|  |
| --- |
| **1. Titlul actului Uniunii Europene**REGULAMENTUL (CE) NR. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind normele comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, **CELEX: 32008R0300**,publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 97 din 9 aprilie 2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile.**Amendamente incluse*** Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010
 |
| **2. Titlul proiectului de act normative național**Proiectul Ordinului MIDR „cu privire la aprobarea Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice” |
| **3. Gradul de compatibilitate**Parțial compatibil |
| **4. Autoritatea/persoana responsabilă**Autoritatea Aeronautică Civilă, Ana Miron – specialist principal Direcția juridică, reglementări și protecția consumatorului |
| **5. Data întocmirii/actualizării**Noiembrie 2024 |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Articolul 1 Obiective**(1) Prezentul regulament stabilește norme comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile.De asemenea, acesta oferă baza unei interpretări comune a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 1.** Scopul, domeniul de reglementare şi sfera de aplicare (1) Prezenta lege are ca scop asigurarea implementării cerinţelor anexei 17 „Securitatea aeronautică” la Convenţia privind aviaţia civilă internaţională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr.97/1994, şi ale altor tratate internaţionale în domeniul securităţii aeronautice.(2) Prezenta lege stabileşte cadrul normativ de bază privind protecţia aviaţiei civile împotriva actelor de intervenţie ilicită. | Compatibil | Lipsesc  |
| (2) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor stabilite la alineatul (1) sunt următoarele:(a) stabilirea unor norme comune și a unor standarde de bază comune privind securitatea aeronautică;(b) mecanismele de monitorizare a respectării acestora. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 1.** Scopul, domeniul de reglementare şi sfera de aplicare (3) Pentru realizarea obiectivelor stabilite la alin.(1) şi (2) sunt utilizate următoarele mijloace:a) instituirea cadrului normativ de bază şi a standardelor de bază în domeniul securităţii aviaţiei civile (în continuare – standarde de bază);b) instituirea mecanismelor de monitorizare a respectării standardelor respective. | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 2 Domeniul de aplicare**(1) Prezentul regulament se aplică:(a) tuturor aeroporturilor sau părților de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare;(b) tuturor operatorilor, inclusiv transportatorilor aerieni, care furnizează servicii în aeroporturile menționate la litera (a);(c) tuturor 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 menționate la litera (a) sau prin intermediul acestora. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 1.** Scopul, domeniul de reglementare şi sfera de aplicare (4) Prezenta lege se aplică:a) autorităţilor şi structurilor cu compentenţe în domeniul securităţii aeronautice;b) aeroporturilor şi părţilor de aeroporturi, situate pe teritoriul Republicii Moldova şi care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare;c) operatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile indicate la lit.a);d) operatorilor aerieni înregistraţi în Republicii Moldova; e) entităţilor aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică, ce funcţionează în spaţiile situate în interiorul sau în afara zonelor aparţinând aeroporturilor şi furnizează bunuri şi/sau servicii aeroporturilor menţionate la lit.a) sau prin intermediul acestora, şi/sau operatorilor aerieni menţionaţi la lit.b) şi c). | Compatibil | Lipsesc |
| (2) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a Regatului Unit, în ceea ce privește litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul. | -  | Norme UE neaplicabile | Lipsesc |
| **Articolul 3** **Definiții**În înțelesul prezentului regulament:1. „aviație civilă” înseamnă orice operațiune de transport aerian efectuată de o aeronavă civilă, excluzând operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională;2. „securitate aeronautică” înseamnă combinarea măsurilor și resurselor umane și materiale, menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile;3. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere angajată sau care se oferă să se angajeze într-o operațiune de transport aerian;4. „transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de operare valabile sau a unui document echivalent;5. „transportor aerian comunitar” înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni ( 6 );6. „entitate” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere, alta decât un operator;7. „articole interzise” înseamnă arme, explozivi sau alte dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenție ilicită care pune în pericol securitatea aviației civile;8. „control de securitate” înseamnă aplicarea unor mijloace tehnice sau de altă natură cu scopul de a identifica și/sau detecta articolele interzise;9. „măsură de securitate” înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni introducerea unor articole interzise;10. „controlul accesului” înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni intrarea unor persoane și/sau vehicule neautorizate ori a ambelor;11. „zonă de operațiuni aeriene” înseamnă zona de circulație a unui aeroport, terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni din acestea, la care accesul este restricționat;12. „zonă non-restricționată” înseamnă acele zone ale unui aeroport, inclusiv terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni ale acestora din afara zonei de operațiuni aeriene;13. „zonă de securitate cu acces restricționat” înseamnă acea parte din zona de operațiuni aeriene în care, pe lângă faptul că accesul este restricționat, se aplică și alte standarde de securitate aeronautică;14. „zonă demarcată” înseamnă o zonă care este separată prin controlul accesului fie de alte zone de securitate cu acces restricționat, fie, în cazul în care chiar zona demarcată este o zonă de securitate cu acces restricționat, de alte zone de securitate cu acces restricționat ale unui aeroport;15. „verificarea antecedentelor” înseamnă verificarea înregistrată a identității unei persoane, inclusiv a cazierului său judiciar, ca parte a evaluării dacă respectiva persoană este abilitată să pătrundă neînsoțită în zonele de securitate cu acces restricționat;16. „pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în transfer” înseamnă pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu o altă aeronavă decât cea cu care au sosit;17. „pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în tranzit” înseamnă pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu aceeași aeronavă cu care au sosit;18. „pasager potențial perturbator” înseamnă un pasager care este fie deportat, fie considerat inadmisibil din motive de imigrație, fie reținut conform legii;19. „bagaj de mână” înseamnă bagaj care poate fi transportat în cabina unei aeronave;20. „bagaj de cală” înseamnă bagaj care poate fi transportat în cala unei aeronave;21. „bagaj de cală însoțit” înseamnă bagaj transportat în cala unei aeronave, înregistrat pentru un zbor de către un pasager care călătorește cu aceeași aeronavă;22. „poșta transportatorului aerian” înseamnă poșta pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât și destinatar;23. „materialele transportatorului aerian” înseamnă materialele pentru care atât expeditorul, cât și destinatarul sunt transportatori aerieni sau care sunt folosite de un transportator aerian;24. „poștă” înseamnă trimiterile de corespondență și alte articole, altele decât poșta transportatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale;25. „mărfuri” înseamnă orice bun, altul decât bagajele, poșta, poșta transportatorului aerian, materialele transportatorului aerian și proviziile de bord, care poate fi transportat la bordul unei aeronave;26. „agent abilitat” înseamnă un transportator aerian, agent, expeditor sau altă entitate care asigură măsurile de securitate în ceea ce privește transportul de marfă sau poștă;27. „expeditor cunoscut” înseamnă 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;28. „expeditor cu cont” înseamnă 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 de către avioanele de marfă sau al poștei de către aeronavele poștale;29. „controlul de securitate al aeronavei” înseamnă inspecția acelor părți ale interiorului unei aeronave la care ar fi putut avea acces pasagerii și inspecția calei aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a intervențiilor ilicite îndreptate împotriva aeronavei;30. „examinarea de securitate a aeronavei” înseamnă inspecția interiorului și a exteriorului accesibil al aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a intervențiilor ilicite care pun în pericol securitatea aeronavei;31. „agent de securitate la bord” înseamnă o persoană care este angajată de un stat pentru a călători la bordul unei aeronave a unui transportator aerian licențiat de statul respectiv cu scopul de a proteja aeronava și ocupanții acesteia împotriva acțiunilor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea zborului. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 3. Noțiuni principale**aviaţie civilă – totalitatea operaţiunilor efectuate de aeronavele civile, excluzând operaţiunile efectuate de aeronave de stat, precum aeronavele utilizate pentru servicii militare, vamale sau de poliţie;securitate aeronautică – ansamblul măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică, al resurselor umane şi materiale destinat asigurării protecţiei aviaţiei civile împotriva actelor de intervenţie ilicită;operator aerian – persoană fizică sau juridică, angajată ori care se oferă să se angajeze într-o operaţiune de transport aerian;transportator aerian – operator aerian certificat pentru efectuarea transportului aerian comercial de pasageri, de bagaje, de mărfuri şi de trimiteri poştale;-entitate aeronautică – persoană juridică, alta decât un operator aeronautic, care desfăşoară activităţi în domeniul aviaţiei civile;articole interzise – arme, materiale explozive, toxice, radioactive sau periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenţie ilicită ori care pot pune în pericol viaţa şi sănătatea oamenilor ori securitatea aviaţiei civile şi a căror aflare în zonele de securitate cu acces restricţionat ale aeroporturilor şi transportare la bordul aeronavelor sunt interzise conform actelor normative în vigoare;control de securitate aeronautică – procedură de verificare, cu aplicarea mijloacelor tehnice sau de altă natură, efectuată în scopul identificării şi/sau depistării articolelor interzise;măsură de securitate aeronautică – acţiune sau activitate privind asigurarea securităţii aeronautice, inclusiv aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică prin care se poate preveni introducerea