, „certificare” înseamnă o evaluare și confirmare oficială de către autoritatea competentă sau în numele acesteia, prin care se</p>	<p>8) agenți de handling și furnizori de alte de servicii la sol, cum sunt concordanța dintre bagaje și pasageri, sortarea, transportul și încărcarea/descărcarea bagajelor de cală; 9) furnizori de servicii de navigație aeriană și subcontractorii acestora; 10) centre de instruire a personalului în domeniul securității aviației civile; 11) furnizori de servicii de securitate a aviației civile, cu activitate în zonele de operațiuni aeriene și zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, care aplică măsuri de protecție a aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită.</p> <p>PNICSA pct. 8 „certificare” - o evaluare și confirmare oficială de către autoritatea competentă sau în numele acesteia, prin care se arată că o persoană a urmat cu succes și absolvit cu succes</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>arată că o persoană a urmat cu succes pregătirea în domeniu și deține competențele necesare pentru a îndeplini funcțiile atribuite la un nivel acceptabil.</p> <p>11.0.3. În sensul prezentului capitol, un „stat de rezidență” înseamnă orice țară în care o persoană este rezidentă neîntrerupt timp de cel puțin șase luni, iar o „lacună” în evidențele referitoare la studii sau la experiența de muncă înseamnă orice lacună mai mare de 28 de zile.</p> <p>11.0.4. În sensul prezentului capitol, „competență” înseamnă capacitatea de a demonstra cunoștințele și abilitățile adecvate.</p> <p>11.0.5. Competențele dobândite de o persoană înainte de recrutare pot fi luate în considerare la evaluarea nevoilor în materie de pregătire în temeiul prezentului capitol.</p> <p>11.0.6. În cazul în care competențele în domeniu</p>	<p>cursuri de instruire în domeniu și că respectiva persoană deține, la un nivel acceptabil, competențele necesare pentru a îndeplini funcțiile atribuite;</p> <p>PNICSA pct. 8 „Stat de rezidență” - orice țară în care o persoană este rezidentă de cel puțin șase luni (perioadă neîntreruptă), iar o „lacună” în evidențele referitoare la studii sau la experiența de muncă înseamnă orice lacună mai mare de 28 de zile.</p> <p>PNICSA 8. „competență” - capacitatea de a demonstra cunoștințele și abilitățile adecvate;</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>		<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după</p>	
---	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>impuse de prezentul regulament care nu sunt specifice securității aviației au fost dobândite prin pregătire care nu a fost asigurată de un instructor în conformitate cu punctul 11.5 din prezentul regulament și/sau prin cursuri care nu sunt specificate sau aprobate de autoritatea competentă, aceste competențe pot fi luate în considerare la evaluarea nevoilor în materie de pregătire în temeiul prezentului capitol.</p> <p>11.0.7. În cazul în care o persoană a beneficiat de pregătire și a dobândit competențe dintre cele menționate la punctul 11.2, nu este necesară repetarea pregătirii pentru alte funcții, cu excepția pregătirii periodice.</p>				procedura de avizare și poziția AAC.	
<p>11.1. RECRUTAREA</p> <p>11.1.1. Persoanele recrutate 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 trebuie să</p>	<p>PNSA pct. 306</p> <p>Persoanele recrutate 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 trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare</p>	Compatibil			

<p>fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor.</p> <p>11.1.2. Persoanele recrutate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor sau printr-o verificare înainte de angajare. În lipsa unor dispoziții contrare ale prezentului regulament, necesitatea efectuării fie a unei verificări a antecedentelor, fie a unei verificări înainte de angajare se stabilește de autoritatea competentă în conformitate cu normele naționale aplicabile.</p>	<p>aprofundată a antecedentelor.</p> <p>PNSA pct. 307</p> <p>Persoanele recrutate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat, sau care au acces neînsoțit la mărfurile și poșta destinate transportului aerian, la poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian, la proviziile de bord și proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare trebuie să fi trecut cu succes de o verificare aprofundată a antecedentelor.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>11.1.3. În conformitate cu normele aplicabile din legislația Uniunii și din legislația națională, o verificare a antecedentelor trebuie cel puțin:</p> <p>(a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare; și</p>	<p>PNSA pct. 308</p> <p>Subpct. 2) O verificare standard a antecedentelor trebuie:</p> <p>(a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;</p> <p>(b) să acopere cazierul judiciar din toate statele de rezidență</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>(b) să acopere cazierul judiciar din toate statele de rezidență din precedenții cinci ani, cel puțin; și</p> <p>(c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din precedenții cinci ani, cel puțin.</p> <p>11.1.4. În conformitate cu normele aplicabile din legislația Uniunii și din legislația națională, o verificare înainte de angajare trebuie cel puțin:</p> <p>(a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare; și</p> <p>(b) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din precedenții cinci ani, cel puțin; și</p> <p>(c) să impună persoanei semnarea unei declarații prin care să ofere detalii cu privire la orice antecedente penale înregistrate în toate statele de rezidență în precedenții cinci ani, cel puțin.</p> <p>11.1.5. Verificarea antecedentelor sau verificarea înainte de angajare trebuie să fie încheiată înainte ca persoana</p>	<p>din precedenții cinci ani, cel puțin;</p> <p>(c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din precedenții cinci ani, cel puțin....</p>			<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare și poziția AAC.</p> <p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare</p>	
---	---	--	--	---	--

<p>în cauză să participe la orice curs de pregătire în domeniul securității care presupune accesul la informații care nu sunt disponibile publicului. Verificarea antecedentelor trebuie repetată la intervale regulate care nu depășesc cinci ani.</p> <p>11.1.6. Procesul de recrutare pentru toate persoanele recrutate în conformitate cu punctele 11.1.1 și 11.1.2 trebuie să includă cel puțin depunerea unei cereri de angajare în formă scrisă și un interviu menite să ofere o evaluare inițială a capacităților și aptitudinilor.</p> <p>11.1.7. 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. Capacitățile și aptitudinile respective trebuie să fie evaluate în timpul procesului de</p>	<p>PNICSA pct. 50 Procesul de selectare include cel puțin depunerea unei cereri de angajare și un interviu menite să ofere o evaluare inițială a capacităților și aptitudinilor candidaților.</p> <p>PNSA pct. 311 [...] 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.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>		și poziția AAC.	
---	---	-------------------------------------	--	-----------------	--

<p>recrutare și înainte de finalizarea oricărei perioade de probă.</p> <p>11.1.8. Dosarele de recrutare, inclusiv rezultatele tuturor testelor de evaluare, se păstrează pentru toate persoanele recrutate în conformitate cu punctele 11.1.1 și 11.1.2, cel puțin pe durata contractului acestora.</p>	<p>Capacitățile și aptitudinile respective vor fi evaluate în timpul procesului de recrutare și înainte de finalizarea oricărei perioade de probă, în baza cerințelor și procedurilor elaborate de angajator.</p> <p>PNICSA pct. 51</p> <p>Documentele și alte înscrisuri privind selectarea, inclusiv rezultatele tuturor testelor de evaluare, pentru toate persoanele recrutate sunt păstrate pentru cel puțin pe toată perioada contractelor de muncă.</p>	Compatibil			
<p>11.2. PREGĂTIREA</p> <p>11.2.1. Obligații generale privind pregătirea</p> <p>11.2.1.1. Orice persoană trebuie să fi absolvit cu succes cursuri relevante de pregătire în domeniu înainte de a fi autorizată să aplice măsuri de securitate fără a fi supravegheată.</p>	<p>PNICSA pct. 20</p> <p>Categoriile de personal prevăzute în Anexa nr.1 trebuie să parcurgă instruirea inițială corespunzătoare însușirii competențelor necesare anterior preluării atribuțiilor de serviciu și înainte de a fi autorizate să aplice măsuri de securitate fără a fi supravegheate. Cerințele de instruire pentru fiecare categorie de personal sunt prevăzute în Anexa nr.4.</p>	Compatibil			

<p>11.2.1.2. Pregătirea persoanelor care execută sarcinile enumerate la punctele 11.2.3.1-11.2.3.5 și la punctul 11.2.4 trebuie să includă elemente teoretice, practice și de pregătire la locul de muncă.</p>	<p>PNICSA pct. 21</p> <p>Instruirea persoanelor care aplică proceduri de control de securitate, control al accesului, supraveghere, patrulare și examinarea vehiculelor, precum și a persoanelor care supraveghează direct persoanele care aplică măsuri de securitate (supervizori) trebuie să cuprindă elemente de instruire teoretică, practică și, după caz, de instruire la locul de muncă, pentru a se asigura că aceste persoane sunt capabile pe deplin să aplice măsurile de securitate respective.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>11.2.1.3. Conținutul cursurilor trebuie să fie stabilit sau aprobat de autoritatea competentă înainte ca:</p> <p>(a) un instructor să predea orice curs de pregătire necesar în temeiul Regulamentului (CE) nr. 300/2008 și al actelor de punere în aplicare a acestuia; sau</p> <p>(b) un curs de pregătire pe calculator să fie utilizat în vederea respectării cerințelor</p>	<p>PNICSA 22. Conținuturile cursurilor de instruire trebuie să fie aprobate de către AAC înainte ca:</p> <p>un instructor să înceapă predarea oricărui curs de instruire, astfel cum este prevăzut de prezentul Program, sau înainte de utilizarea sistemelor și programelor de curs care nu necesită prezența unui instructor.</p>	<p>Compatibil</p>			

<p>Regulamentului (CE) nr. 300/2008 și ale actelor de punere în aplicare a acestuia. Cursurile de pregătire pe calculator pot fi utilizate cu sau fără ajutorul unui instructor sau preparator.</p> <p>11.2.1.4. Dosarele de pregătire trebuie păstrate pentru toate persoanele care au beneficiat de pregătire, cel puțin pe durata contractului lor.</p>				<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare și poziția AAC.</p>	
<p>11.2.2. Pregătirea de bază</p> <p>Pregătirea de bază a persoanelor care execută sarcinile enumerate la punctele 11.2.3.1, 11.2.3.4 și 11.2.3.5 și la punctele 11.2.4, 11.2.5 și 11.5 trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <p>(b) cunoașterea cadrului juridic al securității aviației;</p> <p>(c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a</p>	<p>PNICSA Anexa 4 Persoane susceptibile de a recepționa o amenințare cu bombă</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale; • conștientizarea cu privire la cerințele legale naționale/internaționale aplicabile; • cunoașterea procedurilor 	<p>Compatibil</p>			

<p>obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate;</p> <p>(d) cunoașterea procedurilor de control al accesului;</p> <p>(e) cunoașterea sistemelor de legitimații și permise de acces folosite în aeroport;</p> <p>(f) cunoașterea procedurilor de somare a persoanelor și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somarea sau raportarea persoanelor;</p> <p>(g) cunoașterea procedurilor de raportare;</p> <p>(h) capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>(i) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în cazul unor incidente de securitate;</p> <p>(j) cunoașterea modului în care comportamentul și reacțiile umane pot afecta rezultatele în materie de securitate;</p> <p>(k) capacitatea de a comunica clar și cu încredere.</p>	<p>aplicabile în cazul unei amenințări cu bombă, primită telefonic;</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea procedurilor aplicabile în cazul unei amenințări cu bombă, primită, direct de la o persoană; • cunoașterea procedurilor aplicabile în cazul unei amenințări cu bombă, primită prin poștă 				
<p>11.2.3. Pregătire specifică locului de muncă pentru persoanele care aplică măsuri de securitate</p> <p>11.2.3.1. Pregătirea specifică locului de muncă a</p>	<p>PNICSA Anexa 4 Personalul care efectuează controlul de securitate al persoanelor, bagajului de mână și al articolelor transportate, Operatorii controlului de</p>				

<p>persoanelor care efectuează controlul de securitate al persoanelor, al bagajelor de mână, al articolelor transportate și al bagajelor de cală trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate;</p> <p>(b) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(c) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(d) cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau ale metodelor de control de securitate utilizate;</p> <p>(e) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență. În plus, în cazul în care sarcinile atribuite persoanei în cauză impun acest lucru, pregătirea trebuie să aibă ca rezultat și dobândirea competențelor următoare:</p> <p>(f) abilități de comunicare interpersonală, în special în ceea ce privește abordarea</p>	<p>securitate al bagajului de cală care utilizează echipamente cu raze X</p> <ul style="list-style-type: none"> • înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise • cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență • cunoașterea tehnicilor de control manual • cunoașterea cazurilor de exceptare de la controlul de securitate și a procedurilor speciale de securitate <ul style="list-style-type: none"> ○ capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în cazul identificării articolelor interzise ○ abilități de comunicare interpersonal în special în ceea ce privește abordarea diferențelor culturale și a pasagerilor potențial perturbatori 				
--	---	--	--	--	--

<p>diferențelor culturale și a pasagerilor potențial perturbatori;</p> <p>(g) cunoașterea tehnicilor de control manual;</p> <p>(h) capacitatea de a efectua controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate;</p> <p>(i) cunoașterea cazurilor de exceptare de la controlul de securitate și a procedurilor speciale de securitate;</p> <p>(j) capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate;</p> <p>(k) capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate; și</p> <p>(l) cunoașterea cerințelor privind protecția bagajelor de cală.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ○ capacitatea de a efectua controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate ○ capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate <p>Operatorii controlului de securitate al bagajului de cală care utilizează echipamente cu raze X:</p> <ul style="list-style-type: none"> • înțelegerea procesului de control de securitate • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise • cunoașterea capabilităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență • cunoașterea tehnicilor de control manual • cunoașterea cazurilor de exceptare de la controlul de securitate și a procedurilor speciale de securitate <ul style="list-style-type: none"> • capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în 	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>11.2.3.2. Pregătirea persoanelor care efectuează controlul de securitate al mărfurilor și poștei trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <p>(b) conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile;</p> <p>(c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică</p>	<p>momentul detectării unor articole interzise</p> <ul style="list-style-type: none"> • capacitatea de a efectua controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate • capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate • capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate <p>PNICSA Anexa 4 Operatorii controlului de securitate al mărfurilor și poștei:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale; • conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile; • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aeronautice, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate 				
--	--	--	--	--	--

<p>măsurile de securitate de-a lungul lanțului de aprovizionare;</p> <p>(d) capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>(e) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(f) cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau ale metodelor de control de securitate utilizate;</p> <p>(g) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(h) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență;</p> <p>(i) cunoașterea cerințelor privind protecția mărfurilor și a poștei.</p> <p>În plus, în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru, pregătirea trebuie să aibă ca rezultat și dobândirea competențelor următoare:</p> <p>(j) cunoașterea cerințelor privind controlul de securitate al mărfurilor și poștei, inclusiv a excepțiilor și a procedurilor speciale de securitate;</p> <p>(k) cunoașterea metodelor de control de securitate</p>	<p>de-a lungul lanțului de aprovizionare;</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate; • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise; • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; • cunoașterea cerințelor privind protecția mărfurilor și a poștei; și, • în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru: • cunoașterea cerințelor privind controlul de securitate al mărfurilor și poștei, inclusiv a excepțiilor și a procedurilor speciale de securitate; • cunoașterea metodelor de control de securitate adecvate pentru diferite tipuri de mărfuri și poștă; • cunoașterea tehnicilor de control manual; • cunoașterea prevederilor referitoare la transportare; <p>o capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>o capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor</p>	Compatibil			
---	---	------------	--	--	--

<p>adecvate pentru diferite tipuri de mărfuri și poștă; (l) cunoașterea tehnicilor de control manual; (m) capacitatea de a efectua controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate; (n) capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate; (o) capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate; (p) cunoașterea cerințelor privind transportul.</p> <p>11.2.3.3. Pregătirea persoanelor care efectuează controlul de securitate al poștei și mărfurilor transportatorului aerian, al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare: (a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale; (b) conștientizarea cu privire</p>	<p>articole interzise; și, în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru: o capacitatea de a efectua controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate; o capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate; o capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate.</p> <p>PNICSA Anexa 4 Operatorii controlului de securitate al mărfurilor și poștei transportatorului aerian, al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale; • conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile; 				
---	--	--	--	--	--

<p>la cerințele legale aplicabile;</p> <p>(c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate de-a lungul lanțului de aprovizionare;</p> <p>(d) capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>(e) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(f) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(g) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență;</p> <p>(h) cunoașterea capabilităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau ale metodelor de control de securitate utilizate. În plus, în cazul în care sarcinile atribuite persoanei în cauză impun acest lucru, pregătirea trebuie să aibă ca rezultat și dobândirea competențelor următoare:</p> <p>(i) cunoașterea tehnicilor de control manual;</p> <p>(j) capacitatea de a efectua controalele manuale la un</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aeronautice, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate de-a lungul lanțului de aprovizionare; • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise; • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; • cunoașterea capabilităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate; și, • în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru: • cunoașterea tehnicilor de control manual; • cunoașterea prevederilor referitoare la transportare; <p>o capacitatea de a identifica articole interzise;</p> <p>o capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise; și,</p> <p>în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru:</p> <p>o capacitatea de a efectua</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate;</p> <p>(k) capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate;</p> <p>(l) capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate;</p> <p>(m) cunoașterea cerințelor privind transportul.</p> <p>11.2.3.4. Pregătirea specifică a persoanelor care efectuează examinarea vehiculelor trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea cerințelor legale privind examinarea vehiculelor, inclusiv a exceptărilor și a procedurilor speciale de securitate;</p> <p>(b) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(c) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(d) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență;</p> <p>(e) cunoașterea tehnicilor de examinare a vehiculelor;</p>	<p>controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate;</p> <p>o capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate;</p> <p>o capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate.</p> <p>PNICSA Anexa 4 Personalul care efectuează examinarea vehiculelor</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea cerințelor legale privind examinarea vehiculelor, inclusiv a exceptărilor și a procedurilor speciale de securitate • cunoașterea cum articolele interzise pot fi disimulate • cunoașterea procedurilor de răspuns în cazul unor incidente de securitate • cunoașterea tehnicilor de efectuare a examinării vehiculelor • înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate • cunoașterea procedurilor de 	<p>Compatibil</p>			
--	--	-------------------	--	--	--