articolelor interzise;controlul accesului – aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică prin care se poate preveni intrarea neautorizată a persoanelor şi/sau vehiculelor;zonă de operaţiuni aeriene – zonă a unui aeroport destinată decolării, aterizării şi deplasării aeronavelor, inclusiv teritoriul şi clădirile aferente sau părţi ale acestora, accesul către care este restricţionat;zonă nonrestricţionată – zonă a unui aeroport, inclusiv teritoriul şi clădirile aferente sau părţi ale acestora din afara zonei de operaţiuni aeriene, către care persoanele au acces liber;zonă de securitate cu acces restricţionat – parte a zonei de operaţiuni aeriene în care, pe lângă restricţionarea accesului, se aplică măsuri şi proceduri de securitate aeronautică suplimentare;zonă demarcată – spaţiu separat prin puncte de control al accesului de o zonă de securitate cu acces restricţionat ori, în cazul în care zona demarcată reprezintă o zonă de securitate cu acces restricţionat, de alte zone de securitate cu acces restricţionat;verificarea antecedentelor – verificarea identităţii unei persoane, a cazierului judiciar al acesteia, altor informaţii (se aplică în raport cu persoana care urmează să efectueze controale de securitate aeronautică şi/sau să pătrundă neînsoţită în zonele de securitate cu acces restricţionat);pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poştale în transfer – pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poştale care pleacă cu o altă aeronavă decât cea cu care au sosit;pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poştale în tranzit – pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poştale care pleacă cu aceeaşi aeronavă cu care au sosit;pasager potenţial perturbator – pasager care fie este deportat, fie i-a fost interzisă, de către autorităţile competente, intrarea pe teritoriul unui stat, fie este reţinut conform legii;bagaj de mână – bagaj care poate fi transportat în cabina de pasageri a aeronavei;bagaj de cală – bagaj care poate fi transportat în cala unei aeronave;bagaj de cală însoţit – bagaj transportat în cala unei aeronave, înregistrat pentru un zbor de către un pasager care călătoreşte cu aeronava respectivă;poşta transportatorului aerian – trimitere poştală pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât şi destinatar;materialele transportatorului aerian – bunuri pentru care atât expeditorul, cât şi destinatarul sunt transportatori aerieni sau bunuri care sunt folosite de un transportator aerian;poşta transportatorului aerian – trimitere poştală pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât şi destinatar;mărfuri – bunuri, altele decât bagajele, trimiterile poştale, poşta transportatorului aerian, materialele transportatorului aerian şi proviziile de bord, care pot fi transportate la bordul unei aeronave;agent abilitat – transportator aerian sau entitate aeronautică care asigură măsurile de securitate aeronautică aferente transportului de mărfuri sau trimiterilor poştale;-control de securitate al aeronavei – procedură de verificare a acelor părţi ale interiorului unei aeronave la care ar fi putut avea acces pasagerii, precum şi a calei aeronavei, în scopul depistării articolelor interzise şi/sau a actelor de intervenţie ilicită;examinare de securitate a aeronavei – inspectarea interiorului şi a exteriorului accesibil al aeronavei în vederea identificării articolelor interzise şi a actelor de intervenţie ilicită;agent de securitate la bord – persoană abilitată de statul operatorului aerian şi/sau de statul de înmatriculare a aeronavei pentru a călători la bordul unei aeronave cu scopul protecţiei aeronavei şi persoanelor aflate la bordul acesteia împotriva actelor de intervenţie ilicită; | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 4 Standarde de bază comune**(1) Standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, care pun în pericol securitatea aviației civile, figurează în anexă.Alte standarde de bază comune, care nu au fost prevăzute până la data intrării în vigoare a prezentului regulament, trebuie adăugate la anexă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat. | - | Prevederi UE neaplicabile | Perioadă de tranziție |
| (2) Măsurile generale, destinate să modifice elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1), prin completarea acestora, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 19 alineatul (3).Aceste măsuri generale vizează:(a) metodele de control de securitate;(b) categoriile de articole care pot fi interzise;(c) în ceea ce privește controlul accesului, motivele pentru acordarea accesului în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat;(d) metodele permise pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei;(e) criteriile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate ale țărilor terțe;(f) condițiile în care mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont;(g) condițiile în care poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate;(h) condițiile în care proviziile de bord și proviziile de aeroport sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a furnizorilor reglementați și a furnizorilor cunoscuți;(i) criteriile de definire a părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat;(j) criteriile de recrutare a personalului și metodele de instruire;(k) condițiile în care pot fi aplicate proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate; și(l) orice măsuri generale menite să modifice prin completare elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și care nu sunt prevăzute la data intrării în vigoare a prezentului regulament.Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4). | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****HG NR 124/2021****PNSA**Subsecțiunea a 3-aMetode de control de securitate (pct. 185 - 197)Secțiunea a 7-aArticole interzise (pct. 156)Secțiunea a 3-aControlul accesului (pct. 84 - 87)Subsecțiunea a 3-aMetode de examinare (pct. 141- 142)**Articolul 44**. Măsuri privind punerea în aplicare a standardelor de bază (Lege)Subsecțiunea a 2-aControlul de securitate (pct. 271)Subsecțiunea 1Aprobarea agenților abilitați (pct. 279)Secțiunea 1Prevederi generale (pct. 318)Subsecțiunea 1Dispoziții generale (pct. 328)Subsecțiunea a 4-aPărțile critice ale zonelor de securitatecu acces restricționat (pct. 77 - 78)Capitolul XRECRUTAREA ŞI INSTRUIREA PERSONALULUI**Articolul 48.** Recrutarea şi instruirea personalului care activează în domeniul asigurării securităţii aeronautice (Lege)**Articolul 45.** Derogări de la standardele de bază (Lege) | Compatibil | - |
| (3) Măsurile detaliate privind punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și măsurile generale prevăzute la alineatul (2) se stabilesc în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2).Acestea includ:(a) cerințele și procedurile de control de securitate;(b) o listă a articolelor interzise;(c) cerințele și procedurile de control al accesului;(d) cerințele și procedurile de control al vehiculelor, de control și de examinare de securitate a aeronavei;(e) deciziile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate aplicate în țări terțe;(f) în ceea ce privește mărfurile și poșta, procedurile de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia;(g) cerințele și procedurile cu privire la măsurile de securitate aplicabile poștei transportatorului aerian și materialelor transportatorului aerian;(h) în ceea ce privește proviziile de bord și proviziile de aeroport, procedurile de aprobare sau desemnare a furnizorilor abilitați și a furnizorilor cunoscuți, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia;(i) definirea părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat;(j) cerințele de recrutare și de instruire a personalului;(k) procedurile speciale de securitate sau derogările de la măsurile de securitate;(l) specificațiile tehnice și procedurile de aprobare și utilizare a echipamentului de securitate; și(m) cerințele și procedurile de acțiune cu privire la pasagerii potențial perturbatori. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 44.** Măsuri privind punerea în aplicare a standardelor de bază**HG nr. 124/2021** **cu privire la aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile** | Compatibil | - |
| (4) Comisia stabilește criterii, prin modificarea prezentului regulament printr-o decizie în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3), pentru a permite statelor membre unele derogări de la standardele de bază comune menționate la alineatul (1), precum și adoptarea de măsuri de securitate alternative care furnizează un nivel de protecție adecvat pe baza unei evaluări locale a riscului. Astfel de măsuri alternative se justifică prin aspecte ce țin cont de mărimea aeronavei sau de natura, dimensiunile sau frecvența operațiunilor sau a altor activități specifice.Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (5) Statele membre asigură aplicarea pe teritoriul lor a standardelor de bază comune menționate la alineatul (1). În cazul în care un stat membru are motive de a considera că nivelul de securitate aeronautică a fost compromis printr-o violare a sistemului de securitate, acesta asigură adoptarea de acțiuni adecvate și prompte în scopul de a îndrepta situația și a asigura continuitatea securității aviației civile. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| **Articolul 5 Costurile privind securitatea**Sub rezerva normelor relevante de drept comunitar, fiecare stat membru poate determina circumstanțele și măsura în care costurile măsurilor de securitate adoptate în temeiul prezentului regulament pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ar trebui să fie suportate de stat, entitățile aeroportuare, transportatorii aerieni, alte agenții competente sau utilizatori. După caz și în conformitate cu dreptul comunitar, statele membre pot să contribuie împreună cu utilizatorii la costurile unor măsuri de securitate mai stricte adoptate în temeiul prezentului regulament. În măsura în care este posibil, toate tarifele sau transferurile de costuri privind securitatea sunt raportate direct la costurile de furnizare a serviciilor de securitate în cauză și sunt menite să nu recupereze mai mult decât costurile relevante implicate. | **Legea nr. 192 privind securitatea aeronautică****Articolul 67. Costuri privind asigurarea securităţii aeronautice**(1) Pentru acoperirea cheltuielilor aferente asigurării securităţii aeronautice se aplică taxa pentru asigurarea securităţii aeronautice.(2) Condiţiile de aplicare şi metodologia privind baza de calcul a taxei pentru asigurarea securităţii aeronautice, precum şi repartizarea resurselor acumulate din aceasta se aprobă de către Guvern.(3) Unor categorii de operatori aerieni li se pot asigura, la cererea acestora sau în cazul clasificării cursei aeriene, conform art.66 alin.(2), drept cursă aeriană cu nivel sporit de pericol, măsuri suplimentare de securitate aeronautică, cu achitarea costurilor aferente de către operatorul aerian respectiv.(4) Operatorii aeroportuari prezintă lunar organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile şi autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicii în domeniul aviaţiei civile un raport privind resursele financiare acumulate din taxa pentru asigurarea securităţii aeronautice. | ParțialCompatibil | Lipsesc |