<p>inclusiv a legitimațiilor și a permiselor de acces pentru vehicule, care permit accesul în zonele de operațiuni aeriene, precum și capacitatea de a identifica respectivele autorizații;</p> <p>(d) cunoașterea procedurilor de patrulare și de somare a persoanelor, precum și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somarea sau raportarea persoanelor;</p> <p>(e) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(f) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; (g) abilități de comunicare interpersonală, în special în ceea ce privește abordarea diferențelor culturale și a pasagerilor potențial perturbatori.</p> <p>11.2.3.6. Pregătirea persoanelor care efectuează examinarea de securitate a aeronavelor trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p>	<p>aeroport</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea autorizațiilor, inclusiv a legitimațiilor și a permiselor de acces pentru vehicule, care permit accesul în zonele de operațiuni aeriene, precum și capacitatea de a identifica respectivele autorizații • cunoașterea procedurilor de patrulare și de somare a persoanelor, precum și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somare sau raportare • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență <p>o capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în cazul identificării articolelor interzise;</p> <p>o abilități de comunicare interpersonal în special în ceea ce privește abordarea diferențelor culturale și a pasagerilor potențial perturbatori</p> <p>PNICSA Anexa 4 Echipajul de zbor și echipajul de cabină ale transportatorilor aerieni</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>(a) cunoașterea cerințelor legale privind examinarea de securitate a aeronavelor;</p> <p>(b) cunoașterea configurației tipului (tipurilor) de aeronavă (aeronave) pe care persoana trebuie să le supună examinării de securitate a aeronavelor;</p> <p>(c) capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>(d) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(e) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(f) capacitatea de a efectua examinări de securitate ale aeronavelor la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate. În plus, în cazul în care persoana deține o legitimație de aeroport, pregătirea trebuie să aibă ca rezultat și dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(g) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <p>(h) cunoașterea cadrului</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită; • cunoașterea cerințelor legale aplicabile naționale și internaționale, inclusiv a responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate; • cunoașterea măsurilor de securitate în zbor aplicabile; • cerințe privind examinarea de securitate a aeronavei; • proceduri de răspuns în caz de deturnare; • proceduri privind modul de tratament aplicabil pasagerilor turbulenți; • proceduri privind transportul pasagerilor potențial perturbatori; • acte potențiale de sabotaj; • proceduri pentru situații de criză <p>o atitudine corectă față de persoane, diferențele lor culturale, precum și față de comportamentele agresive ale</p>	Compatibil			
--	--	------------	--	--	--

<p>juridic al securității aviației; (i) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate; (j) înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate; (k) cunoașterea procedurilor de control al accesului și a procedurilor de control de securitate relevante; (l) cunoașterea legitimațiilor de aeroport folosite în aeroport.</p> <p>11.2.3.7. Pregătirea persoanelor care asigură protecția aeronavelor trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea modului în care se protejează aeronavele și se împiedică accesul neautorizat la acestea; (b) cunoașterea procedurilor de sigilare a aeronavelor, dacă acest lucru este aplicabil persoanei care urmează să fie pregătită; (c) cunoașterea sistemelor de</p>	<p>acestora; o capacitatea de a identifica articolele interzise o capacitatea de a acționa în cazul pasagerilor turbulenți; o capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în caz de deturnare o capacitatea de a efectua examinarea de securitate pentru identificarea articolelor interzise camuflate în tipul corespunzător de aeronavă</p> <p>PNICSA Anexa 4 Personalul care asigură protecția aeronavelor</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea modului în care se protejează aeronavele și se împiedică accesul neautorizat la acestea; • cunoașterea procedurilor de sigilare a aeronavelor, dacă acest lucru este aplicabil persoanei care urmează a fi instruită • cunoașterea sistemelor de 				
--	--	--	--	--	--

<p>legitimații și permise de acces folosite în aeroport;</p> <p>(d) cunoașterea procedurilor de somare a persoanelor și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somarea sau raportarea persoanelor; și</p> <p>(e) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență. În plus, în cazul în care persoana deține o legitimație de aeroport, pregătirea trebuie să aibă ca rezultat și dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(f) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <p>(g) cunoașterea cadrului juridic al securității aviației;</p> <p>(h) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate;</p> <p>(i) înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate;</p> <p>(j) cunoașterea procedurilor de control al accesului și a</p>	<p>legitimații și permise de acces folosite în aeroport;</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea procedurilor de somare a persoanelor, precum și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somarea sau raportarea persoanelor; • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență <p>PNICSA Anexa 4 Personalul non-securitate (în totalitate), angajat de care operatorii de aeroport, transportatorii aerieni, agenții abilitați și furnizori cunoscuți de provizii de bord, furnizori cunoscuți de provizii de aeroport precum și alte entități (inclusive agenții de handling) care nu sunt implicați direct aplicarea măsuri de securitate dar care solicită acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale • conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor 	Compatibil			
--	---	------------	--	--	--

procedurilor de control de securitate relevante.	<p>care aplică măsuri de securitate</p> <ul style="list-style-type: none"> • înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate • cunoașterea procedurilor de control al accesului și a procedurilor de control de securitate relevante; • cunoașterea legitimațiilor de aeroport folosite în aeroporturi; • cunoașterea procedurilor de raportare; 				
<p>11.2.3.8. Pregătirea persoanelor care asigură concordanța dintre bagaje și pasageri trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <p>(b) conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile;</p> <p>(c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate;</p> <p>(d) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în</p>	<p>PNICSA Anexa 4 Agenții de înregistrare, îmbarcare și dispecerat (inclusiv agenți de handling) ale transportatorilor aerieni</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită; • cunoașterea cerințelor legale aplicabile naționale și internaționale, inclusiv a responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aeronautice; • cunoașterea cerințelor și tehnicilor de stabilire a concordanței dintre bagaje și pasageri; • cunoașterea cerințelor 	Compatibil			

<p>momentul detectării unor articole interzise; (e) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; (f) cunoașterea cerințelor și tehnicilor de stabilire a concordanței dintre bagaje și pasageri; (g) cunoașterea cerințelor privind protecția materialelor transportatorului aerian folosite în scopul procesării pasagerilor și a bagajelor.</p> <p>11.2.3.9. Pregătirea persoanelor care aplică măsuri de securitate pentru mărfuri și poștă, altele decât controlul de securitate, trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare: (a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale; (b) conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile; (c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate de-a</p>	<p>privind protecția materialelor transportatorului aerian folosite în scopul procesării pasagerilor și a bagajelor.</p> <p>PNICSA Anexa 4 Personalul implicat direct în manipularea/pregătirea mărfurilor/ poștei și a celor implicați în perfectarea/verificarea documentelor de însoțire.</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale • cunoașterea cerințelor legale aplicabile inclusiv a responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate; • cunoașterea prevederilor relevante din Programul de 	<p>Parțial compatibil</p>		<p>Dispoziții ce urmează a fi armonizate după</p>	
---	--	---------------------------	--	---	--

<p>lungul lanțului de aprovizionare;</p> <p>(d) cunoașterea procedurilor de somare a persoanelor și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somarea sau raportarea persoanelor;</p> <p>(e) cunoașterea procedurilor de raportare;</p> <p>(f) capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>(g) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(h) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(i) cunoașterea cerințelor privind protecția mărfurilor și a poștei;</p> <p>(j) cunoașterea cerințelor privind transportul, dacă este cazul.</p> <p>11.2.3.10. Pregătirea persoanelor care aplică măsuri de securitate pentru poșta și materialele transportatorului aerian, pentru proviziile de bord și proviziile de aeroport trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p>	<p>securitate aeronautică a entității</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise • cunoașterea procedurilor de control de securitate aplicabile mărfurilor și poștei <p>Operatorii controlului de securitate al mărfurilor și poștei transportatorului aerian, al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a 			<p>procedura de avizare și poziția AAC</p>	
---	---	--	--	--	--

<p>(a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <p>(b) conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile;</p> <p>(c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate;</p> <p>(d) cunoașterea procedurilor de somare a persoanelor și a circumstanțelor în care trebuie să se recurgă la somarea sau raportarea persoanelor;</p> <p>(e) cunoașterea procedurilor de raportare;</p> <p>(f) capacitatea de a identifica articolele interzise;</p> <p>(g) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(h) cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise;</p> <p>(i) cunoașterea cerințelor privind protecția poștei și materialelor transportatorului aerian, a proviziilor de bord și a proviziilor de aeroport,</p>	<p>actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p> <ul style="list-style-type: none"> • conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile; • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aeronautice, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate de-a lungul lanțului de aprovizionare; • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise; • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; • cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate; și, • în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru: • cunoașterea tehnicilor de control manual; • cunoașterea prevederilor referitoare la transportare; • capacitatea de a identifica articole interzise; • capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor 	Compatibil			
--	---	------------	--	--	--

<p>după caz;</p> <p>(j) cunoașterea cerințelor privind transportul, dacă este cazul.</p>	<p>articole interzise; și,</p> <ul style="list-style-type: none"> • în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru: • capacitatea de a efectua controalele manuale la un standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, detectarea articolelor interzise disimulate; • capacitatea de a lucra cu echipamentele de securitate utilizate; • capacitatea de a interpreta corect imaginile afișate de echipamentele de securitate. 				
<p>11.2.4. Pregătirea specifică pentru persoanele care supraveghează direct persoanele care aplică măsuri de securitate (supraveghetori)</p> <p>Pregătirea specifică a supraveghetorilor trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare, în plus față de competențele persoanelor care urmează să fie supravegheate:</p> <p>(a) cunoașterea cerințelor legale aplicabile și a modului</p>	<p>PNICSA Anexa 4 Persoanele care supraveghează direct persoanele care aplică controlul de securitate(Supervizorii)</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea cerințelor legale aplicabile și a modului în care 				

<p>în care trebuie respectate;</p> <p>(b) cunoașterea sarcinilor de supraveghere;</p> <p>(c) cunoștințe legate de controlul intern al calității;</p> <p>(d) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise;</p> <p>(e) cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; (f) capacitatea de a oferi îndrumări și pregătire la locul de muncă, precum și de a motiva alte persoane. În plus, în cazul în care sarcinile atribuite persoanei în cauză impun acest lucru, pregătirea trebuie să aibă ca rezultat și dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(g) cunoștințe legate de gestionarea conflictelor;</p> <p>(h) cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau ale metodelor de control de securitate utilizate.</p>	<p>trebuie respectate;</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea sarcinilor de supraveghere; • cunoștințe legate de controlul intern al calității • capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în momentul detectării unor articole interzise; • cunoașterea procedurilor de răspuns la situații de urgență; și <p>în cazul în care sarcinile atribuite persoanei impun acest lucru:</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoștințe legate de gestionarea conflictelor • cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate; • capacitatea de a oferi îndrumări și pregătire la locul de muncă, precum și de a motiva alte persoane. 	Compatibil			
<p>11.2.5. Pregătirea specifică pentru persoanele cu responsabilități generale la nivel național sau local legate de asigurarea că un program de securitate și implementarea acestuia respectă prevederile legale</p>	<p>PNICSA Anexa 4 Managerii de securitate</p>				

<p>(manageri de securitate)</p> <p>Pregătirea specifică a managerilor de securitate trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea cerințelor legale aplicabile și a modului în care trebuie respectate;</p> <p>(b) cunoștințe legate de controlul calității la nivel intern, național, la nivelul Uniunii și internațional;</p> <p>(c) capacitatea de a motiva alte persoane;</p> <p>(d) cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau ale metodelor de control de securitate utilizate.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea cerințelor legale aplicabile și a modului în care trebuie respectate; • cunoștințe legate de controlul intern, național, și internațional al calității; • cunoașterea capacităților și a limitelor echipamentelor de securitate sau a metodelor de control de securitate utilizate • cunoașterea sarcinilor de supraveghere; o capacitatea de a motiva alte persoane 	Compatibil			
<p>11.2.6. Pregătirea persoanelor, altele decât pasagerii, care solicită acces neînsoțit în zone de securitate cu acces restricționat</p> <p>11.2.6.1. Persoanele, altele decât pasagerii, care solicită acces neînsoțit în zone de securitate cu acces restricționat și care nu fac obiectul punctelor 11.2.3-11.2.5 și 11.5 trebuie să</p>	<p>PNICSA Anexa 4 Tot personalul angajat de către un agent regulat de mărfuri/poștă sau expeditor cunoscut, inclusiv acei fără responsabilități directe în materie de securitate a</p>	Compatibil			

<p>beneficieze de o pregătire de conștientizare în materie de securitate înainte de a li se emite o autorizație care acordă acces neînsoțit în zone de securitate cu acces restricționat. Din motive obiective, autoritatea competentă poate excepta persoanele de la această cerință de pregătire, în cazul în care accesul acestora este limitat la zonele din terminal care sunt accesibile pasagerilor.</p> <p>11.2.6.2. Pregătirea de conștientizare în materie de securitate trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare:</p> <p>(a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale;</p>	<p>mărfurilor, dar care necesită cel puțin o familiarizare cu obiectivele securității aeronautice.</p> <ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale • cunoașterea cerințelor legale aplicabile inclusiv a responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate; • cunoașterea prevederilor relevante din Programul de securitate aeronautică a entității • cunoașterea modului în care pot fi disimulate articolele interzise • cunoașterea procedurilor de control de securitate aplicabile mărfurilor și poștei <p>PNICSA Anexa 4 Persoanele care fac parte din categoria personalului non-securitate care solicită acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat</p> <p>cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale</p>				
--	--	--	--	--	--

acordă acces neînsoțit în zone de securitate cu acces restricționat.	sus menționate înainte de a i se elibera o autorizație de acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat. Cunoștințele trebuie să fie verificate prin intermediul unui test scris al cărui punctaj minim de promovare este de 75%.				
11.2.7. Pregătirea persoanelor care necesită conștientizare în materie de securitate generală Pregătirea al cărei scop este conștientizarea în materie de securitate generală trebuie să aibă ca rezultat dobândirea tuturor competențelor următoare: (a) cunoașterea actelor precedente de intervenție ilicită în domeniul aviației civile, a actelor teroriste și a amenințărilor actuale; (b) conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile; (c) cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației în mediul lor de lucru, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate; (d) cunoașterea procedurilor de raportare;	PNICSA Anexa 4 Persoanele care fac parte din categoria personalului non-securitate care solicită acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat <ul style="list-style-type: none"> • conștientizarea cu privire la cerințele legale aplicabile • cunoașterea obiectivelor și a organizării din domeniul securității aviației, inclusiv a obligațiilor și responsabilităților persoanelor care aplică măsuri de securitate • înțelegerea configurației punctului de control de securitate și a procesului de control de securitate • cunoașterea procedurilor de control al accesului și a procedurilor de control de securitate relevante; 	Compatibil			

<p>(e) capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în cazul unor incidente de securitate. Persoanele care urmează pregătirea de conștientizare în materie de securitate generală trebuie să demonstreze că înțeleg toate subiectele menționate la prezentul punct înainte de a-și exercita atribuțiile. Această pregătire nu se aplică instructorilor care intră sub incidența punctului 11.5.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • cunoașterea legitimațiilor de aeroport folosite în aeroporturi; • cunoașterea procedurilor de raportare; • capacitatea de a reacționa în mod corespunzător în cazul unor incidente de securitate. 				
<p>11.3. CERTIFICAREA SAU APROBAREA</p> <p>11.3.1. Persoanele care execută sarcinile enumerate la punctele 11.2.3.1-11.2.3.5 trebuie să facă obiectul:</p> <p>(a) unui proces de certificare sau aprobare inițială; și</p> <p>(b) unei recertificări cel puțin la fiecare trei ani, pentru persoanele care operează echipamente cu raze X sau EDS, precum și pentru examinatorii umani care efectuează controale cu scanere de securitate; și</p> <p>(c) unei recertificări sau reaprobări cel puțin la fiecare cinci ani, pentru toate celelalte persoane.</p>	<p>PNICSA pct. 84</p> <p>Personalul prevăzut la punctul 48 trebuie să fie supus:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. unui proces de certificare inițială; 2. unei recertificări periodice efectuate cel puțin la fiecare 12 luni, pentru persoanele care operează echipamente cu raze X sau EDS, precum și pentru operatorii de securitate care efectuează controale cu scanere de securitate cu examinator uman; 3. unei recertificări efectuate cel puțin odată la fiecare 12 luni, pentru persoanele care efectuează examinarea vehiculelor, controlul de securitate, altul decât cel menționat la punctul 2) sau 				

<p>Persoanele care execută sarcinile enumerate la punctul 11.2.3.3 pot fi exceptate de la aceste cerințe, în cazul în care sunt autorizate să efectueze doar controale vizuale și/sau controale manuale.</p> <p>11.3.2. În cadrul procesului de certificare sau aprobare inițială, persoanele care operează echipamente cu raze X sau echipamente EDS și examinatorii umani care efectuează controale cu scanere de securitate trebuie să treacă un test standardizat de interpretare a imaginilor.</p> <p>11.3.3. Procesul de recertificare sau de reaprobare a persoanelor care operează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, precum și a examinatorilor umani care efectuează controale cu scanere de securitate trebuie să includă atât un test standardizat de interpretare a imaginilor, cât și o evaluare a performanțelor operaționale.</p>	<p>care efectuează controlul accesului și/sau activități de supraveghere și de patrulare la aeroport.</p> <p>PNICSA pct. 87. Certificarea inițială va conține următoarele elemente:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. un test teoretic; 2) un test practic; <p>1. după caz, pentru persoanele care operează echipamente de securitate cu raze X sau EDS, precum și pentru operatorii de securitate care efectuează controale cu scanere de securitate cu examinator uman, un test standardizat de interpretare a imaginilor furnizate de echipamentele de securitate cu raze X sau EDS ori de scanerele de securitate cu examinator uman;</p> <p>PNICSA pct. 88. Pentru persoanele care efectuează controlul de securitate cu echipamente cu raze X sau EDS, precum și pentru operatorii de securitate care efectuează controale cu scanere de securitate cu examinator uman, recertificarea periodică include un test teoretic, un test de interpretare a imaginilor furnizate de aceste echipamente și o evaluare a performanțelor operaționale.</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>11.3.4. Dacă procesul de recertificare sau de reaprobare nu este urmat sau nu este finalizat cu succes într-un termen rezonabil, care nu trebuie să depășească în mod normal trei luni, drepturile aferente în materie de securitate trebuie retrase.</p>	<p>PNICSA pct. 87 Personalul responsabil de efectuarea controlului de securitate, examinarea vehiculelor, controlul accesului și/sau activități de supraveghere și de patrulare la aeroport, este supusă testelor de certificare, atât după terminarea cursului de instruire inițială (certificare inițială), cât și ulterior, după terminarea cursului de instruire periodică (recertificare periodică), nefiind admisă prezentarea candidatului la examinarea în vederea certificării sau recertificării în situația în care valabilitatea pregătirii de bază și/sau a pregătirii specifice, inițiale sau periodice, a expirat sau urmează să expire în termen de cel mult 30 de zile de la data examinării.</p> <p>PNICSA pct. 97 În cazul în care persoana nu finalizează cu succes procesul de recertificare într-un interval de 30 zile de la data expirării perioadei de valabilitate a certificării/recertificării anterioare, acestea i se suspendă drepturile de a exercita atribuțiile de securitate</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, Neconcordanță parțială în sensul asigurării unui nivel de securitate edcvat</p>		
--	---	---------------------------	---	--	--

<p>11.3.5. Evidențele privind certificarea sau aprobarea trebuie păstrate pentru toate persoanele certificate, respectiv aprobate, cel puțin pe durata contractului acestora.</p>	<p>a aviației civile persoana respectivă urmând a fi supusă, la cererea angajatorului, unui nou proces de certificare înainte de a exercita atribuțiile de securitate a aviației civile pentru care este necesară certificarea.</p> <p>PNICSA pct. 33 Entitățile prevăzute la punctul 4 sunt responsabile de ținerea și actualizarea, pentru fiecare angajat, a unor evidențe precise privind selectarea și instruirea acestuia. Evidențele trebuie să fie păstrate cel puțin pe toată perioada de angajare a persoanei în cauza. Evidențele trebuie să fie disponibile pentru control la cererea reprezentanților AAC cu atribuții în domeniul securității aeronautice sau a auditorilor naționali, care execută activități de control al calității în domeniul securității aeronautice.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>11.4. PREGĂTIREA PERIODICĂ</p> <p>11.4.1. Persoanele care operează echipamente cu raze X sau echipamente EDS trebuie să beneficieze de o pregătire periodică care să</p>	<p>PNICSA pct. 23</p> <p>Personalul care operează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, precum și operatorii care efectuează controale cu scanere de securitate cu examinator uman trebuie să beneficieze de</p>				

<p>constea în cursuri și teste de recunoaștere a imaginilor. Aceasta trebuie să se facă sub forma:</p> <p>(a) cursurilor de pregătire în cadrul unei clase și/sau pregătirii pe calculator; sau</p> <p>(b) pregătirii la locul de muncă prin utilizarea sistemului TIP, cu condiția ca pe echipamentul cu raze X sau pe echipamentul EDS utilizat să funcționeze o bibliotecă TIP cu cel puțin 6 000 de imagini, conform celor specificate mai jos, și ca persoana să lucreze cu acest echipament timp de cel puțin o treime din programul său de muncă. Rezultatele testelor trebuie să fie puse la dispoziția persoanei în cauză și înregistrate și pot fi luate în considerare în cadrul procesului de recertificare sau de reaprobare. În cazul cursurilor de pregătire în cadrul unei clase și/sau al pregătirii pe calculator, persoanele trebuie să urmeze cursuri și teste de recunoaștere a imaginilor timp de cel puțin șase ore în fiecare perioadă de șase luni, utilizând: — o bibliotecă de imagini care să conțină cel</p>	<p>instruiri periodice c(ursuri și teste de recunoaștere a imaginilor). Aceasta trebuie să se facă sub forma:</p> <p>1) instruirii în cadrul unei clase și/sau instruirii pe calculator; sau</p> <p>2) instruirii la locul de muncă prin utilizarea sistemului TIP (Thereat Image Projection), cu condiția ca pe echipamentul cu raze X sau pe echipamentul EDS utilizat să funcționeze o bibliotecă TIP cu cel puțin 6 000 de imagini, conform celor specificate mai jos, și ca persoana să lucreze cu acest echipament pe parcursul a cel puțin o treime din programul său de muncă.</p> <p>În urma instruirii la locul de muncă (OJT), personalul trebuie să fie pe deplin capabil să aplice măsurile de securitate adecvate în orice moment și să utilizeze în mod corespunzător echipamentele de securitate.</p> <p>24. În cazul instruirii în cadrul unei clase și/sau instruirii pe calculator, persoanele trebuie să facă obiectul unor cursuri și teste de recunoaștere a imaginilor timp de cel puțin șase ore în fiecare perioadă de șase luni utilizând:</p> <p>- o bibliotecă de imagini care</p>	<p>Compatibil</p>			
---	--	-------------------	--	--	--

<p>puțin 1 000 de imagini a cel puțin 250 de articole periculoase, inclusiv imagini cu părți componente ale unor articole periculoase, fiecare dintre acestea fiind surprins într-o varietate de unghiuri, dispuse astfel încât să ofere o selecție imprevizibilă de imagini din bibliotecă în timpul cursurilor și testelor; sau</p> <p>— imaginile din biblioteca TIP utilizată care sunt cel mai frecvent neidentificate, combinate cu imagini ale unor articole periculoase surprinse recent, pertinente pentru tipul de operațiune de control de securitate și care să acopere toate tipurile pertinente de articole periculoase în cazul în care se utilizează numai o singură dată pentru pregătirea unui anumit operator pe o perioadă de trei ani.</p> <p>În cazul pregătirii la locul de muncă prin utilizarea sistemului TIP, biblioteca TIP trebuie să conțină cel puțin 6 000 de imagini a cel puțin 1 500 de articole periculoase, inclusiv imagini cu părți componente ale unor articole periculoase, fiecare</p>	<p>să conțină cel puțin 1 000 de imagini a cel puțin 250 de articole periculoase diferite, inclusiv imagini cu părți componente ale unor articole periculoase, fiecare dintre acestea fiind surprins într-o varietate de unghiuri diferite, dispuse astfel încât să ofere o selecție imprevizibilă de imagini din bibliotecă în timpul cursurilor și testelor;</p> <p>- imaginile din biblioteca TIP utilizată, care sunt cel mai frecvent neidentificate, combinate cu imagini ale unor articole periculoase surprinse recent, adecvate pentru tipul de operațiune de control de securitate și care să acopere toate tipurile pertinente de articole periculoase în cazul în care se utilizează numai o singură dată pentru instruirea unui anumit operator pe o perioadă de trei ani.</p> <p>25. În cazul instruirii la locul de muncă prin utilizarea sistemului TIP, biblioteca TIP trebuie să conțină cel puțin 6 000 de imagini a cel puțin 1 500 de articole periculoase diferite, inclusiv imagini cu părți componente ale unor articole periculoase, fiecare dintre acestea fiind surprins</p>				
--	---	--	--	--	--

<p>dintre acestea fiind surprins într-o varietate de unghiuri.</p> <p>11.4.2. Examinatorii umani care efectuează controale cu scanere de securitate trebuie să beneficieze de o pregătire periodică, care să constea în cursuri și teste de recunoaștere a imaginilor. Aceasta se desfășoară sub forma cursurilor de pregătire în cadrul unei clase și/sau a pregătirii pe calculator cu durată de cel puțin șase ore în fiecare perioadă de șase luni. Rezultatele testelor trebuie puse la dispoziția persoanei în cauză și înregistrate, și pot fi luate în considerare în cadrul procesului de recertificare sau de reaprobare.</p> <p>11.4.3. Persoanele care execută sarcinile enumerate la punctul 11.2, altele decât cele menționate la punctele 11.4.1 și 11.4.2, trebuie să urmeze o pregătire periodică cu o frecvență suficientă pentru a asigura menținerea și dobândirea competențelor în conformitate cu evoluțiile din domeniul securității. Pregătirea periodică se</p>	<p>într-o varietate de unghiuri.</p> <p>PNICSA pct. 26</p> <p>Instruirea periodică a categoriilor de personal prevăzute în Anexa nr.1, se desfășoară cel puțin la frecvența menționată în Anexa nr.4 sau cu o frecvență mai mare, pentru fiecare categorie de personal. Participările, atestate prin documente emise de organizatori, la conferințele, seminariile, atelierele de lucru și convocările cu tematică specifică, organizate de</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>	<p>Dispoziții ce urmează a fi armonizate după procedura de avizare și poziția AAC.</p>	
--	---	---------------------------	---	--	--

<p>organizează:</p> <p>(a) pentru competențele dobândite în cadrul pregătirii inițiale de bază, specifice și de conștientizare în materie de securitate, cel puțin o dată la cinci ani sau, în cazul în care competențele nu au fost exercitate timp de peste șase luni, înainte de reluarea sarcinilor de securitate; și</p> <p>(b) pentru competențele noi sau extinse, în funcție de necesități, astfel încât să se asigure că persoanelor care aplică sau sunt responsabile de aplicarea măsurilor de securitate li se aduc prompt la cunoștință noile amenințări și noile cerințe legale înainte de momentul în care trebuie aplicate.</p> <p>Cerințele de la litera (a) nu se aplică în cazul competențelor care au fost dobândite în cadrul pregătirii specifice și care nu mai sunt necesare pentru îndeplinirea sarcinilor atribuite persoanei respective.</p> <p>11.4.4. Evidențele privind pregătirea periodică trebuie păstrate pentru toate persoanele care au beneficiat de pregătire, cel puțin pe</p>	<p>Organizația Aviației Civile Internaționale, Conferința Europeană a Aviației Civile, ori sub egida acestora, constituie îndeplinirea cerințelor de instruire periodică.</p>			<p>Dispoziții ce urmează a fi armonizate după procedura de avizare</p>	
---	---	--	--	--	--

durata contractului lor.				și poziția AAC.	
<p>11.5. CALIFICAREA INSTRUCTORILOR</p> <p>11.5.1. Instructorii trebuie să îndeplinească cel puțin următoarele cerințe:</p> <p>(a) trecerea cu succes de o verificare a antecedentelor în conformitate cu punctele 11.1.3 și 11.1.5;</p> <p>(b) competență în tehnici de instruire;</p> <p>(c) cunoștințe despre mediul de lucru din domeniul relevant al securității aviației;</p> <p>(d) competență în ceea ce privește elementele de securitate care urmează să fie predate.</p> <p>Certificarea se aplică cel puțin instructorilor autorizați să predea cursurile de pregătire definite la punctele 11.2.3.1-11.2.3.5 și la punctele 11.2.4 (cu excepția cazului în care este vorba</p>	<p>PNICSA pct. 59</p> <p>Instructorii de securitate și validatorii entităților de desemnare sunt supuși, în cadrul procesului de selectare, unei verificări a antecedentelor, efectuată în conformitate cu prevederile PNSA, Această verificare este efectuată periodic la la intervale regulate stabilite în cadrul PNSA.</p> <p>PNICSA pct. 60</p> <p>Pentru a obține o certificare care permite predearea cursurilor de instruire în domeniul securității aviației civile, instructorul trebuie să demonstreze cunoștințe despre mediul de lucru din domeniul relevant al securității aviației civile, precum și calificări și competențe cu privire la elementele de securitate care urmează să fie predate.</p>	Parțial compatibil	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>	<p>Dispoziții ce urmează</p>	

despre pregătirea supraveghetorilor care supraveghează exclusiv persoanele menționate la punctele 11.2.3.6-11.2.3.10) și 11.2.5.				a fi armonizate după procedura de avizare și poziția AAC.	
11.5.2. Instructorii trebuie să beneficieze de pregătire periodică sau de informații în legătură cu evoluțiile înregistrate în domeniile de interes.	PNICSA pct. 64 Instructorii de securitate și validatorii entităților de desemnare trebuie să fie pregătiți în conformitate cu prevederile reglementărilor din Anexa nr. 3, Anexa nr. 4 și trebuie să parcurgă modulele de instruire din Anexa nr. 5 a prezentului Program.	Compatibil			
11.5.3. Autoritatea competentă trebuie să mențină sau să aibă acces la liste de instructori care își desfășoară activitatea în statul membru respectiv.	PNICSA pct. 61 AAC, prin intermediul subdiviziunii (lor) cu responsabilități în domeniul securității aviației civile, întocmește și menține actualizată lista instructorilor de securitate certificați care îndeplinesc cerințele de la punctul 60 și 61.	Compatibil			
11.5.4. Dacă autoritatea competentă nu mai este convinsă că pregătirea oferită de un instructor are ca rezultat dobândirea competențelor corespunzătoare sau dacă instructorul nu trece cu	PNICSA pct. 117 Statutul de instructor certificat se pierde în cazul nerespectării cerințelor de pregătire prevăzute la Capitolul V. PNICSA pct. 118 În cazul în care subdiviziunea (le)/ personalul	Parțial compatibil		Dispoziții ce urmează a fi armonizate după procedura de avizare și poziția AAC.	

<p>succes de verificarea antecedentelor, autoritatea competentă trebuie fie să retragă aprobarea pentru cursul respectiv, fie să se asigure că instructorul în cauză este suspendat sau retras de pe lista instructorilor, după caz. Atunci când ia această măsură, autoritatea competentă trebuie să specifice de asemenea modul în care instructorul poate solicita ridicarea suspendării, reînscrierea pe lista instructorilor sau reaprobarea cursului.</p> <p>11.5.5. Orice competență dobândită de un instructor în vederea îndeplinirii cerințelor din prezentul capitol într-un stat membru trebuie să fie recunoscută în alt stat membru.</p>	<p>cu responsabilități în domeniul securității aviației civile și/sau auditorii naționali de securitate a aviației civile identifică nereguli sau necorespunderi cu programele sau privilegiile acordate/certificate în predarea cursurilor de securitate a aviației civile, fie retrage certificarea pentru cursul respectiv, fie se asigură că instructorul în cauză este suspendat sau retras de pe lista instructorilor de securitate certificați, după caz.</p>		<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
<p>11.6. VALIDAREA UE DE SECURITATE A AVIAȚIEI</p> <p>11.6.1. Validarea UE de securitate a aviației este un proces standardizat, documentat, imparțial și obiectiv de obținere și evaluare a unor probe în</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>vederea stabilirii nivelului de conformitate a entității validate cu cerințele prevăzute în Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și în actele de punere în aplicare a acestuia.</p> <p>11.6.2. Validarea UE de securitate a aviației Validarea UE de securitate a aviației:</p> <p>(a) poate fi o condiție pentru obținerea sau menținerea unui statut juridic în temeiul Regulamentului (CE) nr. 300/2008 și al actelor de punere în aplicare a acestuia;</p> <p>(b) poate fi efectuată de către o autoritate competentă sau un validator aprobat ca validator UE de securitate a aviației sau un validator recunoscut ca echivalent, în conformitate cu prezentul capitol;</p> <p>c) evaluează măsurile de securitate aplicate sub responsabilitatea entității validate sau părți ale acestor măsuri pentru care entitatea solicită validarea. Aceasta constă în cel puțin: 1. o evaluare a documentelor relevante pentru securitate, inclusiv a programului de</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>securitate al entității validate sau a unui echivalent al acestuia; și 2. o verificare a implementării măsurilor de securitate a aviației, care include o verificare la fața locului, în ceea ce privește operațiunile relevante ale entității validate, cu excepția cazului în care se prevede altfel; (d) trebuie să fie recunoscută de toate statele membre.</p>					
<p>11.6.3. Cerințe pentru aprobarea validatorilor UE de securitate a aviației</p> <p>11.6.3.1. Statele membre aprobă validatorii UE de securitate a aviației pe baza capacității de evaluare a conformității, care implică:</p> <p>(a) independența față de entitățile validate, cu excepția cazului în care se prevede altfel; și</p> <p>(b) competențe adecvate ale personalului în ceea ce privește domeniul securității care trebuie validat, precum și metode de menținere a acestor competențe la nivelul menționat la punctul 11.6.3.5; și</p> <p>(c) funcționalitatea și caracterul adecvat al</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>procedurilor de validare.</p> <p>11.6.3.2. Acolo unde este cazul, aprobarea trebuie să țină cont de certificatele de acreditare în ceea ce privește standardele armonizate relevante, și anume EN-ISO/IEC 17020, în loc de reevaluarea capacității de evaluare a conformității.</p> <p>11.6.3.3. Validatorul UE de securitate a aviației poate fi o persoană fizică sau juridică.</p> <p>11.6.3.4. Organismul național de acreditare stabilit în temeiul Regulamentului (CE) nr. 765/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (1) poate fi împuternicit să acrediteze capacitățile de evaluare a conformității ale entităților juridice pentru efectuarea validării UE de securitate a aviației, să adopte măsuri administrative în acest sens și să desfășoare supravegherea activităților de validare UE a securității aviației.</p> <p>11.6.3.5. Fiecare persoană fizică ce efectuează validarea</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>UE de securitate a aviației trebuie să aibă competențele și experiența corespunzătoare și trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare:</p> <p>(a) să fi fost supusă unei verificări a antecedentelor în conformitate cu punctul 11.1.3, care se repetă periodic cel puțin o dată la cinci ani;</p> <p>(b) să efectueze validarea UE de securitate a aviației în mod imparțial și obiectiv, să înțeleagă ce înseamnă independența și să aplice metode de evitare a situațiilor de conflict de interese în ceea ce privește entitatea validată;</p> <p>(c) să aibă cunoștințe teoretice și experiență practică suficiente în domeniul controlului calității, precum și competențele și calitățile personale necesare pentru a colecta, a înregistra și a evalua constatările pe baza unei liste de control, în particular cu privire la:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. principiile, procedurile și tehnicile de monitorizare a conformității; 2. factorii care afectează 					
--	--	--	--	--	--