| **Articolul 6 Aplicarea unor măsuri mai stricte de către statele membre**(1) Statele membre pot să aplice măsuri mai stricte decât standardele de bază comune menționate la articolul 4. În acest caz, acestea acționează pe baza unei evaluări a riscului și în conformitate cu dreptul comunitar. Măsurile mai stricte sunt pertinente, obiective, nediscriminatorii și proporționale cu riscurile avute în vedere. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (2)  Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri în cel mai scurt timp de la aplicarea acestora. După primirea acestor informații, Comisia transmite aceste informații celorlalte state membre. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (3) Statele membre nu sunt obligate să informeze Comisia în cazul în care măsurile respective sunt limitate la un anumit zbor de la o dată precisă. |  | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| **Articolul 7 Măsuri de securitate solicitate de țări terțe**(1) Fără a aduce atingere acordurilor bilaterale la care Comunitatea este parte, statele membre transmit Comisiei notificări cu privire la măsurile solicitate de o țară terță în cazul în care acestea diferă de standardele de bază comune menționate la articolul 4 în ceea ce privește zborurile cu plecare dintr-un aeroport al vreunui stat membru având ca destinație sau survolând țara terță respectivă. | **Legea nr. 192 privind securitatea aeronautică****Articolul 10.** Măsuri de securitate aeronautică solicitate de alte state(1) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile examinează solicitările altui stat privind aplicarea unor măsuri suplimentare de securitate aeronautică faţă de cele prevăzute cu referinţă la zborurile cu plecare dintr-un aeroport din Republica Moldova, având ca destinaţie sau survolând statul respectiv. | Parțial compatibil | Lipsesc |
| (2)  La cererea statului membru respectiv sau din proprie inițiativă, Comisia examinează aplicarea măsurilor notificate în conformitate cu alineatul (1) și poate elabora, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2), un răspuns adecvat adresat țării terțe respective. | (2) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile examinează aplicarea măsurilor solicitate în conformitate cu alin.(1) şi formulează răspunsul adresat statului respectiv. | Parțial compatibil | Lipsesc |
| (3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică în cazul în care:(a) statul membru respectiv aplică măsurile în conformitate cu articolul 6; sau(b) solicitarea țării terțe este limitată la un anumit zbor de la o dată precisă. | (3) Prevederile alin.(1) şi (2) nu se aplică în cazul în care solicitarea altor state este limitată la un anumit zbor de la o dată precisă. | Parțial compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 8 Cooperarea cu Organizația Aviației Civile Internaționale**Fără a aduce atingere articolului 300 din tratat, Comisia poate încheia un memorandum de înțelegere privind auditurile cu Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în vederea evitării suprapunerii acțiunilor de monitorizare a respectării de către statele membre a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională. | - | Prevederi UE neaplicabile | Aranjamente de lucru între Comisie și OACI |
| **Articolul 9 Autoritatea competentă**În cazul în care, în cadrul unui același stat membru, două sau mai multe organisme au ca obiect de activitate securitatea aviației civile, statul membru respectiv desemnează o autoritate unică (denumită în cele ce urmează „autoritatea competentă”) responsabilă cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune menționate la articolul 4. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 4. Autorităţile competente în domeniul securităţii aeronautice**(3) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile este autoritatea competentă a Republicii Moldova în domeniul securităţii aeronautice, responsabilă de elaborarea cadrului normativ privind securitatea aeronautică, de asigurarea coordonării şi monitorizarea implementării acestuia. | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 10 Programul național de securitate a aviației civile**(1) Fiecare stat membru elaborează, aplică și menține un program național de securitate a aviației civile.Acest program definește responsabilitățile pentru punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la articolul 4 și descrie măsurile care le sunt solicitate operatorilor și entităților în acest scop. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 12. Programul naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile(1) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile prezintă Guvernului spre aprobare Programul naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile, elaborat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile. Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile monitorizează aplicarea Programului naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile.(2) Programul naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile defineşte responsabilităţile pentru punerea în aplicare a standardelor de bază şi descrie măsurile care le sunt solicitate autorităţilor administraţiei publice, operatorilor aeronautici şi entităţilor aeronautice în acest scop.**HG nr. 124/2021****cu privire la aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile** | Compatibil | Lipsesc |
| (2) Autoritatea competentă pune în scris la dispoziția operatorilor și entităților pe care le consideră a avea un interes legitim, conform principiului „nevoia de a cunoaște”, părțile adecvate ale programului său național de securitate a aviației civile. | Pct. 10 Accesul la programele de securitate ale operatorilor aeronautici, ale Poliției de Frontieră și ale altor entități care sunt obligate să dețină un astfel de program sau proceduri specifice, precum și la actele subsecvente prezentului Program și constituie informații de securitate sensibile se va acorda în baza principiului necesității de a cunoaște.Pct. 16. AAC este autoritatea competentă a Republicii Moldova în domeniul securitățiiaeronautice, care exercită următoarele atribuții și responsabilități:4) distribuie în scris părți relevante din actele normative subordonate prezentuluiProgram operatorilor, entităților și altor părți implicate la implementarea diverselor aspectede securitate a aviației, în baza principiului necesității de a cunoaște; | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 11 Programul național de control al calității**(1) Fiecare stat membru elaborează, aplică și menține un program național de control al calității.Acest program permite statului membru să verifice calitatea securității aviației civile în scopul de a monitoriza conformitatea atât cu prezentul regulament, cât și cu programul său național de securitate a aviației civile. | **Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul nr. 173/2021****Proiectul Ordinului MIDR cu privire la aprobarea Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice** | Compatibil | Lipsesc |
| (2) Specificațiile pentru programul național de control al calității se adoptă prin modificarea prezentului regulament, prin adăugarea unei anexe în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).Programul permite detectarea și corectarea rapidă a deficiențelor. Acesta prevede de asemenea ca toate aeroporturile, operatorii și entitățile responsabile pentru punerea în aplicare a standardelor de securitate aeronautică de pe teritoriul statului membru respectiv sunt monitorizate direct în mod sistematic de către autoritatea competentă sau sub supravegherea acesteia. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Secţiunea 1 Programul naţional de control al calităţii în domeniul securităţii aviaţiei civileArt. 54 – art. 64**Proiectul Ordinului MIDR cu privire la aprobarea Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice** | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 12 Programul de securitate aeroportuară**(1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică și menține un program de securitate aeroportuară.Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma atât prezentului regulament, cât și programului național de securitate a aviației civile al statului membru pe al cărui teritoriu este situat aeroportul.Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul aeroportuar urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 13. Programul de securitate aeronautică al operatorului aeroportuar(1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică şi menţine un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile şi procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile şi ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi. Programul include prevederi privind controlul intern al calităţii, descriind modul în care operatorul aeroportuar urmează să monitorizeze respectarea acestor metode şi proceduri. | Compatibil | Lipsesc |
| (2) Programul de securitate aeroportuară este înaintat autorității competente, care poate lua măsuri suplimentare, după caz. | (2) Programul de securitate al operatorului aeroportuar este prezentat spre aprobare autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, care poate include, după caz, măsuri şi proceduri de securitate aeronautică suplimentare. | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 13 Programul de securitate al transportatorului aerian**(1) Fiecare transportator aerian elaborează, aplică și menține un program de securitate al transportatorului aerian.Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de entitate pentru a se conforma programului național de securitate a aviației civile al statului membru în legătură cu operațiunile de pe teritoriul statului membru respectiv.Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care transportatorul aerian urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 14. Programul de securitate aeronautică al operatorului aerian(1) Fiecare operator aerian elaborează, aplică şi menţine un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile şi procedurile care trebuie realizate de operatorul aerian pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile şi ale altor acte normative aplicabile, inclusiv ale altui stat în legătură cu operaţiunile aeriene efectuate pe teritoriul statului respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calităţii, descriind modul în care operatorul aerian urmează să monitorizeze respectarea măsurilor şi procedurilor respective. | Compatibil | Lipsesc |