<p>performanța umană și supravegherea;</p> <p>3. rolul și autoritatea validatorului, inclusiv în privința conflictelor de interese;</p> <p>(d) să furnizeze dovada competențelor adecvate bazate pe pregătire și/sau un minimum de experiență de lucru în următoarele domenii:</p> <p>1. principii generale ale Uniunii în materie de securitate a aviației și standarde OACI de securitate a aviației;</p> <p>2. standarde specifice legate de activitatea validată și modul în care acestea se aplică operațiunilor; 3. tehnologiile și tehnicile de securitate relevante pentru procesul de validare;</p> <p>(e) să participe la activități de pregătire periodică cu o frecvență suficientă pentru a asigura menținerea competențelor existente și însușirea de competențe noi care să țină cont de evoluțiile din domeniul securității aviației.</p> <p>11.6.3.6. Autoritatea competentă trebuie fie să</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>ofere ea însăși pregătire validatorilor UE de securitate a aviației, fie să aprobe și să mențină o listă de cursuri adecvate de pregătire în domeniul securității.</p> <p>11.6.3.7. Statele membre pot limita aprobarea unui validator UE de securitate a aviației la activitățile de validare care se desfășoară exclusiv pe teritoriul statului membru respectiv, în numele autorității competente din acel stat membru. În astfel de cazuri, cerințele de la punctul 11.6.4.2 nu se aplică.</p> <p>11.6.3.8. Aprobarea validatorului UE de securitate a aviației expiră după o perioadă maximă de cinci ani.</p> <p>11.6.4. Recunoașterea și suspendarea validatorilor UE de securitate a aviației.</p> <p>11.6.4.1. Un validator UE de securitate a aviației nu este considerat ca fiind aprobat decât când datele sale sunt</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>incluse în „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare”. Fiecare validator UE de securitate a aviației trebuie să primească dovada statutului său din partea autorității competente sau în numele acesteia. În perioada în care baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare nu poate găzdui intrări referitoare la validatorii UE de securitate a aviației, autoritatea competentă comunică Comisiei detaliile necesare ale validatorului UE de securitate a aviației, urmând ca aceasta să le pună la dispoziția tuturor statelor membre.</p> <p>11.6.4.2. Validatorii UE de securitate a aviației aprobați sunt recunoscuți de toate statele membre.</p> <p>11.6.4.3. Dacă se dovedește că un validator UE de securitate a aviației nu mai îndeplinește cerințele menționate la punctul 11.6.3.1 sau 11.6.3.5, autoritatea sau autoritățile competente care l-au aprobat</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>trebuie să retragă aprobarea și să îl radieze pe validator din „baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare”.</p> <p>11.6.4.4. Asociațiile sectoriale și entitățile aflate sub responsabilitatea acestora care derulează programe de asigurare a calității pot fi aprobate ca validatori UE de securitate a aviației dacă programele respective conțin măsuri echivalente care asigură o validare imparțială și obiectivă. Recunoașterea are loc prin cooperarea autorităților competente din cel puțin două state membre.</p> <p>11.6.4.5. Comisia poate să recunoască activitățile de validare întreprinse de autorități sau de validatori de securitate a aviației care se află sub jurisdicția unei țări terțe sau a unei organizații internaționale și sunt recunoscuți de acestea, dacă poate să confirme echivalența activităților respective cu validarea UE de securitate a aviației. O listă a acestor activități</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>figurează în apendicele 6-Fiii.</p> <p>11.6.5. Raportul de validare UE de securitate a aviației („raportul de validare”)</p> <p>11.6.5.1. Raportul de validare trebuie să înregistreze validarea UE de securitate a aviației și să conțină cel puțin: (a) o listă de verificare completată, semnată de validatorul UE de securitate a aviației, care să conțină, dacă este cazul, observațiile entității validate la nivelul de detaliere necesar; și (b) o declarație-angajament semnată de entitatea validată; și (c) o declarație de independență față de entitatea validată, semnată de persoana care efectuează validarea UE de securitate a aviației.</p> <p>11.6.5.2. Validatorul UE de securitate a aviației trebuie să stabilească nivelul de conformitate cu obiectivele cuprinse în lista de verificare și să înregistreze aceste constatări în partea</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>corespunzătoare a listei.</p> <p>11.6.5.3. Declarația-angajament trebuie să indice angajamentul entității validate de a-și continua activitatea în conformitate cu standardele de operare validate cu succes.</p> <p>11.6.5.4. Entitatea validată poate să își declare acordul sau dezacordul cu privire la nivelul de conformitate constatat în raportul de validare. O astfel de declarație devine parte integrantă din raportul de validare.</p> <p>11.6.5.5. Numerotarea paginilor, data validării UE de securitate a aviației și parafele puse pe fiecare pagină de către validator și entitatea validată constituie dovada integrității raportului de validare.</p> <p>11.6.5.6. În principiu, raportul de validare trebuie să fie în limba engleză și trebuie prezentat autorității competente, dacă este cazul, și entității validate într-un termen maxim de o lună de</p>					
--	--	--	--	--	--

la verificarea la fața locului.					
11.7. RECUNOAȘTEREA RECIPROCĂ A PREGĂTIRII 11.7.1. Orice competență dobândită de o persoană în vederea îndeplinirii cerințelor din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și din actele de punere în aplicare a acestuia într-un stat membru trebuie să fie recunoscută în alt stat membru.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		
APENDICELE 11-A DECLARAȚIE DE INDEPENDENȚĂ – VALIDATOR UE DE SECURITATE A AVIAȚIEI (a) Confirm că am determinat nivelul de conformitate al entității validate în mod imparțial și obiectiv. (b) Confirm că nu sunt și nici nu am fost, în ultimii doi ani, angajat al entității validate. (c) Confirm că nu am niciun interes economic sau alt interes direct sau indirect în ceea ce privește rezultatele activității de validare, entitatea validată sau afiliații acesteia. (d) Confirm că, în afara			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

<p>procedurii de validare, nu am și nici nu am avut în ultimele 12 luni relații de afaceri cu entitatea validată, precum pregătirea și consilierea, în domenii legate de securitatea aviației. (e) Confirm că raportul de validare UE a securității aviației se bazează pe o evaluare amănunțită a faptelor constatate în documentația de securitate relevantă, inclusiv programul de securitate al entității validate sau un echivalent al acestuia, precum și pe activități de verificare la fața locului. (f) Confirm că raportul de validare UE a securității aviației se bazează pe o evaluare a tuturor domeniilor relevante care țin de securitate referitor la care validatorul trebuie să prezinte un aviz pe baza listei de verificare relevante a UE. (g) Confirm că am aplicat o metodologie care permite realizarea de rapoarte separate de validare UE a securității aviației pentru fiecare entitate validată și care garantează obiectivitatea și imparțialitatea în ceea ce</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>privește constatarea faptelor și evaluarea, în cazul în care se validează mai multe entități împreună. (h) Confirm că nu am primit niciun beneficiu financiar sau de altă natură pentru validare, în afara unui onorariu rezonabil și a rambursării costurilor de deplasare și de ședere. Îmi asum întreaga răspundere pentru raportul de validare UE a securității aviației. Numele persoanei care efectuează validarea: Numele validatorului UE de securitate a aviației: Data: Semnătura:</p>					
<p>12.ECHIPAMENTELE DE SECURITATE</p> <p>12.0. DISPOZIȚII GENERALE</p> <p>12.0.1. Autoritatea, operatorul sau entitatea care folosește echipamente pentru aplicarea măsurilor de care este responsabilă în conformitate cu programul național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie să ia</p>	<p>PNSA pct. 313</p> <p>Operatorul aeroportuar trebuie să ia măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că echipamentele de securitate corespund standardelor prevăzute în prezentul Program.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>măsurile corespunzătoare pentru a se asigura că respectivele echipamente corespund standardelor prevăzute în prezentul capitol. Informațiile clasificate în conformitate cu Decizia (UE, Euratom) 2015/444 trebuie puse la dispoziția producătorilor de către autoritatea competentă pe baza principiului nevoii de a cunoaște.</p> <p>12.0.2. Trebuie să se efectueze verificări de rutină ale fiecărui echipament de securitate.</p> <p>12.0.3. Producătorii de echipamente trebuie să furnizeze un concept de operare, iar echipamentele trebuie să fie folosite în conformitate cu acesta.</p>	<p>PNSA pct. 317 Utilizatorul trebuie să efectueze verificări de rutină ale fiecărui echipament de securitate, în conformitate cu prevederile programului aeroportuar de securitate.</p> <p>PNSA pct. 314 Operatorul aeroportuar trebuie să se asigure că producătorul de echipamente furnizează un concept de operare, iar Poliția de Frontieră se asigură că echipamentele sunt folosite în conformitate cu acestea.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>12.1. PORȚI DETECTOARE DE METALE (WTMD)</p> <p>12.1.1. Principii generale</p> <p>12.1.1.1. Porțile detectoare</p>	<p>PNSA pct. 318 Porțile detectoare de metale (WTMD) trebuie să fie capabile de a detecta și indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât</p>	<p>Compatibil</p>			

de metale (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.	și combinate.				
12.1.1.2. Detectarea cu ajutorul WTMD trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.	PNSA pct. 319 Detectarea cu ajutorul WTMD trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.	Compatibil			
12.1.1.3. WTMD trebuie să fie fixată ferm pe o bază solidă.	PNSA pct. 320 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.	Compatibil			
12.1.1.4. WTMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.					
12.1.1.5. Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale WTMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.	PNSA pct. 321 Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale WTMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.	Compatibil			
12.1.1.6. WTMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform punctului 12.1.1.1. Ambele tipuri de	PNSA pct. 322 WTMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform punctului 318.	Compatibil			

<p>alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 2 metri.</p> <p>12.1.1.7. Alarma vizuală trebuie să dea o indicație despre intensitatea semnalului detectat de WTMD.</p> <p>12.1.1.8. WTMD trebuie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.</p>	<p>Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 2 metri.</p> <p>PNSA pct. 323 Alarma vizuală trebuie să dea o indicație despre intensitatea semnalului detectat de WTMD.</p> <p>PNSA pct. 324 WTMD trebuie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nici o sursă de interferență.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>12.1.2. Standarde aplicabile WTMD</p> <p>12.1.12.1. WTMD le sunt aplicabile două standarde. Cerințele detaliate cu privire la aceste standarde sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.1.12.2. Toate WTMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1.</p>	<p>PNSA pct. 325 WTMD le sunt aplicabile două standarde.</p> <p>PNSA pct. 326 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 (PCE) CEAC.</p>	<p>Parțial compatibil</p> <p>Compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

<p>12.1.12.3. Toate WTMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2.</p>	<p>PNSA pct. 327 Toate WTMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2, în conformitate cu Procesul Comun de Evaluare (PCE) CEAC.</p>	<p>Compatibil</p>			
<p>12.1.3. Cerințe suplimentare aplicabile WTMD</p> <p>Toate WTMD pentru care a fost semnat un contract de instalare începând cu 5 ianuarie 2007 trebuie să fie capabile:</p> <p>(a) 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 punctul</p> <p>12.1.1.1. Procentajul trebuie să poată fi reglat; și</p> <p>(b) să calculeze numărul de persoane care au făcut obiectul controlului de securitate, excluzând orice persoană care trece prin WTMD în direcția opusă; și</p> <p>(c) să calculeze numărul de alarme; și (d) să calculeze numărul de alarme ca</p>	<p>PNSA pct. 328 Toate WTMD trebuie să fie capabile:</p> <p>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 punctul 304.</p> <p>Trebuie să fie posibilă reglarea procentajului; și</p> <p>2) să calculeze numărul de persoane care au făcut obiectul controlului de securitate, excluzând orice persoană care trece prin WTMD în direcția opusă; și</p> <p>3) să calculeze numărul de alarme; și</p> <p>4) să calculeze numărul de alarme ca procentaj din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate.</p>	<p>Parțial compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea</p>		

procentaj din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate.					
<p>12.1.4. Cerințe suplimentare aplicabile WTMD utilizate în combinație cu echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (shoe metal detection – SMD)</p> <p>12.1.4.1. 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.</p> <p>12.1.4.2. Toate echipamentele WTMD</p>	<p>PNSA pct. 329</p> <p>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.</p>	Compatibil			
	<p>PNSA pct. 330</p> <p>Toate echipamentele WTMD</p>				

<p>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 ale 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.</p>	<p>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 ale 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.</p>	Compatibil			
<p>12.2. DETECTOARE PORTABILE DE METALE (HHMD)</p> <p>12.2.1. Detectoarele portabile de metale (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.</p> <p>12.2.2. Mijloacele de reglare a setărilor de sensibilitate ale HHMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.</p>	<p>PNSA pct. 331</p> <p>Detectoarele portabile de metale (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.</p> <p>PNSA pct. 332</p> <p>Mijloacele de reglare a setărilor de sensibilitate ale HHMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			

12.2.3. HHMD trebuie să declanșeze o alarmă sonoră în momentul detectării obiectelor metalice. Alarma trebuie să fie perceptibilă pe o rază de 1 metru.	PNSA Pct. 333 HHMD trebuie să declanșeze o alarmă sonoră în momentul detectării obiectelor metalice. Alarma trebuie să fie perceptibilă pe o rază de 1 metru.	Compatibil			
12.2.4. Funcționarea HHMD nu trebuie să fie afectată de surse de interferență.	PNSA pct. 334 Funcționarea HHMD nu trebuie să fie afectată de surse de interferență.	Compatibil			
12.2.5. HHMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.	PNSA pct. 335 HHMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.	Compatibil			
12.3. ECHIPAMENTE CU RAZE X Echipamentele cu raze X trebuie să îndeplinească cerințele detaliate prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe		
12.4. SISTEME DE DETECTARE A EXPLOZIBILILOR (EDS) 12.4.1. Principii generale 12.4.1.1. Sistemele de detectare a explozibililor (EDS) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme	PNSA pct. 338 Sistemele de detectare a explozibililor (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 în bagaje sau în alte expedieri.	Compatibil			

<p>prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de material exploziv în bagaje sau în alte expedieri.</p> <p>12.4.1.2. Detecția trebuie să fie independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv.</p> <p>12.4.1.3. EDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:</p> <ul style="list-style-type: none"> — atunci când detectează materiale explozive; și — atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor explozive; și — atunci când conținutul unui bagaj sau al unei expedieri este prea dens pentru a fi analizat. 	<p>Detecția trebuie să fie independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv:</p> <p>1) EDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) atunci când detectează materiale explozive; și b) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor explozive; și c) atunci când conținutul unui bagaj sau al unei expedieri este prea dens pentru a fi analizat. 				
<p>12.4.2. Standarde aplicabile EDS</p> <p>12.4.2.1. Toate sistemele EDS instalate înainte de 1 septembrie 2014 trebuie să îndeplinească cel puțin standardul 2.</p> <p>12.4.2.2. Standardul 2 expiră la 1 septembrie 2020.</p>			<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>12.4.2.3. Autoritatea competentă poate permite utilizarea în continuare, până la 1 septembrie 2022 cel târziu, a sistemelor EDS de standard 2 instalate între 1 ianuarie 2011 și 1 septembrie 2014.</p> <p>12.4.2.4. Autoritatea competentă informează Comisia atunci când acordă permisiunea de continuare a utilizării sistemelor EDS de standard 2 după data de 1 septembrie 2020.</p> <p>12.4.2.5. Toate sistemele EDS instalate începând cu 1 septembrie 2014 trebuie să corespundă standardului 3.</p> <p>12.4.2.6. Toate sistemele EDS trebuie să corespundă standardului 3 până la 1 septembrie 2020 cel târziu, cu excepția cazului în care se aplică prevederile de la punctul 12.4.2.3.</p> <p>12.4.2.7. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână trebuie să respecte cel</p>	<p>PNSA pct. 340 Toate sistemele EDS instalate trebuie să corespundă standardului 3 în conformitate cu PCE CEAC.</p> <p>PNSA pct. 341 Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână trebuie să respecte cel puțin</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
--	---	-------------------------------------	---	--	--

<p>(THREAT IMAGE PROJECTION – TIP)</p> <p>12.5.1. Principii generale</p> <p>12.5.1.1. Sistemul de proiectare de imagini virtuale de articole periculoase (TIP) trebuie să fie capabil de a proiecta imagini combinate de articole periculoase (combined threat images – CTI) sau imagini fictive de articole periculoase (fictional threat images – FTI). CTI sunt imagini radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri care conțin articole periculoase. FTI sunt imagini radioscopice ale articolelor periculoase care sunt proiectate în cadrul imaginilor radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri supuse controlului de securitate. 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</p>	<p>capabil de a proiecta imagini combinate de articole periculoase (combined threat images – CTI) sau imagini fictive de articole periculoase (fictional threat images – FTI). PNSA pct. 345</p> <p>CTI sunt imagini radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri care conțin articole periculoase. PNSA pct. 346</p> <p>FTI sunt imagini radioscopice ale articolelor periculoase care sunt proiectate în cadrul imaginilor radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri supuse controlului de securitate. PNSA pct. 347</p> <p>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. PNSA pct. 348</p> <p>Atunci când sunt utilizate CTI:</p> <p>1) conceptul de operare trebuie să asigure că operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate vedea bagajele și alte expedieri care</p>	<p>Compatibil</p>			
--	---	-------------------	--	--	--

<p>urmează să fie proiectate trebuie să poată fi fixat. Atunci când sunt utilizate CTI:</p> <p>(a) 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; și</p> <p>(b) 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.</p> <p>Pentru echipamentele EDS pe care este activată proiectarea de imagini CTI a librăriei TIP și care sunt utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al bagajelor de cală, cerința de la litera (b) se aplică numai de la 1 ianuarie 2019.</p> <p>12.5.1.2. Sistemul TIP nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X</p>	<p>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; și</p> <p>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.</p> <p>PNSA pct. 349</p> <p>Sistemul TIP nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X sau a</p>		<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		
---	--	--	---	--	--

<p>sau a echipamentelor EDS. 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 punctului 12.5.2.2.</p> <p>12.5.1.3. Mijloacele de gestionare a sistemului TIP trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.</p> <p>12.5.1.4. Trebuie să existe un administrator TIP responsabil de managementul configurației sistemului TIP.</p> <p>12.5.1.5. Autoritatea competentă trebuie să monitorizeze cu regularitate implementarea corectă a sistemelor TIP și să se asigure 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.</p>	<p>echipamentelor EDS. 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 punctului 351.</p> <p>Mijloacele de gestionare a sistemului TIP trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate. Trebuie să existe un administrator TIP responsabil de managementul configurației sistemului TIP. Operatorul aeroportuar trebuie să monitorizeze cu regularitate implementarea corectă a sistemelor TIP și să se asigure 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.</p>	Compatibil			
12.5.2. Compoziția					

<p>sistemului TIP</p> <p>12.5.2.1. Sistemul TIP trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:</p> <p>(a) o bibliotecă de CTI sau FTI; și</p> <p>(b) un mijloc de afișare a mesajelor și de ștergere a lor; și</p> <p>(c) un mijloc de înregistrare și de prezentare a rezultatelor privind reacțiile fiecărui operator în parte.</p> <p>12.5.2.2. Sistemul TIP trebuie să afișeze un mesaj destinat operatorului în fiecare dintre următoarele situații:</p> <p>(a) atunci când operatorul a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI; (b) atunci când operatorul nu a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;</p> <p>(c) atunci când operatorul a reacționat, însă nu a fost proiectată o imagine CTI sau FTI;</p> <p>(d) atunci când o tentativă de proiectare a unei imagini CTI sau FTI a eșuat și a fost vizibilă pentru operator. Mesajul trebuie să fie afișat astfel încât să nu mascheze imaginea bagajului sau a</p>	<p>PNSA pct. 350</p> <p>Sistemul TIP trebuie să conțină cel puțin următoarele elemente:</p> <p>1) bibliotecă de CTI sau FTI; și</p> <p>2) un mijloc de afișare a mesajelor și de ștergere a lor; și</p> <p>3) un mijloc de înregistrare și de prezentare a rezultatelor privind reacțiile fiecărui operator în parte.</p> <p>PNSA pct. 351</p> <p>Sistemul TIP trebuie să afișeze un mesaj destinat operatorului în fiecare dintre următoarele situații:</p> <p>1) atunci când operatorul a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;</p> <p>2) atunci când operatorul nu a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;</p> <p>3) atunci când operatorul a reacționat, însă nu a fost proiectată o imagine CTI sau FTI;</p> <p>4) atunci când o tentativă de proiectare a unei imagini CTI sau FTI a eșuat și a fost vizibilă pentru operator.</p> <p>Mesajul trebuie să fie afișat astfel încât să nu mascheze</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
--	---	-------------------------------------	--	--	--

<p>PENTRU DETECTAREA URMELOR DE EXPLOZIBILI (ETD)</p> <p>12.6.1. Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie capabile să colecteze și să analizeze urme de particule de pe sau vapori emanați de suprafețele contaminate/conținutul bagajelor sau al expedierilor și să indice, prin declanșarea unei alarme, prezența explozibililor. În scopul controlului de securitate, acestea trebuie să îndeplinească toate cerințele următoare: (a)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; (b) echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie utilizate numai într-un mediu pentru care echipamentul a fost autorizat pentru utilizare. Trebuie să fie stabilite standarde pentru echipamentele de detectare a</p>	<p>Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie capabile să colecteze și să analizeze urme de particule de pe sau vapori emanați de suprafețele contaminate/conținutul bagajelor sau al expedierilor și să indice, prin declanșarea unei alarme, prezența explozibililor. În scopul controlului de securitate, acestea trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:</p> <p>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;</p> <p>2) echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie utilizate numai într-un mediu pentru care echipamentul a fost autorizat pentru utilizare.</p> <p>Cerințele pentru echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) care utilizează mostre de particule și de vapori sunt stabilite în PCE CEAC.</p>	<p>Compatibil</p>			
---	---	-------------------	--	--	--

<p>12.7.1. Principii generale</p> <p>12.7.1.1. Echipamentele 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.</p> <p>12.7.1.2. Detectarea trebuie să fie independentă de forma sau materialul recipientului cu lichide, aerosoli și geluri.</p> <p>12.7.1.3. Echipamentele trebuie 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.</p> <p>12.7.1.4. Echipamentele trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații: (a) atunci când detectează materiale periculoase; (b) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor periculoase; (c)</p>	<p>PNSA pct. 356 Echipamentele 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.</p> <p>PNSA pct. 357 Echipamentele trebuie 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.</p> <p>PNSA pct. 358 Echipamentele 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;</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>		<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare.</p>	
---	--	---	--	--	--

atunci când nu poate determina dacă respectivele lichide, aerosoli sau geluri sunt inofensive sau nu; (d) atunci când conținutul bagajului supus controlului de securitate este prea dens pentru a fi analizat.	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.				
<p>12.7.2. Standarde pentru echipamentele tip sistem de detectare a explozibililor lichizi (LEDS)</p> <p>12.7.2.1. Există trei standarde pentru echipamentele LEDS. Cerințele detaliate cu privire la aceste standarde sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.7.2.2. Toate echipamentele LEDS trebuie să respecte standardul 1. Echipamentele LEDS care respectă standardul 1 pot fi folosite cel târziu până la 30 ianuarie 2016.</p> <p>12.7.2.3. Standardul 2 se aplică tuturor echipamentelor LEDS instalate începând cu data intrării în vigoare a</p>	<p>PNSA pct. 359. Cerințele și standardele pentru echipament LEDS sunt stabilite în PCE CEAC.</p> <p>PNSA pct. 360 Toate echipamentele LEDS trebuie să corespundă standardului 2.</p>	Compatibil	Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile		

prezentului regulament. Toate echipamentele LEDS trebuie să se conformeze standardului 2 începând de la 31 ianuarie 2016.					
12.7.3. Aprobarea echipamentelor utilizate pentru controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor Echipamentele care sunt aprobate de către sau în numele autorității competente a unui stat membru în conformitate cu standardele prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 trebuie să fie recunoscute de alte state membre ca îndeplinind aceste standarde. Statele membre trebuie să transmită Comisiei numele și, la cerere, alte detalii pertinente ale organismelor desemnate pentru aprobarea echipamentelor. Comisia informează celelalte state membre cu privire la aceste organisme.	PNSA pct. 361 Echipamentele de securitate trebuie să fie validate de Autoritatea Aeronautică Civilă conform unei proceduri proprii.	Parțial compatibil	Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura aplicabilitatea		
12.8. METODE DE EFECTUARE A CONTROLULUI DE SECURITATE PRIN UTILIZAREA DE					

<p>TEHNOLOGII NOI</p> <p>12.8.1. Statele membre pot accepta o metodă de efectuare a controlului de securitate prin utilizarea de tehnologii noi, altele decât cele prevăzute în prezentul regulament, dacă: (a) se utilizează în scopul evaluării unei noi metode de efectuare a controlului de securitate; și (b) nu va afecta negativ nivelul general de securitate atins; și (c) persoanelor afectate, inclusiv pasagerilor, li se furnizează informații corespunzătoare cu privire la faptul că un test este în curs de realizare.</p> <p>12.8.2. Înainte de introducerea planificată a acesteia, statul membru în cauză trebuie să informeze în scris Comisia și celelalte state membre cu privire la metoda propusă de efectuare a controlului de securitate pe care intenționează să o permită, anexând o evaluare care să indice modul în care garantează că aplicarea noii metode va satisface cerința de la punctul 12.8.1 litera (b). Această notificare</p>				<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare, în speță după avizare subdiviziunii responsabile de domeniul securității aeronautice din domeniul aviației civile.</p>	
--	--	--	--	---	--

<p>trebuie să conțină, de asemenea, informații detaliate privind locul (locurile) unde se intenționează să se utilizeze respectiva metodă de efectuare a controlului de securitate, precum și durata estimată a perioadei de evaluare.</p> <p>12.8.3. În cazul în care Comisia dă un răspuns favorabil statului membru sau dacă nu se primește niciun răspuns în termen de trei luni de la data cererii scrise, statul membru poate autoriza introducerea metodei de efectuare a controlului de securitate prin utilizarea de tehnologii noi. În cazul în care Comisia nu este convinsă că metoda propusă pentru efectuarea controlului de securitate oferă suficiente garanții că nivelul general de securitate a aviației în Uniune va fi menținut, Comisia informează statul membru în acest sens în termen de trei luni de la primirea notificării menționate la punctul 12.8.2, explicând motivele sale de îngrijorare. În această</p>					
---	--	--	--	--	--

<p>situație, statul membru respectiv nu trebuie să înceapă punerea în aplicare a respectivei metode de efectuare a controlului de securitate înainte de a se conforma cerințelor Comisiei.</p> <p>12.8.4. Perioada maximă de evaluare a fiecărei metode de efectuare a controlului de securitate prin utilizarea de tehnologii noi este de 18 luni. Această perioadă de evaluare poate fi prelungită de către Comisie cu maximum 12 luni, cu condiția ca statul membru să justifice corespunzător cererea de prelungire.</p> <p>12.8.5. În timpul perioadei de evaluare, la intervale de cel mult șase luni, autoritatea competentă din respectivul stat membru trebuie să transmită Comisiei un raport de activitate privind evaluarea. Comisia informează celelalte state membre cu privire la conținutul raportului de activitate. În cazul în care nu se prezintă un raport de activitate, Comisia poate</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>cere respectivului stat membru să suspende testele.</p> <p>12.8.6. În cazul în care, pe baza unui raport, Comisia nu este convinsă că noua metodă de efectuare a controlului de securitate aflată în teste oferă suficiente garanții că nivelul general de securitate a aviației în Uniune este menținut, Comisia informează statul membru că testele trebuie să fie suspendate până în momentul în care se pot oferi astfel de garanții.</p> <p>12.8.7. Nicio perioadă de evaluare nu poate depăși 30 de luni.</p>					
<p>12.9. CÂINI PENTRU DETECTAREA EXPLOZIBILILOR</p> <p>12.9.1. Principii generale</p> <p>12.9.1.1. Un câine pentru detectarea explozibililor (EDD) trebuie să fie capabil de a detecta și indica prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de material exploziv.</p>				<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare, în speță după avizare subdiviziunii responsabile de domeniul securității aeronautice din</p>	

<p>12.9.1.2. Detectația trebuie să fie independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv.</p> <p>12.9.1.3. Un EDD trebuie să semnaleze, printr-o reacție pasivă, detectarea materialelor explozive prevăzute în apendicele 12-D la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.9.1.4. Un EDD și conductorul său pot fi folosiți pentru controlul de securitate dacă ambii au fost aprobați, atât individual, cât și în cuplu.</p> <p>12.9.1.5. Un EDD și conductorul său trebuie să beneficieze de o pregătire inițială și recurentă pentru a se asigura dobândirea și menținerea competențelor necesare și, dacă este cazul, dobândirea altora noi.</p> <p>12.9.1.6. Pentru a fi autorizat, un cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor, format dintr-un EDD și unul sau mai mulți conductori,</p>				domeniul aviației civile, operatorilor aeroportuari și Poliției de Frontieră	
---	--	--	--	--	--

<p>trebuie să aprobe cu succes un curs de pregătire.</p> <p>12.9.1.7. Un cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie aprobat de autoritatea competentă sau în numele acesteia, în conformitate cu apendicele 12-E și 12-F la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.9.1.8. După aprobarea de către autoritatea competentă, un cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor poate fi folosit la efectuarea controalelor de securitate prin metoda alergării libere (free running) sau prin metoda depistării mirosului de explozibil de la distanță (remote explosive scent tracing).</p>					
<p>12.9.2. Standarde aplicabile EDD</p> <p>12.9.2.1. Cerințele de performanță pentru EDD sunt stabilite în apendicele 12-D la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.9.2.2. Un cuplu chinotehnic pentru</p>				<p>Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare, în speță după avizare subdiviziunii responsabile de domeniul securității aeronautice din domeniul aviației</p>	

<p>detectarea explozibililor folosit pentru controlul de securitate al persoanelor, al bagajelor de mână, al articolelor transportate de alte persoane decât pasagerii, al vehiculelor, al aeronavelor, al proviziilor de bord și de aeroport și al zonelor de securitate cu acces restricționat de pe aeroport trebuie să respecte standardul 1 de detectare.</p> <p>12.9.2.3. Un cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor folosit pentru controlul de securitate al bagajelor de cală, al poștei și materialelor transportatorului aerian, al mărfurilor și poștei trebuie să respecte standardul 2 de detectare.</p> <p>12.9.2.4. Un cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor care primește aprobare pentru detectarea de materiale explozive prin metoda depistării mirosului de explozibil de la distanță poate fi folosit numai pentru controlul de securitate al mărfurilor, nu și în alte</p>				<p>civile, operatorilor aeroportuari și Poliției de Frontieră</p>	
---	--	--	--	---	--

<p>domenii incluse în standardul 2.</p> <p>12.9.2.5. Un EDD utilizat pentru detectarea materialelor explozive trebuie să fie echipat cu mijloace adecvate care să permită identificarea unică a EDD.</p> <p>12.9.2.6. În cursul operațiunilor de detectare a explozibililor, un EDD trebuie să fie întotdeauna însoțit de conductorul care a fost aprobat să lucreze cu el.</p> <p>12.9.2.7. Un EDD care a primit aprobare pentru metoda alergării libere va avea numai un singur conductor. Un conductor poate primi aprobare pentru a conduce maximum doi EDD.</p> <p>12.9.2.8. Un EDD care a primit aprobare pentru metoda depistării mirosului de explozibil de la distanță poate avea maximum doi conductori.</p>					
<p>12.9.3. Cerințe de pregătire</p> <p>Obligații generale privind</p>				Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare,	

<p>pregătirea</p> <p>12.9.3.1. Pregătirea unui cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie să includă elemente teoretice, practice și de pregătire la locul de muncă.</p> <p>12.9.3.2. Conținutul cursurilor de pregătire trebuie stabilit sau aprobat de autoritatea competentă.</p> <p>12.9.3.3. Pregătirea trebuie efectuată de autoritatea competentă sau în numele acesteia, cu instructori calificați în conformitate cu punctul 11.5. 12.9.3.4. Câinii antrenați pentru detectarea explozibililor trebuie utilizați exclusiv în acest scop.</p> <p>12.9.3.5. Pe durata pregătirii, se vor utiliza ca accesorii de antrenament materiale explozive.</p> <p>12.9.3.6. Orice persoană care manevrează accesoriile de antrenament trebuie să urmeze un curs de pregătire pentru a se evita contaminarea. Pregătirea inițială a cuplurilor</p>				<p>în speță după avizare subdiviziunii responsabile de domeniul securității aeronautice din domeniul aviației civile, operatorilor aeroportuari și Poliției de Frontieră</p>	
--	--	--	--	--	--

<p>chinotehnice pentru detectarea explozibililor</p> <p>12.9.3.7. Un cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie să beneficieze de o pregătire inițială în conformitate cu cerințele prevăzute la punctul 12.9.3 din Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.9.3.8. Pregătirea inițială a unui cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie să includă pregătirea practică în viitorul mediu de lucru.</p> <p>Pregătirea recurentă a cuplurilor chinotehnice pentru detectarea explozibililor</p> <p>12.9.3.9. Un EDD și conductorul său trebuie să respecte cerințele de pregătire recurentă, atât individual, cât și în cuplu.</p> <p>12.9.3.10. Pregătirea recurentă trebuie asigure menținerea competențelor existente la nivelul cerut în cadrul pregătirii inițiale și a</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>competențelor dobândite în conformitate cu evoluțiile din domeniul securității.</p> <p>12.9.3.11. Pregătirea recurentă a unui cuplu chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie efectuată de cel puțin o dată la șase săptămâni. Durata minimă a pregătirii recurente trebuie să fie de cel puțin patru ore într-un interval de șase săptămâni.</p> <p>12.9.3.12. Punctul 11 nu se aplică în cazul în care un EDD participă cel puțin o dată pe săptămână la pregătirea pentru recunoașterea tuturor materialelor enumerate în apendicele 12-D la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>Evidențele cursurilor de pregătire a cuplurilor chinotehnice pentru detectarea explozibililor</p> <p>12.9.3.13. Evidențele cursurilor de pregătire inițială și recurentă trebuie păstrate atât pentru EDD, cât și pentru conductorul său cel</p>					
--	--	--	--	--	--

<p>puțin pe durata contractului lor și trebuie puse la dispoziția autorității competente la cererea acesteia.</p> <p>Pregătirea operațională a cuplurilor chinotehnice pentru detectarea explozibililor</p> <p>12.9.3.14. Atunci când urmează să efectueze operațiuni de control de securitate, un EDD trebuie să participe la pregătirea operațională pentru a se garanta că îndeplinește standardele de performanță prevăzute în apendicele 12-D la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.9.3.15. Pregătirea operațională trebuie efectuată în mod continuu și aleatoriu pe durata desfășurării operațiunilor și trebuie să permită evaluarea performanțelor EDD în materie de detectare cu ajutorul unor accesorii de antrenament omologate.</p>					
<p>12.9.4. Proceduri de aprobare</p>					