| (2) La cerere, programul de securitate al transportatorului aerian este înaintat autorității competente, care poate lua măsuri suplimentare, după caz. | (2) Programul de securitate al operatorului aerian este prezentat spre aprobare autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, care poate include, după caz, măsuri şi proceduri de securitate aeronautică suplimentare. | Compatibil | Lipsesc |
| (3) În cazul în care programul de securitate al transportatorului aerian comunitar a fost validat de autoritatea competentă a statului membru care acordă licența, transportatorul aerian este recunoscut de către toate celelalte state membre ca îndeplinind cerințele prevăzute la alineatul (1). Aceasta se face fără a aduce atingere dreptului unui stat membru de a solicita oricărui transportator aerian detalii legate de aplicarea următoarelor elemente:(a) măsurile de securitate aplicate de statul membru respectiv în conformitate cu articolul 6; și/sau(b) proceduri locale aplicabile în aeroporturile deservite. | (3) În cazul în care programul de securitate aeronautică al operatorului aerian înregistrat în alt stat a fost recunoscut de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile ca îndeplinind prevederile alin.(1), programul respectiv este validat de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile. Validarea se efectuează fără a aduce atingere dreptului autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile de a solicita oricărui operator aerian înregistrat în alt stat informaţii privind aplicarea măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică. | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 14 Programul de securitate al unei entități**(1) Fiecare entitate care, conform programului național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică, elaborează, aplică și menține un program de securitate.Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de entitate pentru a se conforma programului național de securitate a aviației civile al statului membru în legătură cu operațiunile de pe teritoriul statului membru respectiv.Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care entitatea urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 15. Programul de securitate aeronautică al entităţii aeronautice(1) Fiecare entitate aeronautică care, conform normelor de securitate aeronautică, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică elaborează, aplică şi menţine un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile şi procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de entitatea aeronautică pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile şi ale altor acte normative aplicabile, inclusiv ale altui stat în legătură cu operaţiunile efectuate pe teritoriul statului respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calităţii, descriind modul în care entitatea aeronautică urmează să monitorizeze respectarea măsurilor şi procedurilor respective. | Compatibil | Lipsesc |
| (2) La cerere, programul de securitate al entității care aplică standarde de securitate aeronautică este înaintat autorității competente, care ia măsuri suplimentare, dacă este necesar. | (2) Programul de securitate al entităţii aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică este prezentat spre aprobare autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile, care poate include, după caz, măsuri şi proceduri de securitate aeronautică suplimentare. |  |  |
| **Articolul 15 Inspecții ale Comisiei**(1) Comisia, în cooperare cu autoritatea competentă a statului membru respectiv, efectuează inspecții, inclusiv inspecții ale aeroporturilor, operatorilor și entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, în scopul de a monitoriza aplicarea de către statele membre a prezentului regulament și, după caz, de a face recomandări pentru îmbunătățirea securității aeronautice. În acest scop, autoritatea competentă informează în scris Comisia în legătură cu toate aeroporturile de pe teritoriul său care deservesc aviația civilă, altele decât cele prevăzute la articolul 4 alineatul (4).Procedurile de desfășurare a inspecțiilor Comisiei se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2). | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (2) Inspecțiile efectuate de Comisie în aeroporturi, în rândul operatorilor și entităților care aplică standarde de securitate aeronautică sunt inopinate. Înainte de a se da curs unei inspecții și în timp util, Comisia informează statul membru respectiv cu privire la aceasta. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (3) Fiecare raport de inspecție al Comisiei este comunicat autorității competente a statului membru respectiv, care, în răspunsul său, expune măsurile luate pentru remedierea deficiențelor identificate.Raportul, însoțit de răspunsul autorității competente, este trimis mai departe autorității competente din fiecare din celelalte state membre. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| **Articolul 16 Raportul anual**Comisia prezintă anual Parlamentului European, Consiliului și statelor membre un raport privind aplicarea prezentului regulament și influența acestuia asupra îmbunătățirii securității aeronautice. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| **Articolul 17 Grupul consultativ al părților interesate**Fără a aduce atingere rolului comitetului menționat la articolul 19, Comisia instituite un grup consultativ al părților interesate de securitatea aeronautică, compus din organizații profesionale reprezentative europene, care activează în acest domeniu ori sunt direct influențate de securitatea aeronautică. Rolul acestui grup este exclusiv acela de a oferi consultanță Comisiei. Comitetul menționat la articolul 19 transmite toate informațiile necesare grupului consultativ al părților interesate în cursul procedurii de reglementare. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 8. Grupul consultativ al părţilor interesate(1) Organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile poate institui un grup consultativ al părţilor interesate, format din entităţi care activează în domeniul securităţii aeronautice ori a căror activitate este direct influenţată de nivelul securităţii aeronautice. Rolul grupului respectiv este exclusiv de a oferi consultanţă organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile şi autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.(2) Regulamentul de organizare şi funcţionare al grupului consultativ al părţilor interesate, precum şi componenţa nominală se aprobă de către organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile.(3) În procesul elaborării cadrului normativ subordonat prezentei legi, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile transmite toate informaţiile necesare grupului consultativ al părţilor interesate. | Parțial compatibil | - |
| **Articolul 18 Difuzarea informațiilor**Ca regulă generală, Comisia publică măsurile care au un impact direct asupra pasagerilor. Cu toate acestea, următoarele documente sunt considerate „informații clasificate ale UE” în înțelesul Deciziei 2001/844/CE, CECO, Euratom:(a) măsurile și procedurile menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 4 alineatul (4), la articolul 6 alineatul (1) și la articolul 7 alineatul (1), în cazul în care conțin informații de securitate sensibile;(b) rapoartele de inspecție ale Comisiei și răspunsurile autorităților competente, astfel cum sunt menționate la articolul 15 alineatul (3). | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| **Articolul 19 Procedura comitetului**(1) Comisia este asistată de un comitet. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| (4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| **Articolul 20 Acordurile între comunitate și țările terțe**După caz și în conformitate cu legislația comunitară, pot fi preconizate acorduri prin care se recunoaște echivalența standardelor de securitate aplicate într-o țară terță cu standardele comunitare, în cadrul acordurilor de aviație între Comunitate și o țară terță în conformitate cu articolul 300 din tratat, în așa fel încât să se promoveze obiectivul „controlului unic de securitate” pentru toate zborurile dintre Uniunea Europeană și țările terțe. | - | Prevederi UE neaplicabile | RM prin ASAC este obligată să transpună la nivel național legislația comunitară |
| **Articolul 21 Sancțiuni**Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și descurajante. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 68. Răspunderea juridică pentru încălcarea prevederilor prezentei legi (1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspundere disciplinară, contravenţională, civilă şi penală, conform legislaţiei în vigoare.(2) Ca urmare a competenţelor conferite auditorilor de securitate aeronautică, răspunderea conform Codului contravenţional survine în următoarele cazuri:a) obstrucţionarea sau împiedicarea intenţionată a activităţii unui auditor de securitate aeronautică;b) incapacitatea ori refuzul de a furniza informaţiile solicitate de un auditor de securitate aeronautică.(3) Răspunderea conform Codului penal survine în următoarele cazuri:a) furnizarea intenţionată a informaţiilor false ori înşelătoare unui auditor de securitate aeronautică;b) uzurparea calităţii de auditor de securitate aeronautică. | Compatibil | Lipsesc |
| **Articolul 22 Raportul Comisiei privind finanțarea**Comisia va raporta, până la 31 decembrie 2008, cu privire la principiile de finanțare a costurilor măsurilor de securitate a aviației civile. Respectivul raport va ține seama de pașii care trebuie parcurși pentru a asigura utilizarea exclusivă a tarifelor de securitate în vederea acoperirii costurilor legate de securitate și pentru a spori transparența acestor tarife. Raportul va aborda, de asemenea, principiile necesare pentru garantarea unei concurențe nedistorsionate între aeroporturi și între transportatorii aerieni și diferitele metode de a asigura protecția consumatorilor cu privire la distribuția costurilor măsurilor de securitate între contribuabili și utilizatori. Raportul Comisiei va fi însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă. | - | Prevederi UE neaplicabile | Obligații stabilite pentru Comisia EU |
| **Articolul 23 Abrogarea**Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 se abrogă. | - | Prevederi UE neaplicabile | - |
| **Articolul 24 Intrarea în vigoare**(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene.(2) Acesta se aplică de la data precizată în normele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedurile menționate la articolul 4 alineatele (2) și (3), dar în cel mult 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.(3) Prin derogare de la alineatul (2), articolul 4 alineatele (2), (3) și (4), articolul 8, articolul 11 alineatul (2), articolul 15 alineatul (1) al doilea paragraf, articolul 17, articolul 19 și articolul 22 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | Mecanismul UE pentru intrarea în vigoare a actelor comunitare |