<p>12.9.4.1. Procedura de aprobare trebuie să garanteze evaluarea tuturor competențelor următoare: (a) capacitatea EDD de a îndeplini standardele de performanță în materie de detectare stabilite în apendicele 12-D la Decizia de punere în aplicare C(2015); (b) capacitatea EDD de a semnala în mod pasiv prezența materialelor explozive; (c) capacitatea EDD și a conductorului sau conductorilor acestuia de a lucra eficient în cuplu; (d) capacitatea conductorului de a dirija în mod corect EDD, de a interpreta și de a răspunde în mod corespunzător la reacțiile acestuia în prezența materialului exploziv.</p>	NA				
<p>12.9.4.2. Procedura de aprobare trebuie să simuleze fiecare mediu de lucru în care își va desfășura activitatea cuplul chinotehnic pentru detectarea explozibililor.</p>	NA				
<p>12.9.4.3. Cuplul chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie să fi</p>	NA				

<p>absolvit cu succes pregătirea aferentă fiecărui mediu de lucru pentru care solicită aprobarea.</p> <p>12.9.4.4. Procedurile de aprobare trebuie să se deruleze în conformitate cu apendicele 12-E și 12-F la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.9.4.5. Valabilitatea fiecărei perioade de aprobare nu trebuie să depășească 12 luni.</p>	NA				
<p>12.9.5. Controlul calității</p> <p>12.9.5.1. Cuplul chinotehnic pentru detectarea explozibililor trebuie să se supună măsurilor de control al calității stabilite în apendicele 12-G la Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>	NA			Dispoziții ce urmează a fi incluse după procedura de avizare, în speță după avizare subdiviziunii responsabile de domeniul securității aeronautice din domeniul aviației civile, operatorilor aeroportuari și Poliției de Frontieră	
<p>12.9.6. Metodologia specifică controlului de securitate</p> <p>Alte cerințe detaliate în acest sens sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C (2015) 8005.</p>			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile (Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru țările terțe)		

<p>12.10. ECHIPAMENTE DE DETECTARE A METALELOR (MDE)</p> <p>Dispozițiile detaliate privind utilizarea MDE sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p>					
<p>12.11. SCANERE DE SECURITATE</p> <p>12.11.1. Principii generale</p> <p>Un scanner 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.</p> <p>Un scanner 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</p>	<p>PNSA pct. 362 Un scanner 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.</p> <p>PNSA pct. 363 Un scanner 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. În cazul în</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			

<p>pielea umană. În cazul în care examinatorul uman identifică un astfel de obiect, 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.</p> <p>Un scaner de securitate cu detectare automată a amenințărilor poate consta 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.</p> <p>În scopul controlului de securitate al pasagerilor, un scaner de securitate trebuie să îndeplinească toate</p>	<p>care examinatorul uman identifică un astfel de obiect, 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.</p> <p>PNSA pct. 364</p> <p>Un scaner de securitate cu detectare automată a amenințărilor poate consta 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.</p> <p>PNSA pct. 365</p> <p>În scopul controlului de securitate al pasagerilor, un scaner de securitate trebuie să îndeplinească toate standardele următoare:</p>	<p>Compatibil</p>			
--	---	-------------------	--	--	--

<p>standardele următoare:</p> <p>(a) scanerul de securitate detectează și indică prin intermediul unei alarme cel puțin obiectele metalice și nemetalice specificate, inclusiv explozibili, atât individual, cât și în combinație;</p> <p>(b) obiectul trebuie să poată fi detectat indiferent de poziția și orientarea sa;</p> <p>(c) sistemul trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune;</p> <p>(d) scanerul de securitate trebuie poziționat astfel încât funcționarea lor să nu fie afectată de nicio sursă de interferență;</p> <p>(e) funcționarea corectă a scanerelor de securitate trebuie testată zilnic;</p> <p>(f) scanerul de securitate trebuie folosit în conformitate cu conceptul de operare furnizat de producător.</p> <p>Scanerul de securitate pentru controlul de securitate al pasagerilor se instalează și se utilizează în conformitate cu Recomandarea nr.</p>	<p>1) scanerul de securitate detectează și indică prin intermediul unei alarme cel puțin obiectele metalice și nemetalice specificate, inclusiv explozibili, atât individual, cât și în combinație;</p> <p>2) obiectul trebuie să poată fi detectat indiferent de poziția și orientarea sa;</p> <p>3) sistemul trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune;</p> <p>4) scanerul de securitate trebuie poziționat astfel încât funcționarea lor să nu fie afectată de nici-o sursă de interferență;</p> <p>5) funcționarea corectă a scanerelor de securitate trebuie testată zilnic;</p> <p>6) scanerul de securitate trebuie folosit în conformitate cu conceptul de operare furnizat de producător.</p> <p>PNSA pct. 366</p> <p>Scanerul de securitate pentru controlul de securitate a pasagerilor trebuie să fie utilizat în conformitate cu reglementările naționale aplicabile din domeniul ocrotirii sănătății și siguranței</p>	<p>Compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la</p>		
--	--	-------------------	------------------------------	--	--

1999/519/CE a Consiliului (1) și cu Directiva 2013/35/UE a Parlamentului European și a Consiliului (2).	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.	Parțial compatibil	legislația națională cu trimeri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura		
<p>12.11.2. Standarde pentru scanerele de securitate</p> <p>Cerințele de performanță pentru scanerele de securitate sunt stabilite în apendicele 12-K, clasificat ca fiind „CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL” și tratat în conformitate cu Decizia (UE, Euratom) 2015/444.</p> <p>Începând cu data intrării în vigoare a prezentului regulament, toate scanerele de securitate trebuie să îndeplinească standardul definit în apendicele 12-K.</p> <p>12.11.2.1. Toate scanerele de securitate trebuie să îndeplinească standardul 1. Standardul 1 expiră la 1 ianuarie 2022.</p> <p>12.11.2.2. Standardul 2 se aplică scanerelor de securitate instalate începând cu 1 ianuarie 2019.</p>	<p>PNSA pct. 367</p> <p>Toate scanerele de securitate</p>	Compatibil	<p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p> <p>Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile</p>		

<p>reglare a setărilor de detecție ale SMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.</p> <p>12.12.1.6. SMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform punctului 12.12.1.1. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 metru.</p> <p>12.12.1.7. SMD trebuie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.</p>	<p>Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale SMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.</p> <p>PNSA pct. 376 SMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform pct. 371. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 metru.</p> <p>PNSA pct. 377 SMD trebuie să fie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.</p>	<p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p> <p>Compatibil</p>			
<p>12.12.2. Standarde aplicabile SMD</p> <p>12.12.2.1. Există două standarde aplicabile SMD. Cerințele detaliate cu privire la aceste standarde sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.</p> <p>12.12.2.2. Toate SMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât</p>	<p>PNSA pct. 379 Există două standarde aplicabile SMD.</p> <p>PNSA pct. 380 Toate SMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să</p>	<p>Parțial compatibil</p> <p>Compatibil</p>	<p>Prevedere ajustată la legislația națională cu trimiteri, după caz, specifice sau generale pentru a asigura</p>		

<p>pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1.</p> <p>12.12.2.3. Toate SMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2.</p> <p>12.12.2.4. Toate SMD trebuie să poată funcționa, pentru a stabili cauza alarmelor generate de o WTMD, la o înălțime cuprinsă între podea și cel puțin 35 cm deasupra podelei.</p>	<p>corespundă cel puțin standardului 1.</p> <p>PNSA pct. 381 Toate SMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2.</p> <p>PNSA pct. 382 Toate SMD trebuie să poată funcționa, pentru a stabili cauza alarmelor generate de o WTMD, la o înălțime cuprinsă între podea și cel puțin 35 cm deasupra podelei.</p>	Compatibil			
<p>12.13. PROGRAME INFORMATICE CARE PERMIT ÎNDEPĂRTAREA AUTOMATĂ A BAGAJELOR CARE NU CONȚIN ARTICOLE INTERZISE (AUTO CLEAR SOFTWARE – ACS)</p> <p>12.13.1. Principii generale</p> <p>12.13.1.1. Programele informatice care permit îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (ACS)</p>	<p>PNSA pct. 383 Programele informatice care permit îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (ACS) trebuie să fie în măsură să evalueze</p>	Compatibil			

<p>trebuie să fie în măsură să evalueze toate imaginile radioscopice afișate de echipamentele cu raze X sau echipamentele EDS pentru a stabili dacă acestea pot conține articole periculoase și ar trebui să poată șterge direct imagini simple fără articole periculoase.</p> <p>12.13.1.2. ACS trebuie să afișeze pentru operator imaginile care conțin elemente potențial periculoase sau care sunt prea complexe pentru a fi analizate de programul informatic.</p> <p>12.13.1.3. ACS nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X și a echipamentelor EDS.</p> <p>12.13.1.4. Atunci când ACS este în funcțiune, operatorul trebuie să primească un indiciu vizual.</p> <p>12.13.1.5. Atunci când se utilizează cu echipamente EDS, ACS nu trebuie să împiedice un semnal de alarmă.</p>	<p>toate imaginile radioscopice afișate de echipamentele cu raze X sau echipamentele EDS pentru a stabili dacă acestea pot conține articole periculoase și ar trebui să poată șterge direct imagini simple fără articole periculoase.</p> <p>PNSA pct. 384 ACS trebuie să afișeze pentru operator imaginile care conțin elemente potențial periculoase sau care sunt prea complexe pentru a fi analizate de programul informatic.</p> <p>PNSA pct. 385 ACS nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X și a echipamentelor EDS.</p> <p>PNSA pct. 386 Atunci când ACS este în funcțiune, operatorul trebuie să primească un indiciu vizual.</p> <p>PNSA pct. 387 Atunci când se utilizează cu echipamente EDS, ACS nu trebuie să împiedice un semnal de alarmă.</p>	Compatibil			
		Compatibil			
		Compatibil			
		Compatibil			

12.13.1.6. ACS nu trebuie să șteargă imaginile CTI și imaginile radioscopice produse de echipamentele cu raze X sau de echipamentele EDS care conțin imagini FTI proiectate de sistemul TIP.	PNSA pct. 388 ACS nu trebuie să șteargă imaginile CTI și imaginile radioscopice produse de echipamentele cu raze X sau de echipamentele EDS care conțin imagini FTI proiectate de sistemul TIP.	Compatibil			
12.13.1.7. Mijloacele de gestionare a ACS trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.	PNSA pct. 389 Mijloacele de gestionare a ACS trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.	Compatibil			
12.13.2. Cerințe de performanță 12.13.2.1. Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru ACS sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.	PNSA pct. 390 Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru ACS sunt prevăzute în PCE CEAC.	Compatibil			
APENDICELE 12-A Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru WTMD și SMD sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-B Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în		

pentru EDS sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-C Dispozițiile detaliate privind cerințele de funcționare pentru echipamentele utilizate pentru controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-D Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru EDD sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-E Dispozițiile detaliate privind procedurile de aprobare pentru EDD sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-F Dispozițiile detaliate privind mediile și condițiile de testare pentru aprobarea unui			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are		

EDD sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-G Dispozițiile detaliate privind controlul calității pentru EDD sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-H Dispozițiile detaliate privind „EDD utilizați cu metoda alergării libere – Standarde pentru metodologia de utilizare” sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-I Dispozițiile detaliate privind „EDD utilizați cu metoda depistării mirosului de explozibil de la distanță – Standarde pentru metodologia de utilizare” sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-J Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru MDE sunt prevăzute			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are		

în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-K Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru scanerile de securitate sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-L Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru echipamentele pentru detectarea urmelor de explozibili (ETD) sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		
APENDICELE 12-M Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru ACS sunt prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.			Dispoziții comunitare cu caracter neobligatoriu/neaplicabile Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005 are caracter restricționat pentru statele terțe.		

Formularul tipizat al documentului de analiză a impactului

Titlul analizei impactului:	Analiza impactului de reglementare a proiectul Hotărârii de Guvern „cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile” și a actelor normative conexe acestui program (Ordinul Ministerului Economiei și Infrastructurii „cu privire la aprobarea Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice” și Ordinul Ministerului Economiei „cu privire la aprobarea Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile.”
Data:	22.05.2020
Autoritatea administrației publice (autor):	Ministerul Economiei și Infrastructurii
Subdiviziunea:	Serviciul transport aerian
Persoana responsabilă și datele de contact:	Ana Miron – Șef Serviciul transport aerian
Compartimentele analizei impactului	
1. Definirea problemei	
<p>a) <i>Determinați clar și concis problema și/sau problemele care urmează să fie soluționate</i></p> <p>Discordanțe de ordin procedural și legislativ în implementarea, internalizarea și ajustarea practicilor și standardelor comunitare (UE) și internaționale (Organizația Aviației Civile Internaționale) în domeniul securității aeronautice.</p> <p>Lipsa unor reglementări naționale clare cu efect asupra agenților aeronautici în ideea implementării și executării unor măsuri de securitate adecvate domeniului de activitate.</p> <p>La momentul actual, Republica Moldova, membru cu drepturi depline ale Organizației Aviației Civile Internaționale și-a asumat angajamentul de a adopta și implementa un șir de cerințe și standarde din domeniul securității aeronautice, cerințe ce sunt supuse periodic unui audit din partea organizațiilor internaționale de profil (OACI și Conferința Europeană a Aviației Civile).</p> <p>Sesiunile anterioare de audit din partea organizațiilor internaționale responsabile, au evidențiat un șir de deficiențe, după cum urmează:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Lipsa unor atribuții și responsabilități clar definite ale Comitetului Național de Securitate aeronautică; - Existența unui vid legislativ pe domeniul implementării unui Program Național de Securitate aeronautică comprehensiv. - Actele normative și reglementări specifice învechite (Programul Național de Control de Calitate și Programul Național de instruire în domeniul securității 	

aeronautice), care nu corespund actualelor cerințe și standarde din domeniul securității aeronautice;

- Lipsa unor reglementări de împuternicire și atribuire de activități cu caracter coercitiv (sanțiuni aplicate gradual), necesare responsabililor din cadrul Autorității Aeronautice Civile (denumită în continuare AAC), pentru aplicarea recomandărilor, sancțiunilor și/sau măsurilor corective agenților aeronautici care nu respectă măsurile de securitate aeronautică;
- Lipsa unor reglementări clare ce ar impune dotarea și/sau ajustarea infrastructurii de securitate existente la standardele și cerințele internaționale (cerințe obligatorii conform angajamentelor internaționale asumate de către Republica Moldova), inclusiv procedurile de utilizare a acesteia;
- Lipsa unor cerințe de instruire și certificare a diferitor categorii de personal conforme cu standardele și cerințele internaționale (documente OACI);
- Lipsa unor proceduri actualizate și conforme cu standardele și cerințele internaționale (documente OACI) cu privire la controlul de pasageri și bagaje;

Complementar celor expuse, prezentul proiect este elaborat în vederea implementării prevederilor Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, în speță articolele 4, 12, 48, 54, 55, 69 și asigurării măsurilor subsecvente ale Legii menționate.

b) Descrieți problema, persoanele/entitățile afectate și cele care contribuie la apariția problemei, cu justificarea necesității schimbării situației curente și viitoare, în baza dovezilor și datelor colectate și examinate.

La nivelul angajamentelor internaționale asumate de către Republica Moldova, pachetul de acte normative supus analizei, este elaborat în contextul executării/implementării prevederilor Anexei III, versiunea actualizată, domeniul *Securitate aeronautică*, a Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012) (denumit în continuare *Acord*).

La nivel național, adoptarea acestui pachet de acte normative, are la bază atât raționamente de ordin juridic - prevederile executorii ale Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, cât și raționamente de ordin practic în scopul ajustării programelor naționale din domeniul securității aeronautice la cerințele și standardele internaționale, cerințe obligatorii pentru Republica Moldova.

Prin urmare necesitatea adoptării prezentului pachet de acte normative are la bază raționamente de ordin teoretic și practic îndreptate spre rezolvarea cât mai rapidă a problemelor enunțate la litera a), secțiunea 1, Definirea problemei.

La nivel cuprinzător, toate deficiențele evidențiate anterior, au la bază lipsa unui cadru normativ actualizat și comprehensiv, care la nivel practic, au generat și generează în continuare riscuri majore în domeniul securității aeronautice, pornind de la riscuri globale precum actele de intervenție ilicită și terminând cu riscuri procedurale de asigurare și implementare a unor proceduri minore, repetitive complementare domeniului de securitate aeronautică. Totodată, atât riscurile de ordin major cât și unele deficiențe minore sunt interdependente, astfel chiar și micile deficiențe, în lipsa unui cadru regulatoriu adecvat, și/sau, în lipsa unor proceduri clar definite, pot deveni

condiții latente, care treptat pot afecta siguranța activităților de aviație civilă, implicit generează riscuri majore pe domeniul de securitate aeronautică.

În continuarea problemelor expuse mai sus, precizăm că subiectul ajustării și adaptării cadrului normativ național la standardele și cerințele din domeniul securității aeronautice, în speță implementarea acestor cerințe prin acte normative clar definite, reprezintă unul din domeniile de bază prevăzute de Convenția privind aviația civilă internațională, încheiată la Chicago, la 7 decembrie 1944, (*denumită în continuare Convenție*), acest aspect fiind reglementat detaliat în Anexa nr. 17 a Convenției, totodată, Republica Moldova, conform prevederilor Convenției este obligată să transpună aceste prevederi și să aibă o bază legislativă aplicabilă pentru implementarea și asigurarea măsurilor cerute din domeniul securității aeronautice, fiind parte componentă a întrebărilor standard de protocol ce urmează a fi aplicate în cadrul auditului OACI și CEAC.