| **Anexa I****STANDARDE DE BAZĂ COMUNE PENTRU PROTECȚIA AVIAȚIEI CIVILE ÎMPOTRIVA ACTELOR DE INTERVENȚIE ILICITĂ (ARTICOLUL 4)** |
| 1. SECURITATEA AEROPORTUARĂ1.1. Cerințe privind planificarea aeroportuară1. La proiectarea și construirea de noi facilități aeroportuare sau la modificarea facilităților aeroportuare existente, se iau pe deplin în considerare cerințele de aplicare a standardelor de bază comune formulate în prezenta anexă și normele sale de aplicare.2. În aeroporturi se stabilesc următoarele zone:(a) zona ne-restricționată;(b) zona de operațiuni aeriene;(c) zonele de securitate cu acces restricționat; și(d) părțile critice din zonele de securitate cu acces restricționat.  | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 16. Planificarea aeroportuară (1) Poliţia de Frontieră şi operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea măsurilor prevăzute de art.17–19, 25–27. (2) La proiectarea şi edificarea unor noi construcţii aeroportuare sau la modificarea celor existente se iau în considerare toate normele privind aplicarea standardelor de bază. (3) În aeroporturi sunt stabilite următoarele zone:a) zona nonrestricţionată;b) zona operaţiunilor aeriene;c) zonele de securitate cu acces restricţionat; d) părţile critice ale zonelor de securitate cu acces restricţionat.(4) Amplasarea şi destinaţia zonelor de securitate cu acces restricţionat se stabilesc de către operatorii aeroportuari de comun acord cu autorităţile competente în domeniul securităţii aeronautice şi se specifică în compartimentele corespunzătoare ale programelor de securitate ale operatorilor aeroportuari. | Compatibil | Lipsesc |
| 1.2. Controlul accesului1. Accesul în zona de operațiuni aeriene este restricționat pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în această zonă.2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat este controlat pentru a preveni accesul persoanelor și al vehiculelor neautorizate în aceste zone.3. Accesul persoanelor și al vehiculelor în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat este permis numai în cazul în care acestea îndeplinesc condițiile de securitate cerute.4. Înainte de a i se elibera o legitimație de membru de echipaj sau legitimație de aeroport care permite accesul neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat, orice persoană, inclusiv personalul navigant, trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 17. Controlul accesului(1) Pentru a preveni pătrunderea neautorizată a persoanelor şi/sau vehiculelor în zona operaţiunilor aeriene, accesul în zona respectivă este restricţionat.(2) Pentru a preveni pătrunderea neautorizată a persoanelor şi/sau vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricţionat, accesul în zonele respective este supus controlului. (3) Accesul persoanelor şi al vehiculelor în zona de operaţiuni aeriene şi în zonele de securitate cu acces restricţionat este permis numai în cazul în care acestea îndeplinesc condiţiile de securitate aeronautică prevăzute de prezenta lege şi actele normative subordonate.(4) Autorizarea accesului personalului şi al vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricţionat se efectuează prin aplicarea regimului de permise de aeroport. Decizia privind acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricţionat este luată de către operatorii aeroportuari, în conformitate cu prevederile Programului naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile, cu aprobarea de către Poliţia de Frontieră.(5) Înainte de a i se elibera o legitimaţie de membru de echipaj sau un permis de aeroport care oferă drept de acces neînsoţit în zonele de securitate cu acces restricţionat, persoana trebuie să treacă cu succes printr-o verificare a antecedentelor, în conformitate cu normele stabilite de către Guvern.(6) Operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea unui sistem de control al accesului prevăzut de prezentul articol.(7) Controlul accesului este efectuat de Poliţia de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari. Controlul comun al accesului este realizat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică. | Compatibil | Lipsesc |
| 1.3. Controlul de securitate a persoanelor, altele decât pasagerii, și a obiectelor transportate1. Persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate, sunt în mod continuu și aleatoriu supuse controlului de securitate la intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.2. Toate persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate, sunt supuse controlului de securitate la intrarea în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 25. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, şi al bunurilor transportate de către acestea(1) Persoanele, altele decât pasagerii, şi bunurile transportate de către acestea sunt supuse controlului de securitate la intrarea în zonele de securitate cu acces restricţionat în scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele respective.(2) Persoanele, altele decât pasagerii, şi bunurile transportate de către acestea sunt supuse controlului de securitate la intrarea în părţile critice ale zonelor de securitate cu acces restricţionat în scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele respective. | Compatibil | Lipsesc |
| 1.4. Controlul vehiculelorVehiculele care intră într-o zonă de securitate cu acces restricționat sunt controlate în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 18. Controlul de securitate al vehiculelor(1) În scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricţionat, vehiculele care acced în zonele respective sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu normele stabilite de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile. (2) Poliţia de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.(3) Controlul de securitate al vehiculelor este realizat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică. | Compatibil | Lipsesc |
| 1.5. Supravegherea, patrularea și alte controale fiziceAeroporturile și, dacă este cazul, zonele învecinate deschise publicului, fac obiectul supravegherii, patrulării și al altor controale fizice în scopul de a identifica orice comportament suspect al persoanelor și de a identifica vulnerabilitățile care ar putea fi exploatate în vederea comiterii unui act de intervenție ilicită, precum și în scopul descurajării persoanelor de la comiterea unor astfel de acte. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 19. Supravegherea, patrularea şi alte controale fizice(1) Aeroporturile şi, după caz, zonele învecinate cu acces liber fac obiectul supravegherii, patrulării şi al altor controale fizice în scopul identificării oricărui comportament suspect al persoanelor ori a vulnerabilităţilor care ar putea fi exploatate în vederea comiterii unui act de intervenţie ilicită, precum şi în scopul descurajării persoanelor privind comiterea unor astfel de acte. | Compatibil | Lipsesc |
| 2. ZONELE DEMARCATE ALE AEROPORTURILORAeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplică măsurile alternative menționate la articolul 4 alineatul (4) sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral standardele de bază comune în scopul de a se asigura că standardele de securitate aplicate acestora din urmă, precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise. | **HG nr. 124/2021 PNSA**Pct. 66. Aeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplicămăsurile alternative de securitate menționate la art. 45 din Legea nr. 192/2019 privindsecuritatea aeronautică sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral standardelede bază, în scopul de a se asigura că standardele de securitate aplicate acestora din urmă,precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise. | Compatibil | Lipsesc |
| 3. SECURITATEA AERONAVELOR1. Înainte de plecare, o aeronavă este supusă unui control de securitate sau unei examinări de securitate în scopul de a se asigura că la bord nu există articole interzise. O aeronavă în tranzit poate fi supusă altor măsuri adecvate.2. Fiecare aeronavă este protejată împotriva intervențiilor neautorizate. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 20. Securitatea aeronavelor(5) Înainte de plecare, aeronava este supusă unui control de securitate sau unei examinări de securitate aeronautică cu scopul de a se asigura că la bord nu sunt articole interzise. Aeronavele în tranzit sunt supuse măsurilor de securitate aeronautică corespunzătoare, în conformitate cu actele normative aprobate în temeiul prezentei legi.(2) Toate aeronavele beneficiază de protecţie împotriva intervenţiilor neautorizate. | Compatibil | Lipsesc |
| 4. PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ4.1. Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână1. Toți pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum și bagajele lor de mână sunt supuși unui control de securitate pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei.2. Pasagerii în transfer și bagajele lor de mână pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care:(a) sosesc dintr-un stat membru, cu excepția cazului în care Comisia sau statul membru respectiv a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau(b) sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).3. Pasagerii în tranzit și bagajele lor de mână pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care:(a) rămân la bordul aeronavei; sau(b) nu se amestecă cu călătorii de la plecare supuși controlului de securitate, alții decât cei care se îmbarcă la bordul aceleiași aeronave; sau(c) sosesc dintr-un stat membru, cu excepția cazului în care Comisia sau statul membru respectiv a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau(d) sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2). | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Articolul 23.** Controlul de securitate al pasagerilor şi al bagajelor de mână (1) Pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum şi bagajele de mână ale acestora se supun unui control de securitate pentru a se preveni introducerea articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricţionat şi la bordul aeronavei. (2) Înainte de zbor, operatorii aeronautici asigură supunerea pasagerilor şi bagajelor acestora unui control de securitate. Pasagerii care refuză să se supună controlului de securitate nu sunt admişi la îmbarcare în aeronave. Comandantul aeronavei poate dispune, după caz, efectuarea controlului de securitate al pasagerilor şi bagajelor de mână şi în timpul aflării aeronavei în zbor. (3) Pentru efectuarea controlului de securitate al pasagerilor şi al bagajelor, operatorul aeroportuar dispune de echipamente de securitate aeronautică care să asigure depistarea articolelor interzise, precum şi a bunurilor şi substanţelor ce pot fi folosite la comiterea actelor de intervenţie ilicită. (4) Pasagerii care au fost supuşi controlului de securitate nu trebuie să intre în contact cu persoanele care nu au fost supuse controlului respectiv. În cazul în care, din orice motive, acest contact a avut loc, se iau, după caz, următoarele măsuri: a) se efectuează un control repetat al părţilor critice ale zonelor de securitate cu acces restricţionat; b) înainte de îmbarcare, pasagerii şi bagajele de mână ale acestora se supun repetat unui control de securitate; c) dacă pasagerii care au trecut controlul de securitate au urcat la bordul aeronavei după contactarea persoanelor care nu au fost supuse controlului de securitate, aeronava respectivă este supusă repetat unui control de securitate. (5) Pasagerii care necesită un control de securitate special, precum pasagerii cu stimulator cardiac şi cei cu dizabilităţi, sunt supuşi controlului de securitate fără aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică.(6) Bunurile care prezintă pericol pentru securitatea aeronautică depistate în urma efectuării controlului de securitate sunt ridicate de către organele abilitate, în conformitate cu legislaţia în vigoare. (7) Unele bunuri care nu sunt admise pentru transportare cu bagajele de mână pot fi transportate cu bagajele de cală. Procedurile de securitate aeronautică aplicate în aceste cazuri sunt stabilite în programele de securitate aeronautică ale operatorilor aeronautici. (8) Poliţia de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol. | Compatibil | Lipsesc |