Complementar celor expuse, aducem la cunoștință că în ultimii 4 ani Republica Moldova a beneficiat periodic de asistență în scopul pregătirii Republicii Moldova pentru auditul OACI din cadrul programelor universale de audit *Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach*¹ (denumit în continuare USAP – CMA). Astfel, experții delegați de către OACI și CEAC, analizând situația actuală, s-au expus detaliat asupra mai multor neconformități care sunt generate de lipsa unui cadru normativ adecvat, fiind catalogat ca o posibilitate de risc semnificativ (**Significant Safety Concerns**²), recomandând crearea și după caz ajustarea bazei legislative, care să corespundă și să asigure implementarea măsurilor cu privire la asigurarea nivelului adecvat de securitate aeronautică, inclusiv prin crearea și executarea programelor naționale din domeniul securității aeronautice³.

La nivel de persoane/entitățile afectate,

Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile, Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice și Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile se răsfrâng în mod direct asupra unui cerc relativ restrâns de destinatari și anume:

- Autorități publice și structuri ale acestora cu competențe în domeniul securității aeronautice (AAC, Poliția de frontieră, Serviciul de Informații și Securitate);
- Transportatorii aerieni;
- Aeroporturile civile din Republica Moldova;
- Entitățile tehnice de exploatare la sol, întreținere și reparare a aeronavelor, cu atribuții de protecție a aeronavelor sau al căror personal are acces la aeronavele parcate în zonele non restricționate, în zonele de operațiuni aeriene, în zonele de securitate cu acces restricționat sau în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat;
- Agenți abilitați, expeditorii cunoscuți, furnizorii abilitați de provizii de bord, furnizorii cunoscuți de provizii de bord și furnizorii cunoscuți de provizii de aeroport;

¹ Următorul audit USAP – CMA este planificat pentru anul 2021, acesta fiind inițial preconizat pentru anul 2020, însă a fost amânat din cauza efectelor răspândirii infecției cu noul Coronavirus (2019-nCoV).

² **Significant Safety Concerns** reprezintă un calificativ de nivel negativ care se atribuie țării și duce la consecințe nefaste întregului domeniu al aviației civile, spre exemplu limitarea și/sau interzicerea zborurilor, limitarea și/sau interzicerea utilizării anumitor aerodromuri, etc.

³ Desfășurarea detaliată a rezultatelor a sesiunilor de audit au caracter restricționat, și nu pot fi prezentate în cadrul acestei analize.

- Agenții de deservire la sol și furnizorii de alte servicii la sol, cum sunt concordanța dintre bagaje și pasageri, sortarea, transportul și încărcarea/descărcarea bagajelor de cală;
- Alți subiecți care aplică măsuri de securitate a aviației civile sau cărora le revin responsabilități în aplicarea unor măsuri de securitate a aviației civile, conform Legii privind securitatea aeronautică.

Totodată, nivelul de interes public poate fi catalogat cu fiind unul major, datorită impactului acestor programe care prin prezentarea ulterioară a obiectivelor se vor răsfrânge în mod final asupra clienților aeroportuari și pasagerilor companiilor avia, reprezentând un număr mare de persoane.

c) Expuneți clar cauzele care au dus la apariția problemei

Una din principalele cauze care stau la baza apariției problemelor enunțate o reprezintă lipsa și/sau existența unui proces întârziat în coordonarea comprehensivă, totalizată și centralizată a cadrului normativ care reglementează domeniul securității aeronautice.

Cadrul normativ actual învechit (Programul Național de Control de Calitate din 2006 și Programul Național de instruire în domeniul securității aeronautice din 2008 Legea privind securitatea aeronautică din 2007), pe unele segmente chiar inexistent, care nu corespund actualelor cerințe și standarde din domeniul securității aeronautice.

Un alt aspect l-a constituit și îl reprezintă în continuare, caracterul supranațional al reglementărilor pe domeniul securității aeronautice, periodicitatea actualizării acestuia și capacitatea redusă a Republicii Moldova de a internaliza și ajusta, după caz, implementa noi prevederi legale într-un timp util (proceduri interne birocratizate cu privire la aprobarea și implementarea actelor cu caracter supranațional).

Lipsa unei coordonări centralizate și etapizate la elaborarea și actualizarea cadrului normativ din domeniul securității aeronautice (programe de securitate aprobate înainte de adaptarea Legii de bază cu privire la securitatea aeronautică, amendări întârziate și neconcordante cu alte acte normative).

d) Descrieți cum a evoluat problema și cum va evolua fără o intervenție

Până la momentul actual, baza legală aplicabilă pe segmentul programelor naționale de securitate aeronautică a fost (și rămâne a fi, până la adoptarea noilor programe) una parțială și neactualizată la noile cerințe și standarde internaționale, care corelat cu adoptarea și/sau actualizarea periodică, pe alocuri necoordonată cu alte acte normative, a dus la situația în care întreg cadru normativ cu privire la securitatea aeronautică necesită a fi resetat.

Multe aspecte ce țin de obligativitatea implementării programelor de securitate de către agenți aeronautici nu sunt prevăzute deloc în cadrul normativ, alte cerințe sunt învechite și nu mai fac față actualelor practici și standarde. Totodată ținând cont de caracterul supranațional al actelor regulatorii din domeniul aviației civile, și obiectivul general urmărit de OACI de a implementa aceleași cerințe și standarde comune oriunde în lume, în special pe domeniul de securitate aeronautică, Republica Moldova a ajuns la momentul în care trebuie să-și actualizeze și să își adapteze întregul sistem de securitate aeronautică la practicile recomandate, cerințele și standardele aplicate la nivel internațional. Această adaptare/ recunoaștere de conformitate urmează a fi evaluată prin cadrul unui amplu program de audit în domeniul securității aeronautice.

Lipsa unei intervenții prompte din partea statului, prin neadaptarea pachetului de acte supuse analizei, va duce la înrăutățirea situației actuale din domeniul securității aeronautice, existența unui vid legislativ pe anumite segmente și neajustarea cadrului

normativ existent va duce la incapacitatea industriei de a face față noilor provocări la adresa securității aeronautice, prin urmare scăderea gradului de securitate din domeniul aviației civile va face foarte vulnerabil întreg domeniul de securitate națională.

Lipsa actualizării cadrului normativ prin neadaptarea prezentelor programe de securitate va crea un alt risc major și anume incapacitatea de a arăta conformitatea cu standardele și practicile internaționale, verificate în cadrul auditului periodic al OACI. Prin urmare, situația actuală generează un risc sporit de primi un calificativ general nesatisfăcător (**Significant Safety Concerns (SSeC)**) în urma auditului USAP – CMA.

Statului care a obținut calificativul de SSeC i se impune **mecanismul SSeC**, prevăzut la punctul 2.9.5 din Doc 9807⁴, care prevede un șir de măsuri corective într-un termen restrâns ce reprezintă o presiune enormă pe stat. După care urmează procedura oficială de notificare și informare a celorlalte state membre despre calificativul obținut și riscurile adiacente acestui calificativ și anume, nivel redus de securitate, riscuri pentru operarea activităților aeronautice în acest stat, publicarea unui Buletin electronic (EB), care include numele statului cu un SSeC, ceea ce duce la reducerea în mod semnificativ gradul de atractibilitate a statului pentru operațiuni aeriene și alte activități conexe.

e) *Descrieți cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și identificați carențele prevederilor normative în vigoare, identificați documentele de politici și reglementările existente care condiționează intervenția statului.*

Cadrul juridic actual aplicabil raporturilor analizate și carențele prevederilor normative aplicabile:

1. Anexa nr. 17 SECURITY a Convenției;

Întreaga anexă, și ca practici recomandate Doc -urile OACI subsecvente Anexei, în conformitate cu prevederile legii privind tratatele internaționale ale Republicii Moldova

2. Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;

Prevederile articolelor 6 și 7 cu privire la funcțiile de bază organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, inclusiv elaborarea, asigurarea implementării, monitorizarea, evaluarea și raportarea asupra realizării politicilor din domeniul securității aeronautice

Prevederile capitolului X *Managementul siguranței zborurilor și securitatea aeronautică* – integral.

3. Prevederile articolelor 4, 12, 48, 54, 55 și 69 ale Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, prevederi normative ce reglementează elaborarea, conținutul, asigurarea implementării monitorizării, evaluării și raportării programelor de securitate aeronautică.

4. Rapoartele USAP CMA și recomandările experților OACI și CEAC (conținut restricționat).

5. Alte acte normative, strategii naționale și/sau pe domenii care reglementează politicile statului în domeniul securității.

2. Stabilirea obiectivelor

a) *Expuneți obiectivele (care trebuie să fie legate direct de problemă și cauzele acesteia, formulate cuantificat, măsurabil, fixat în timp și realist)*

⁴ Doc 9807 - Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Manual, Second Edition,

Pachetul de acte normative (programe) supuse analizei impactului de reglementare presupune crearea unui cadru normativ unitar și coordonat în domeniul realizării măsurilor executorii ale Legii privind securitatea aeronautică, iar implementarea acestuia urmărește:

- Mărirea, și/sau pe unele segmente, menținerea unui nivel sporit de securitate aeronautică pe teritoriul Republicii Moldova;
- Corespunderea cu cerințele și practicile recomandate ale OACI în care fiecare stat membru trebuie să asigure existența/elaborarea, implementarea și prin urmare evaluarea continuă a unui program național de securitate, program național de control al calității în domeniul securității aeronautice și a unui program național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile.

Obiectiv realizat o dată cu aprobarea pachetului de acte normative supuse analizei;

- Transpunerea, ajustarea și asigurarea implementării prevederilor normative internaționale, în speță practicile și standardele ce țin de:
 - Resetarea și descrierea sistemului național de securitate a aviației civile;
 - Instituirea și reglementarea atribuțiilor și responsabilităților Comitetului Național de Securitate Aeronautică, a Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică;
 - Atribuțiile și responsabilitățile, cât și modul de conlucrare a tuturor autorităților publice implicate;
 - Comunicarea și cooperarea cu alte state și organizații internaționale din domeniul aviației civile;
 - Măsurile de securitate aeronautică cerute agenților aeronautici implicați;
 - Securitatea managementului de trafic aerian;
 - Amenințările cibernetice la adresa aviației civile;

Obiectiv realizat în termen scurt o dată cu adoptarea și implementarea pachetului de acte normative supuse analizei.

- Executarea și supravegherea reglementărilor ce țin de programele de securitate ale operatorilor aeroportuari, operatorilor aerieni, furnizorilor abilitați pentru operarea mărfurilor, poștei, bagajelor sau proviziilor de bord, a operatorilor de catering, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, furnizorilor de servicii de deservire la sol;

Obiectiv realizat în termen mediu o dată cu adoptarea și implementarea pachetului de acte normative supuse analizei.

- Selectarea și pregătirea personalului responsabil de realizarea și/sau supravegherea respectării măsurilor de securitate conform noilor cerințe ajustate la standardele internaționale;

Obiectiv realizat în termen scurt și mediu aprobarea o dată cu adoptarea și implementarea pachetului de acte normative supuse analizei.

- Reglementarea, stabilirea standardelor și evaluarea continuă a acțiunilor de prevenire și răspuns la actele de intervenție ilicită (implementarea Managementului acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită);

Obiectiv realizat în două perioade:

1. unele prevederi se realizează deja prin intermediul implementării Legii privind securitatea aeronautică;
2. termen scurt și mediu aprobarea o dată cu adoptarea și implementarea

pachetului de acte normative supuse analizei.

3. Identificarea opțiunilor

a) *Expuneți succint opțiunea „a nu face nimic”, care presupune lipsa de intervenție*

Opțiunea „**a nu face nimic**” – prevede lipsa intervenției propuse și anume neelaborarea și prin urmare neadoptarea programelor de securitate.

Lipsa unei intervenții din partea statului va genera:

- Premise pentru înrăutățirea situației actuale din domeniul securității aeronautice;
- Existența unui vid legislativ pe anumite segmente (program național de securitate în domeniul aviației civile) și neajustarea cadrului normativ existent la cerințele și standardele internaționale;
- Incapacitatea industriei de a face față noilor provocări la adresa securității aeronautice, prin lipsa reglementării unor cerințe comprehensive din partea autorităților publice responsabile;
- Scăderea gradului de securitate din domeniul aviației civile va face foarte vulnerabil întreg domeniul de securitate națională;
- Incapacitatea statului de a arăta conformitatea cu standardele și practicile internaționale, verificate în cadrul auditului periodic al OACI;
- Risc sporit de primi un calificativ general nesatisfăcător (**Significant Safety Concerns**) în urma auditului USAP – CMA, ce poate afecta în mod direct percepția comunității internaționale asupra siguranței zborului în Republica Moldova, în unele cazuri poate duce la consecințe nefaste întregului domeniu al aviației civile, spre exemplu limitarea și/sau interzicerea zborurilor, reducerea în mod semnificativ gradul de atractibilitate a statului pentru operațiuni aeriene și alte activități conexe.

b) *Expuneți principalele prevederi ale proiectului, cu impact, explicând cum acestea țin seama de cauzele problemei, cu indicarea noutăților și întregului spectru de soluții/drepturi/obligații ce se doresc să fie aprobate*

Proiectele actelor normative propun instituirea unui cadru normativ unitar și coordonat în domeniul realizării măsurilor executorii ale Legii privind securitatea aeronautică, iar implementarea acestora urmăresc elaborarea și/sau ajustarea legislației naționale la standardele și cerințele internaționale din domeniul securității aeronautice.

Printre principalele prevederi normative ale programelor putem evidenția:

- Descrierea sistemului național de securitate a aviației civile, cu stabilirea obiectivului și scopului urmărit;
- Reglementarea atribuțiilor și responsabilităților Comitetului Național de Securitate Aeronautică, a Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică;
- Reglementarea prevederilor ce țin de comunicarea și cooperarea cu alte state și organizații internaționale din domeniul aviației civile;
- Implementarea și supravegherea reglementărilor ce țin de programele de securitate ale operatorilor aeroportuari, operatorilor aerieni, furnizorilor abilitați pentru operarea mărfurilor, poștei, bagajelor sau proviziilor de bord, a operatorilor de catering, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, furnizorilor de servicii de deservire la sol;
- Reglementarea și implementarea, la nivel detaliat, a măsurilor de securitate a aviației de către agenții aeronautici implicați;
- Selectarea și pregătirea personalului responsabil de realizarea și/sau supravegherea respectării măsurilor de securitate;

- Securitatea managementului de trafic aerian;
- Amenințările cibernetice la adresa aviației civile;
- Managementul acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită,

toate acestea prevederi corelate cu obiectivele enunțate anterior duc la soluționarea adecvată a tuturor problemelor enunțate în cadrul prezentei analize.

Implementarea prevederilor prezentelor programe presupun reglementări/proceduri și cerințe inovative pentru practica Republicii Moldova, prin internalizarea/preluarea practicilor internaționale, printre care se pot evidenția, dar nu limita la:

- cerințe noi/suplimentare față de autoritățile publice de profil, inclusiv responsabilitățile și atribuțiile acestora pentru elaborarea, actualizarea continuă și implementarea actelor normative atât la nivel de politici cât și la nivel de acte subordonate (executorii) în domeniul securității aeronautice;
- reglementarea atribuțiilor și responsabilităților Comitetului Național de Securitate Aeronautică, a Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică;
- noi cerințe ce țin de programele de securitate ale operatorilor aeroportuari, operatorilor aerieni, furnizorilor abilitați pentru operarea mărfurilor, poștei, bagajelor sau proviziilor de bord, a operatorilor de catering, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, furnizorilor de servicii de deservire la sol;
- noi cerințe ce țin de selectarea și pregătirea personalului responsabil de realizarea și/sau supravegherea respectării măsurilor de securitate conform noilor cerințe ajustate la standardele internaționale;
- reglementarea, stabilirea standardelor și evaluarea continuă a acțiunilor de prevenire și răspuns la actele de intervenție ilicită (implementarea Managementului acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită).

c) Expuneți opțiunile alternative analizate sau explicați motivul de ce acestea nu au fost luate în considerare

Ținând cont de specificul problemelor prezentate, obiectivele și scopul urmărit prin elaborarea și eventuala implementare prevederilor programelor supuse analizei, unica soluție adecvată implică exclusiv adoptarea proiectelor actelor normative cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile, Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice și Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile.

Prin urmare, **nu au fost identificate alte opțiuni alternative viabile pentru remedierea situației create.**

4. Analiza impacturilor opțiunilor

a) Expuneți efectele negative și pozitive ale stării actuale și evoluția acestora în viitor, care vor sta la baza calculării impacturilor opțiunii recomandate

Starea actuală nu se poate descrie prin anumite aspecte pozitive și negative, fiind, la moment catalogată ca și o măsură pro -activă, în sensul în care aprobarea prezentelor programe au menirea de a evita anumite efecte negative ce urmează să aibă loc în cazul în care nu va fi adoptat/tergiversat prezentul pachet de acte normative.

În ceea ce privește evoluția stării actuale prin lipsa unei intervenții din partea statului, remarcăm repetat efectele negative ale opțiunii „a nu face nimic”:

Lipsa unei intervenții din partea statului va genera:

- Premise pentru înrăutățirea situației actuale din domeniul securității

aeronautice;

- Existența unui vid legislativ pe anumite segmente (program național de securitate în domeniul aviației civile) și neajustarea cadrului normativ existent la cerințele și standardele internaționale;
- Incapacitatea industriei de a face față noilor provocări la adresa securității aeronautice, prin lipsa reglementării unor cerințe comprehensive din partea autorităților publice responsabile;
- Scăderea gradului de securitate din domeniul aviației civile va face foarte vulnerabil întreg domeniul de securitate națională;
- Incapacitatea statului de a arăta conformitatea cu standardele și practicile internaționale, verificate în cadrul auditului periodic al OACI;
- Risc sporit de primi un calificativ general nesatisfăcător (**Significant Safety Concerns**) în urma auditului USAP – CMA, ce poate afecta în mod direct percepția comunității internaționale asupra siguranței zborului în Republica Moldova, în unele cazuri poate duce la consecințe nefaste întregului domeniu al aviației civile, spre exemplu limitarea și/sau interzicerea zborurilor, reducerea în mod semnificativ gradul de atractibilitate a statului pentru operațiuni aeriene și alte activități conexe.