| 4.2. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână1. 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.2. Pasagerii care pleacă și care au trecut prin controlul de securitate nu se amestecă cu pasagerii care sosesc, cu excepția cazului în care:(a) pasagerii sosesc dintr-un stat membru, în cazul în care Comisia sau statul membru 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(b) pasagerii sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2). | **HG nr. 124/2021 PNSA**219. Pasagerii beneficiază de protecție, iar bagajele de mână ale acestora suntprotejate de orice intervenții neautorizate, începând cu momentul în care sunt supușicontrolului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă.220. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână este asigurată de către operatorulaeroportuar din punctul în care sunt supuși controlului de securitate și până la poarta deîmbarcare și de transportatorul aerian de la poarta de îmbarcare până la aeronava care îitransportă. | Compatibil | Lipsesc |
| 4.3. Pasagerii potențial perturbatoriÎnainte de plecare, pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate adecvate. | **HG nr. 124/2021 PNSA**Pct. 17617. Măsurile de securitate suplimentare aplicate pasagerilor potențial perturbatorifac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate elaborate de Poliția de Frontiera șiaprobate de AAC. | Compatibil | Lipsesc |
| 5. BAGAJELE DE CALĂ5.1. Controlul de securitate al bagajelor de cală1. 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.2. Bagajele de cală în transfer pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care:(a) sosesc dintr-un stat membru, cu excepția cazului în care Comisia sau 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 terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).3. Bagajele de cală în tranzit pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei. | **HG nr. 124/2021 PNSA**Pct. 228. Poliția de Frontieră, transportatorii aerieni, operatorii aeroportuari și entitățile responsabile de deservirea la sol vor asigura implementarea măsurilor de securitateprevăzute în prezentul capitol.Pct. 229. Toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate înainte de îmbarcarea în aeronavă, pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei.Pct. 230. Bagajele de cală care sosesc dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, în care aeronava a fost în tranzit după ce a sosit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu suntrecunoscute ca fiind echivalente prevederilor prezentului Program, se consideră a fi bagaje de cală care nu au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care există confirmare că aceste bagaje de cală au fost supuse controlului de securitate în respectivul stat la nivelul standardelor din prezentul Program. | Compatibil | Lipsesc |
| 5.2. Protecția bagajelor de calăBagajele de cală care urmează să fie îmbarcate pe o aeronavă sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau sunt date în grija transportatorului aerian, evenimentul care are loc mai întâi fiind luat în considerare, și până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 35. Protecţia bagajelor de cală Bagajele de cală care urmează să fie îmbarcate în aeronavă sunt protejate de orice intervenţii neautorizate începând cu momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau în care sunt predate operatorului aerian, luându-se în considerare evenimentul care a avut loc mai întâi, şi până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate. | Compatibil | Lipsesc |
| 5.3. Concordanța dintre bagajele de cală și pasageri1. Fiecare bagaj de cală este identificat ca fiind însoțit sau neînsoțit.2. Bagajele de cală neînsoțite nu sunt transportate, cu excepția situației în care au fost fie separate din motive independente de voința călătorului, fie supuse unor măsuri de securitate adecvate. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 36. Concordanţa între bagajele de cală şi pasageri (1) Fiecare bagaj de cală este identificat ca fiind însoţit sau neînsoţit. (2) Bagajele de cală neînsoţite nu sunt transportate, cu excepţia cazului în care au fost fie separate din motive independente de voinţa pasagerului, fie supuse unor măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare, în conformitate cu actele normative aprobate în temeiul prezentei legi. | Compatibil | Lipsesc |
| 6. MĂRFURILE ȘI POȘTA6.1. Măsuri de securitate pentru mărfuri și poștă1. Toate mărfurile și poșta se supun unor măsuri de securitate înainte de a fi îmbarcate într-o aeronavă. Un transportator aerian nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave în cazul în care nu a aplicat el însuși aceste măsuri sau aplicarea lor nu a fost confirmată și atestată de un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau un expeditor cu cont.2. Mărfurile și poșta în transfer pot fi supuse și altor controale de securitate descrise într-o normă de aplicare.3. Mărfurile și poșta în tranzit pot beneficia de derogare de la controalele de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 30. Controlul de securitate al mărfurilor şi al trimiterilor poştale (1) Înainte de a fi îmbarcate în aeronavă, mărfurile şi trimiterile poştale sunt supuse măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică stabilite în Programul naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile. În cazul în care operatorul aerian nu a aplicat însuşi măsurile şi procedurile respective sau aplicarea acestora nu a fost confirmată şi atestată de către un agent abilitat, operatorul aerian nu acceptă transportarea mărfurilor şi trimiterilor poştale respective la bordul unei aeronave. (2) Mărfurile şi trimiterile poştale în transfer pot fi supuse şi altor controale de securitate, aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile în temeiul art.44 alin.(2) lit.f). (3) Mărfurile şi trimiterile poştale în tranzit pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.(4) Poliţia de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol. | Compatibil | Lipsesc |
| 6.2. Protejarea mărfurilor și a poștei1. Mărfurile și poșta destinate transportului la bordul unei aeronave sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care le-au fost aplicate măsuri de securitate și până la plecarea aeronavei care le transportă.2. Mărfurile și poșta care nu sunt suficient protejate împotriva intervențiilor neautorizate după aplicarea măsuri de securitate sunt supuse controlului de securitate. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 37. Protecţia mărfurilor şi trimiterilor poştaleMărfurile şi trimiterile poştale destinate transportării la bordul unei aeronave sunt protejate de orice intervenţii neautorizate începând cu momentul în care au fost supuse măsurilor de securitate aeronautică şi până aeronava care le transportă începe să se considere aflată în zbor. | Compatibil | Lipsesc |
| 7. POȘTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORILOR AERIENIPoșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse unor măsuri de securitate și protejate apoi până la încărcarea în aeronavă pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 38. Protecţia poştei transportatorilor aerieni şi materialelor transportatorilor aerieniÎn scopul prevenirii introducerii articolelor interzise la bordul aeronavei, poşta transportatorului aerian şi materialele transportatorului aerian sunt supuse măsurilor de securitate aeronautică stabilite în programul de securitate al operatorului aerian şi protejate până la îmbarcarea acestora în aeronavă. | Compatibil | Lipsesc |
| 8. PROVIZIILE DE BORDProviziile de bord, inclusiv alimentele, destinate transportului sau folosirii la bordul aeronavei sunt supuse unor măsuri de securitate și protejate apoi până la îmbarcarea în aeronavă pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 31. Controlul de securitate al proviziilor de bord (1) Controlul de securitate al proviziilor de bord este efectuat de către Poliţia de Frontieră în comun cu operatorii aerieni.(2) Operatorii aeronautici stipulează în programele de securitate aeronautică ale acestora şi realizează măsuri şi proceduri de securitate aeronautică necesare pentru asigurarea securităţii proviziilor de bord şi prevenirea plasării articolelor interzise în proviziile de bord.(3) Furnizorii de provizii de bord stipulează în programele de securitate aeronautică ale acestora şi realizează măsuri şi proceduri de securitate aeronautică necesare pentru prevenirea plasării articolelor interzise în proviziile de bord. Furnizorii de provizii de bord asigură paza proviziilor aflate în afara aeroportului de la punctul de producţie şi până la aeroport. | Compatibil | Lipsesc |
| 9. PROVIZIILE DE AEROPORTProviziile 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. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 32. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport(1) Controlul de securitate al proviziilor de aeroport destinate vânzării sau utilizării în zonele de securitate cu acces restricţionat ale aeroporturilor, inclusiv al proviziilor destinate magazinelor duty-free şi restaurantelor, este efectuat de către Poliţia de Frontieră.(2) Controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la alin.(1), este efectuat de către operatorii aeroportuari. | Compatibil | Lipsesc |
| 10. MĂSURILE DE SECURITATE ÎN ZBOR1. Fără a aduce atingere normelor de securitate aeronautică aplicabile:(a) accesul persoanelor neautorizate în cabina de pilotaj este interzis în timpul zborului;(b) pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate adecvate în timpul zborului.2. Se iau măsuri de securitate adecvate, cum ar fi instruirea echipajului și a personalului de cabină, în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în timpul zborului.3. La bordul unei aeronave nu pot fi transportate arme, cu excepția celor transportate în cală, dacă nu au fost îndeplinite condițiile de securitate prevăzute de legislația națională și statele respective au eliberat o autorizație.4. Subpunctul 3 se aplică de asemenea agenților de securitate de la bord în cazul în care aceștia poartă armă. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 41. Măsuri de securitate aeronautică la bordul aeronavei aflate în zbor(1) Accesul persoanelor neautorizate în cabina de pilotaj a aeronavei este interzis pe durata aflării acesteia în zbor.(2) În vederea prevenirii actelor de intervenţie ilicită în timpul aflării aeronavei în zbor sunt luate măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare, precum instruirea membrilor echipajului. (3) La bordul aeronavei armele sunt transportate în cală. Prin derogare, armele pot fi transportate în alte compartimente ale aeronavei dacă au fost îndeplinite condiţiile de securitate aeronautică prevăzute de prezenta lege, iar statele survolate, tranzitate şi de destinaţie au eliberat o autorizaţie în acest sens. | Compatibil | Lipsesc |
| 11. RECRUTAREA ȘI INSTRUIREA PERSONALULUI1. Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea, controlul de securitate, controlul accesului și alte controale de securitate sunt recrutate, instruite și, dacă este cazul, certificate pentru a se asigura că au aptitudinile pentru a fi angajate și competența de a efectua sarcinile care le sunt atribuite.2. Persoanelor, altele decât pasagerii, care solicită accesul la zonele de securitate cu acces restricționat li se face o instruire de securitate înainte de eliberarea unei legitimații de aeroport sau a unei legitimații de membru de echipaj.3. Instruirea menționată la subpunctele 1 și 2 se face sub o formă inițială și una recurentă.4. Instructorii care efectuează activitățile de instruire menționate la subpunctele 1 și 2 trebuie să aibă calificările necesare. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**(1) Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea controlului accesului şi a altor controale de securitate aeronautică, precum şi instructorii, inspectorii şi auditorii de securitate aeronautică sunt recrutaţi, instruiţi şi certificaţi în conformitate cu prevederile Programului naţional de instruire şi certificare a personalului în domeniul securităţii aviaţiei civile. Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile asigură elaborarea şi implementarea programelor de instruire pentru toate categoriile de personal care participă la asigurarea securităţii aeronautice şi persoanele, altele decât pasagerii, care solicită accesul în zonele de securitate cu acces restricţionat. Programul naţional de instruire şi certificare a personalului în domeniul securităţii aviaţiei civile se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviaţiei civile.(2) Personalul care aplică sau este responsabil de aplicarea controlului accesului şi a altor controale de securitate aeronautică este recrutat, instruit şi certificat în conformitate cu prevederile Programului naţional de instruire şi certificare a personalului în domeniul securităţii aviaţiei civile pentru a se asigura că deţine aptitudinile necesare pentru a fi angajat şi competenţa pentru a realiza sarcinile atribuite.(3) Persoanele, altele decât pasagerii, care solicită accesul în zonele de securitate cu acces restricţionat beneficiază de instruire privind securitatea aeronautică înainte de eliberarea unui permis de aeroport sau a unei legitimaţii de membru de echipaj.(4) Instruirile menţionate la alin.(2) şi (3) au loc sub forma unei instruiri iniţiale şi a instruirilor periodice. | Compatibil | Lipsesc |
| 12. ECHIPAMENTE DE SECURITATEEchipamentele folosite pentru controlul de securitate, controlul accesului și pentru aplicarea altor măsuri de securitate trebuie să fie în conformitate cu specificațiile definite și să fie apte pentru executarea măsurilor de securitate respective. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 46. Echipamentele de securitate aeronautică(1) Echipamentele folosite în cadrul controalelor de securitate aeronautică şi al altor măsuri de securitate aeronautică trebuie să corespundă cerinţelor privind specificaţiile tehnice stabilite de autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile şi să fie apte pentru realizarea măsurilor de securitate respective. | Compatibil | Lipsesc |
| **Anexa II Specificații comune pentru programul național de control al calității, care urmează să fie implementat de către fiecare stat membru în domeniul securității aviației civile** |
| 1. DEFINIȚII1.1. În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:1. „volumul anual de trafic” înseamnă numărul total de pasageri care sosesc, care pleacă și care se află în tranzit (numărați o singură dată);2. „autoritate competentă” înseamnă autoritatea națională desemnată de un stat membru în conformitate cu articolul 9, care este responsabilă de asigurarea coordonării și monitorizării implementării programului său național de securitate în domeniul aviației civile;3. „auditor” înseamnă orice persoană care desfășoară activitățile de monitorizare a conformității la nivel național în numele autorității competente;4. „certificare” înseamnă o evaluare și o confirmare oficială de către sau în numele autorității competente a faptului că o persoană posedă competențele necesare pentru îndeplinirea funcțiilor de auditor la un nivel acceptabil, astfel cum este definit de autoritatea competentă;5. „activități de monitorizare a conformității” înseamnă orice procedură sau proces utilizat pentru evaluarea implementării prezentului regulament și a programului național de securitate aeronautică;6. „deficiență” înseamnă lipsa conformității cu o cerință de securitate aeronautică;7. „inspecție” înseamnă o examinare a implementării măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul de a stabili dacă acestea se aplică eficient și la standardul specificat și de a identifica posibilele deficiențe;8. „interviu” înseamnă o verificare orală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă măsurile sau procedurile specifice de securitate sunt implementate;9. „observație” înseamnă o verificare vizuală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură sau procedură specifică de securitate este implementată;10. „eșantion reprezentativ” înseamnă o selecție efectuată din opțiunile posibile de monitorizare, suficientă ca număr și grad de acoperire pentru a furniza o bază pentru concluziile cu privire la implementarea standardelor;11. „audit de securitate” înseamnă o examinare în profunzime a măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul de a stabili dacă acestea sunt implementate complet și în mod continuu;12. „test” înseamnă o verificare a măsurilor de securitate aeronautică, în cursul căreia autoritatea competentă simulează intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența implementării măsurilor de securitate existente;13. „verificare” înseamnă o acțiune efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură specifică de securitate este efectiv aplicată;14. „vulnerabilitate” înseamnă orice slăbiciune/deficiență a măsurilor și procedurilor implementate, care ar putea fi exploatată pentru realizarea unui act de intervenție ilicită. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică****Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**3.18 volumul anual de trafic - înseamnă numărul total de pasageri care sosesc, care pleacă și care se află în tranzit (numărați o singură dată);autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, aflată în subordinea organului central de specialitate în domeniul aviaţiei civile, care este responsabilă de elaborarea, asigurarea coordonării şi monitorizarea implementării prevederilor legislaţiei în domeniul securităţii aeronautice, conform prezentei legi;3.5 auditor de securitate aeronautică - persoană calificată corespunzător, confirmată prin legitimația de inspector aeronautic, care efectuează activități de monitorizare a conformității la nivel național în domeniul securității aeronautice, în numele autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;certificare a auditorului de securitate aeronautică – procedură de evaluare şi confirmare oficială de către sau în numele autorităţii administrative de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile a faptului că o persoană posedă competenţele necesare pentru exercitarea atribuţiilor de auditor de securitate aeronautică la un nivel acceptabil, astfel cum este prevăzut în Programul naţional de control al calităţii în domeniul securităţii aviaţiei civile;3.3 activități de monitorizare a conformității - procedură sau proces utilizat pentru evaluarea implementării prevederilor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile și ale altor acte normative în domeniul securității aeronautice;deficienţă de securitate aeronautică – lipsa conformităţii cu o normă de securitate aeronautică;3.10 inspecție de securitate aeronautică – examinare a implementării măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă acestea se aplică eficient și în conformitate cu cerințele aplicabile și al identificării posibilelor deficiențe de securitate aeronautică;3.11 interviu – convorbire desfășurată de un auditor de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă măsurile și procedurile de securitate aeronautică sunt aplicate în conformitate cu legislația privind securitatea aeronautică;3.12 observare – examinare vizuală efectuată de auditorul de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă măsurile și procedurile de securitate aeronautică sunt aplicate în conformitate cu legislația privind securitatea aeronautică;3.8 eșantion reprezentativ – selecție de informații, realizată în baza opțiunilor de monitorizare, suficientă ca număr și nivel de acoperire pentru a constitui drept temei pentru concluziile privind implementarea cerințelor de securitate aeronautică;3.4 audit de securitate aeronautică – examinare detaliată a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, efectuată cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate complet, corect și în mod continuu;3.14 test de securitate aeronautică – verificare a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în cadrul căreia autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau alte organe abilitate simulează, în mod confidențial, intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate;3.17 verificare – acțiune realizată de un auditor de securitate aeronautică pentru a stabili dacă o măsură sau procedură de securitate aeronautică este aplicată în conformitate cu cerințele stabilite;3.19 vulnerabilitate – deficiență a măsurilor și/sau procedurilor de securitate aeronautică aplicate, care ar putea fi exploatată pentru comiterea unui act de intervenție ilicită. | Compatibil | Lipsesc |