În ceea ce privește evoluția stării actuale prin adoptarea programelor putem prezice, cel puțin, următoarele aspecte pozitive:

- Mărirea și/sau adoptarea unor noi măsuri de securitate aeronautică ce vor asigura un nivel de securitate conform cerințelor și standardelor comunitare/internaționale;
- Corespunderea cu cerințele și practicile recomandate ale OACI în domeniul securității aviației civile;
- Creșterea gradului de atractibilitate a Republicii Moldova pe plan internațional pentru operațiuni aeriene și alte activități conexe, inclusiv creșterea gradului de atracție pentru eventuali investitori din domeniul aviației civile;
- Posibilitatea accederii Republicii Moldova în sistemul *One Stop Security*⁵ (sistem unic de control de securitate);
- Implementarea și/sau ajustarea standardelor de securitate aeronautică și evaluarea continuă a acțiunilor de prevenire și răspuns la actele de intervenție ilicită, vor reduce semnificativ acest risc și v-a asigura nivel sporit de reacție;
- Existența unei baze legale unitare, comprehensive și coordonate în domeniul securității aeronautice;
- Sporirea gradului de satisfacție a consumatorilor finali, prin asigurarea unui nivel de securitate adecvat pentru pasageri și alți consumatori sau prestatori de servicii avia și alte activități conexe acesteia;
- Prezența unor cerințe legale detaliate cu caracter obligatoriu față de industria avia ce ar asigura existența și implementarea unor programe proprii de securitate conforme cu practicile internaționale orientate spre noile provocări la adresa securității aeronautice;
- Conformarea și echiparea actorilor aeronautici, publici și privați cu competențe și responsabilități din domeniul securității aeronautice cu infrastructură de securitate adaptată la standardele și cerințele internaționale;
- Capacitatea mai efektivă de a face față amenințărilor de ordin cibernetic la adresa

⁵ https://ec.europa.eu/transport/modes/air/security/aviation-security-policy/oss_ro

<p>aviației civile;</p> <ul style="list-style-type: none"> • Selectarea și pregătirea personalului responsabil de realizarea și/sau supravegherea respectării măsurilor de securitate conform cerințelor ajustate la standardele internaționale; • Executarea și supravegherea reglementărilor ce țin de programele de securitate ale operatorilor aeroportuari, operatorilor aerieni, furnizorilor abilitați pentru operarea mărfurilor, poștei, bagajelor sau proviziilor de bord, a operatorilor de catering, furnizorilor de servicii de navigație aeriană, furnizorilor de servicii de deservire la sol. <p>Reieșind din analiza efectelor negative și pozitive prezentate mai sus se consideră rezonabil aprobarea și implementarea programelor supuse procesului de analiză (Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile, Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice și Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile).</p>	<p><i>b¹) Pentru opțiunea recomandată, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea</i></p>
<p>Formularul a fost completat la pozițiile ce pot fi afectate de implementarea prezentelor programe de securitate.</p> <p>Categoria de impact:</p> <p>Economic:</p> <p>Poziția povara administrativă a fost apreciată pozitiv cu +3, chiar dacă adoptarea prezentelor programe atribuie noi responsabilități autorităților responsabile implementarea programelor, acestea sunt clar definite, ajustate la standarde și tehnici internaționale pentru care personalul a fost și este în continuu instruit. Adicional, calificarea și reglementarea detaliată a atribuțiilor și responsabilităților autorităților administrative din domeniul securității aeronautice vor reduce din povara procedurilor administrative de asigurare și menținere a nivelului de securitate urmărit fără posibile interpretări și insinuări din partea agenților aeronautici cu privire la lipsa actelor normative în acest sens.</p> <p>Poziția fluxurile comerciale și investiționale a fost apreciată cu +3. Corespunderea cu cerințele și practicile recomandate ale OACI din domeniul securității aeronautice va duce la creșterea gradului de atractibilitate a Republicii Moldova pe plan internațional pentru operațiuni aeriene și alte activități conexe, inclusiv creșterea gradului de atracție pentru eventuali investitori din domeniul aviației civile. Adicional includerea Republicii Moldova în sistemul <i>One Stop Security</i> va influența în mod direct orientarea companiilor avia spre curse ce vor alege ca punct de tranzit Republica Moldova.</p> <p>Poziția cadrul instituțional al autorităților publice a fost apreciată cu valoare pozitivă +2, fiind complementară efector scutirii poverii administrative. Adoptarea prezentelor programe va reglementa în mod clar responsabilitățile, atribuțiile, inclusiv și modul de conlucrare și comunicare pe domeniul securității aeronautice.</p> <p>Poziția costurile desfășurării afacerilor a fost evaluată cu indicativul – 1. La etapa inițială conformarea și echiparea actorilor aeronautici, publici și privați cu infrastructură de securitate adaptată la standardele și cerințele internaționale, va include costuri pentru procurarea/ și/sau modificarea echipamentelor de securitate aeronautică.</p> <p>Poziția alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori a fost apreciată</p>	

pozitiv cu indicativul +2. Implementarea programelor de securitate vor duce la sporirea gradului de satisfacție a consumatorilor finali, prin asigurarea unui nivel de securitate adecvat pentru pasageri și alți consumatori sau prestatori de servicii avia și alte activități conexe acesteia.

Social

Poziția **condițiile și organizarea muncii** a fost apreciată cu +1, fiind efect subsecvent implementării Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice.

Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice actualizează și creează noi prevederi legale în scopul evaluării continue a nivelului securității aviației civile și a monitorizării conformității măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate conform Legii privind securitatea aeronautică, implicit fiind reglementate prevederi ce țin de organizarea și activitatea personalului responsabil de domeniul securității aeronautice.

Poziția **formarea profesională** a fost apreciată cu valoarea +3. Întreg Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile fiind îndreptat instruirea și certificarea personalului în domeniul securității aviației civile, conform practicilor recomandate și standardelor internaționale.

Poziției **nivelul criminalității și securității publice** i-a fost atribuit punctajul maxim +3, obiectivele de bază ale programelor de securitate, descrise anterior, urmăresc în mod prioritar asigura un nivel sporit de securitate conform cerințelor și standardelor comunitare/internaționale.

b²) Pentru opțiunile alternative analizate, identificați impacturile completând tabelul din anexa la prezentul formular. Descrieți pe larg impacturile sub formă de costuri sau beneficii, inclusiv părțile interesate care ar putea fi afectate pozitiv și negativ de acestea

Nu au fost identificate opțiuni alternative .

c) Pentru opțiunile analizate, expuneți cele mai relevante/iminente riscuri care pot duce la eșecul intervenției și/sau schimba substanțial valoarea beneficiilor și costurilor estimate și prezentați presupuneri privind gradul de conformare cu prevederile proiectului a celor vizați în acesta

Riscurile relevante/iminente identificate care pot cauza eșecul intervenției preconizate:

- Viziunile diferite ale autorităților publice centrale asupra problemelor descrise;
- Abordarea tardivă a subiectului vizat din partea unor factori de decizie;
- Agenda guvernamentală încărcată, votarea târzie a proiectului legii;

d) Dacă este cazul, pentru opțiunea recomandată expuneți costurile de conformare pentru întreprinderi, dacă există impact disproporționat care poate distorsiona concurența și ce impact are opțiunea asupra întreprinderilor mici și mijlocii. Se explică dacă sânt propuse măsuri de diminuare a acestor impacturi

O parte din reglementările prevăzute de către opțiunea recomandată implică conformarea actorilor aeronautici, publici și privați cu infrastructură de securitate și servicii de instruire adaptate la standardele și cerințele internaționale (aeroporturile civile).

Astfel, dacă evidențiem domeniul hard (infrastructură), implementarea

prevederilor programelor de securitate, posibil să implice procurarea, și/sau modernizarea echipamentelor de securitate. Acest aspect urmează a fi cuantificat în urma unui audit complex asupra conformării agenților aeronautici cu noile reglementări impuse, în speță pe domeniul hard (infrastructură, echipamente).

Aceste costuri urmează a fi evaluate și raportate la cifra întreagă de afaceri, iar sursa de acoperire o constituie taxa de securitate care și la moment este percepută de aeroport, anume în scopul menținerii unui nivel adecvat de securitate aeronautică.

Implementarea reglementărilor supuse analizei nu creează și/sau favorizează apariția unui impact disproporționat care poate distorsiona concurența.

Concluzie

e) Argumentați selectarea unei opțiuni, în baza atingerii obiectivelor, beneficiilor și costurilor, precum și a asigurării celui mai mic impact negativ asupra celor afectați

Reieșind din cele specificate în secțiunea cu privire la desfășurarea opțiunilor se consideră rezonabilă alegerea opțiunii recomandate ce vizează adoptarea și implementarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile, Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice și Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile, cu argumentările evidențiate anterior.

5. Implementarea și monitorizarea

a) Descrieți cum va fi organizată implementarea opțiunii recomandate, ce cadru juridic necesită a fi modificat și/sau elaborat și aprobat, ce schimbări instituționale sânt necesare.

Implementarea prevederilor programelor de securitate va fi asigurată în conformitate cu prevederile Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, Codului aerian nr.301/2017 și în conformitate cu atribuțiile și responsabilitățile autorităților publice și private cu atribuții și responsabilități din domeniul aviației civile, definite detaliat în cadrul programelor de securitate analizate.

Prezentele programe au fost elaborate în vederea executării prevederilor Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, fiind acte normative subsecvente Legii menționate, și nu reglementează/impun modificări altor acte normative cu statut juridic de Legi, Hotărâri de Guvern și/sau Ordine ale Ministerelor.

b) Indicați clar indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea

Indicatorii de performanță în baza cărora se va efectua monitorizarea:

- Rezultatele sesiunilor de audit pe domeniul securității aeronautice efectuate de către inspectorii AAC cu privire la implementarea noilor reglementări (programe);
- Rezultatele auditul OACI din cadrul programelor universale de audit Universal Security Audit Programme Continuous Monitoring Approach (preconizat pentru anul 2021).

c) Identificați peste cât timp vor fi resimțite impacturile estimate și este necesară evaluarea performanței actului normativ propus. Explicați cum va fi monitorizată și evaluată opțiunea.

În ceea ce privește categoria de impact din secțiunea **economic**, domeniile **povara administrativă** și **cadrul instituțional al autorităților publice** urmează a fi resimțite o dată cu intrarea în vigoare și cu implementarea noilor prevederi. Efectele domeniului **alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori** urmează a fi resimțit într-un termen scurt spre mediu. Iar efectele pozitive asociate domeniului **fluxurile**

comerciale și investiționale urmează a fi resimțite într-o perioadă de timp mediu spre lung.

Cu privire la impactul **social**, domeniile **condițiile și organizarea muncii** și **formarea profesională**, urmează a fi resimțite într-o perioadă scurtă de timp, după implementarea efectivă a programelor supuse analizei. Efectele domeniului **nivelul criminalității și securității publice**, urmează a fi resimțite gradual în funcție de ajustările implementate și tipul acțiunilor implementate (de la o perioadă scurtă la o perioadă lungă de timp).

6. Consultarea

a) *Identificați principalele părți (grupuri) interesate în intervenția propusă*

În cadrul procesului de consultare și avizare se propune implicarea autorităților publice interesate și instituțiilor publice și private vizate, în special:

1. Ministerul Justiției;
2. Poliției de Frontieră;
3. Cancelaria de Stat;
4. Centrul Național Anticorupție;
5. Î.S.” MOLDATSA”;
6. Transportatorii aerieni;
7. Serviciul de Informații și Securitate;
8. Aeroporturilor care deservește aviația civilă situate pe teritoriul Republicii Moldova și care nu sunt folosite în scopuri exclusiv militare;
9. Operatorilor aerieni înregistrați în Republica Moldova;
10. Operatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile naționale;
11. Entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor naționale sau prin intermediul acestora.”
12. Altor autorități publice și private cu competențe în domeniul securității aeronautice;

b) *Explicați succint cum (prin ce metode) s-a asigurat consultarea adecvată a părților*

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239 din 13 noiembrie 2008 privind transparența în procesul decizional, proiectele programelor pot fi accesate pe pagina web oficială a Ministerului Economiei și Infrastructurii (compartimentul „Transparența”, directoriul Transparență decizională/Anunțuri privind consultările publice”), și pe portalul guvernamental particip.gov.md.

c) *Expuneți succint poziția fiecărei entități consultate față de documentul de analiză a impactului și/sau intervenția propusă (se expune poziția a cel puțin unui exponent din fiecare grup de interese identificat).*

Conform Tabelului de sinteză.

Anexă

Tabel pentru identificarea impacturilor

Categorii de impact	Punctaj atribuit		
	Opțiunea propusă	Opțiunea alterativă 1	Opțiunea alterativă 2
Economic			

costurile desfășurării afacerilor	-1	0	0
povara administrativă	+3	0	0
fluxurile comerciale și investiționale	+3	0	0
competitivitatea afacerilor	0	0	0
activitatea diferitor categorii de întreprinderi mici și mijlocii	0	0	0
concurența pe piață	0	0	0
activitatea de inovare și cercetare	0	0	0
veniturile și cheltuielile publice	0	0	0
cadrul instituțional al autorităților publice	+2	0	0
alegerea, calitatea și prețurile pentru consumatori	+2	0	0
bunăstarea gospodăriilor casnice și a cetățenilor	0	0	0
situația social-economică în anumite regiuni	0	0	0
situația macroeconomică	0	0	0
alte aspecte economice	0	0	0
Social			
gradul de ocupare a forței de muncă	0	0	0
nivelul de salarizare	0	0	0
condițiile și organizarea muncii	+1	0	0
sănătatea și securitatea muncii	0	0	0
formarea profesională	+3	0	0
inegalitatea și distribuția veniturilor	0	0	0
nivelul veniturilor populației	0	0	0
nivelul sărăciei	0	0	0
accesul la bunuri și servicii de bază, în special pentru persoanele social-vulnerabile	0	0	0
diversitatea culturală și lingvistică	0	0	0
partidele politice și organizațiile civice	0	0	0
sănătatea publică, inclusiv mortalitatea și morbiditatea	0	0	0
modul sănătos de viață al populației	0	0	0
nivelul criminalității și securității publice	+3	0	0
accesul și calitatea serviciilor de protecție socială	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor educaționale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor medicale	0	0	0
accesul și calitatea serviciilor publice administrative	0	0	0
nivelul și calitatea educației populației	0	0	0
conservarea patrimoniului cultural	0	0	0
accesul populației la resurse culturale și participarea în manifestații culturale	0	0	0
accesul și participarea populației în activități	0	0	0

sportive			
discriminarea	0	0	0
alte aspecte sociale	0	0	0
De mediu			
clima, inclusiv emisiile gazelor cu efect de seră și celor care afectează stratul de ozon	0	0	0
calitatea aerului	0	0	0
calitatea și cantitatea apei și resurselor acvatice, inclusiv a apei potabile și de alt gen	0	0	0
biodiversitatea	0	0	0
flora	0	0	0
fauna	0	0	0
peisajele naturale	0	0	0
starea și resursele solului	0	0	0
producerea și reciclarea deșeurilor	0	0	0
utilizarea eficientă a resurselor regenerabile și neregenerabile	0	0	0
consumul și producția durabilă	0	0	0
intensitatea energetică	0	0	0
eficiența și performanța energetică	0	0	0
bunăstarea animalelor	0	0	0
riscuri majore pentru mediu (incendii, explozii, accidente etc.)	0	0	0
utilizarea terenurilor	0	0	0
alte aspecte de mediu	0	0	0
Anexe			
Proiectul actului normativ			
Nota informativă			



Nr. 14/2 – 3794 din 26.06.2020

Digitally signed by Railean Serghei
Date: 2020.07.03 09:51:20 MSK
Reason: MoldSign Signature
Location: Moldova



Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 179 din Regulamentul Guvernului aprobat prin HG nr. 610/2018, Ministerul Economiei și Infrastructurii remite pentru examinare și înregistrare proiectul hotărârii Guvernului *cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile* în lista proiectelor care urmează a fi examinate în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE

privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de hotărâre de Guvern cu privire la aprobarea Programului Național de Securitate în domeniul Aviației Civile
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Economiei și Infrastructurii de comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
3.	Justificarea depunerii cererii (<i>indicația corespunzătoare sau remarca precum că proiectul este elaborat din inițiativa autorului</i>)	Prezentul proiect este elaborat în contextul implementării prevederilor Anexei III, versiunea actualizată, domeniul Securitate aeronautică, a

		<p>Acordului privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre, semnat la Bruxelles la 26 iunie 2012 (ratificat prin Legea nr. 292 din 21.12.2012) (denumit în continuare Acord).</p> <p>Complementar, prezentul proiect este elaborat în vederea implementării prevederilor Legii privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, în speță articolele 4, 12, 69 și asigurării măsurilor subsecvente ale Legii sus menționate.</p>
4.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	<p>Cancelaria de Stat - Centrul de armonizare a legislației; Ministerul Justiției; Ministerul Afacerilor Externe și Integrării Europene; Ministerul Afacerilor Interne – Poliția de Frontieră; Autoritatea Aeronautică Civilă; Î. S. „MoldATSA”; Serviciul de Informații și Securitate; „Avia Invest” SRL; Î.S. „Aeroportul Internațional Mărculești; Operatorii aerieni; Agenții aeronautici.</p>
5.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	14 zile

6.	Persoana responsabilă de promovare a proiectului	Ana MIRON - Șef, Serviciu transport aerian Tel. 0250644 E-mail: ana.miron@mei.gov.md
7.	<i>Anexe (proiectul actului care se solicită a fi înregistrat, nota informativă cu documentele de însoțire)</i>	1. Proiectul hotărîrii Guvernului; 2. Programul; 3. Nota informativă; 4. AIR-ul și Procesul-Verbal al ședinței GL; 6. Tabel de concordanță.
8.	Data și ora depunerii cererii	
9.	Semnătura	

Ministru

Serghei RAILEAN

*Ex. Ana MIRON
tel. 022250644*