| 2. PUTERILE AUTORITĂȚII COMPETENTE2.1. Statele membre conferă autorității competente puterile necesare pentru monitorizarea și aplicarea tuturor cerințelor din prezentul regulament și din actele de implementare aferente, inclusiv puterea de a impune sancțiuni în conformitate cu articolul 21.2.2. Autoritatea competentă efectuează activități de monitorizare a conformității și deține puterile necesare pentru a solicita ca orice deficiență identificată să fie remediată în termenul stabilit.2.3. Se stabilește o abordare graduală și proporțională a activităților de remediere a deficiențelor și a măsurilor coercitive legale. Această abordare este formată din cinci etape progresive care trebuie urmate până la remedierea deficienței, inclusiv:(a) sfaturi și recomandări;(b) avertizare oficială;(c) aviz de executare;(d) sancțiuni administrative și acțiuni judiciare.Autoritatea competentă poate să omită una sau mai multe din aceste etape, în special în cazul în care deficiența este gravă sau recurentă. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**4. În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a Republicii Moldova este Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare - AAC) - responsabilă de elaborarea, menținerea, coordonarea și monitorizarea implementării PNCCSA.7.13 implementează alte activități de monitorizare a conformității conform Legii nr. 192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, PNSA și PNICSA, inclusiv actelor normative subsecvente acestora.93. Privitor la procesul de remediere a neconformităților, se stabilește următoarea abordare succesivă și proporțională cu gravitatea încălcării normelor, în 4 metode progresive care trebuie urmate până la remedierea neconformității: 93.1 consultări și recomandări; 93.2 avertizare oficială; 93.3 prescripție inspectorială; 93.4 sancțiuni contravenționale.94. AAC poate omite una sau mai multe dintre metodele stabilite la pct. 93, în special în cazul în care neconformitatea de securitate aeronautică este gravă sau recurentă. | Compatibil | Lipsesc |
| 3. OBIECTIVELE ȘI CONȚINUTUL PROGRAMULUI NAȚIONAL DE CONTROL AL CALITĂȚII3.1. Obiectivele planului național de control al calității sunt verificarea implementării corecte și eficiente a măsurilor de securitate aeronautică și determinarea nivelului de conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și cu programul național de securitate a aviației civile, prin intermediul activităților de monitorizare a conformității.3.2. Programul național de control al calității include următoarele aspecte:(a) structura organizațională, responsabilități și resurse;(b) fișa postului și calificările necesare pentru auditori;(c) activități de monitorizare a conformității, inclusiv scopul auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate și, în cazul unei încălcări reale sau potențiale a securității, investigații, frecvența auditurilor și inspecțiilor de securitate, precum și clasificarea conformității;(d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea cerințelor de securitate;(e) activități de remediere a deficiențelor, care să furnizeze detalii privind raportarea deficiențelor, acțiunile subsecvente și remedierea, cu scopul de a asigura conformitatea cu cerințele de securitate aeronautică;(f) măsurile coercitive și, dacă este cazul, sancțiuni, în conformitate cu punctele 2.1 și 2.3 din prezenta anexă;(g) raportarea activităților de monitorizare efectuate, inclusiv, dacă este cazul, schimbul de informații dintre organismele naționale pe tema nivelurilor de conformitate;(h) procesul de monitorizare a aeroportului, măsurile luate de operator și de entitate în materie de control intern al calității;(i) un proces de înregistrare și analizare a rezultatelor programului național de control al calității, în vederea identificării tendințelor și direcționării dezvoltării politicii viitoare. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**1. Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice (în continuare - PNCCSA) are drept obiectiv verificarea implementării corecte și eficiente a măsurilor de securitate aeronautică și determinarea nivelului de conformitate la prevederile Legii nr. 192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile (în continuare - PNSA) și a Programului național de instruire și certificare în domeniul securității aeronautice (în continuare - PNICSA), inclusiv a actelor normative subsecvente acestora.**Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 55. Conţinutul Programului naţional de control al calităţii(1) Programul naţional de control al calităţii stabileşte activităţile de monitorizare a conformităţii şi condiţiile desfăşurării acestora. (2) Programul naţional de control al calităţii include următoarele aspecte:a) structura organizaţională, responsabilităţile şi resursele autorităţii care desfăşoară activităţile de monitorizare a conformităţii;b) fişa postului şi calificările necesare pentru auditorii de securitate aeronautică;c) activităţile de monitorizare a conformităţii, inclusiv scopul auditurilor, inspecţiilor şi testelor de securitate aeronautică; cazurile de încălcare, reală sau potenţială, a normelor de securitate aeronauticăîn care este dispusă investigarea incidentelor de securitate; frecvenţa auditurilor şi inspecţiilor de securitate aeronautică; clasificarea conformităţii măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică aplicate, corespunzător sistemului de clasificare a conformităţii; d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică;e) activităţile de remediere a deficienţelor de securitate, care să includă detalii privind raportareaacestora, acţiunile subsecvente şi remedierea, în scopul asigurării conformităţii cu normele de securitate aeronautică;f) măsurile coercitive legale şi sancţiunile contravenţionale;g) prezentarea rapoartelor privind activităţile de monitorizare a conformităţii desfăşurate, care să includă, după caz, schimbul de informaţii dintre autorităţile şi structurile cu competenţe în domeniul securităţii aviaţiei civile privind nivelurile de conformitate a măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică aplicate;h) procesul de monitorizare a unui aeroport; măsurile care trebuie luate de operatorul aeronautic şi de entitatea aeronautică în materie de control intern al calităţii;i) modul înregistrării şi examinării rezultatelor Programului naţional de control al calităţii, în scopul identificării tendinţelor şi direcţionării dezvoltării politicii în domeniul securităţii aviaţiei civile. | Compatibil | Lipsesc |
| 4. MONITORIZAREA CONFORMITĂȚII4.1. Toate aeroporturile, operatorii și alte entități cărora le revin responsabilități de securitate aeronautică sunt monitorizate periodic, pentru a se asigura detectarea și corectarea rapide a deficiențelor.4.2. Monitorizarea se realizează în conformitate cu programul național de control al calității, luându-se în considerare gradul de risc, tipul și natura operațiunilor, standardul de implementare, rezultatele controlului intern al calității în cazul aeroporturilor, operatorilor și entităților, precum și alți factori și evaluări care afectează frecvența monitorizării.4.3. Monitorizarea cuprinde implementarea și eficacitatea măsurilor de control intern al calității luate de aeroporturi, operatori și alte entități.4.4. Monitorizarea fiecărui aeroport în parte reprezintă o combinație adecvată de activități de monitorizare a conformității și oferă o privire de ansamblu asupra implementării măsurilor de securitate în domeniu.4.5. Managementul, stabilirea priorităților și organizarea programului de control al calității se realizează independent de implementarea operațională a măsurilor luate în cadrul programului național de securitate a aviației civile.4.6. Activitățile de monitorizare a conformității includ audituri, inspecții și teste de securitate. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 56. Monitorizarea conformităţii(1) Pentru asigurarea depistării şi remedierii rapide a deficienţelor de securitate aeronautică, aeroporturile, operatorii aeronautici şi entităţile aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică sunt monitorizate periodic de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile. (2) Monitorizarea conformităţii se desfăşoară în conformitate cu Programul naţional de control al calităţii, luându-se în considerare nivelul de risc, tipul şi natura operaţiunilor, standardele de securitate aeronautică aplicate, rezultatele controlului intern al calităţii în cazul operatorilor aeronautici şi entităţilor aeronautice, precum şi alţi factori care influenţează frecvenţa monitorizării conformităţii.(3) Monitorizarea conformităţii vizează inclusiv implementarea şi eficienţa măsurilor de control intern al calităţii aplicate în aeroporturi, precum şi de către operatorii aeronautici şi entităţile aeronautice.(4) Monitorizarea conformităţii în cadrul unui aeroport prevede îmbinarea ponderată a diferitor activităţi de monitorizare a conformităţii, care să ofere o viziune de ansamblu asupra implementării măsurilor de securitate aeronautică.(5) Stabilirea priorităţilor şi implementarea Programului naţional de control al calităţii se realizează independent de realizarea operaţională a măsurilor de securitate aeronautică prevăzute de Programul naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile.(6) Activităţile de monitorizare a conformităţii includ auditurile, inspecţiile, expertizele şi testele de securitate aeronautică, precum şi investigaţiile incidentelor de securitate aeronautică.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice****Capitolul III****MONITORIZAREA CONFORMITĂȚII****Secțiunea 1****Prevederi generale**9. Pentru asigurarea depistării și remedierii rapide a neconformităților de securitate aeronautică, aeroporturile, operatorii și entitățile aeronautice care aplică măsuri de securitate aeronautică sunt monitorizate periodic de către AAC.10. Monitorizarea conformității vizează inclusiv implementarea și eficiența măsurilor de control intern al calității aplicate în aeroporturi, precum și de către operatorii și entitățile aeronautice.11. Activitățile de monitorizare a conformității includ audituri, inspecții și teste de securitate, care se efectuează cu regularitate, pe baza unei planificări anuale a activităților de monitorizare a conformității, aprobate de AAC. 12. În vederea asigurării unei abordări uniforme, AAC elaborează metodologia de desfășurare a activităților de monitorizare a conformității, care include stabilirea sarcinilor, planificarea, instruirea, activitatea la fața locului, încheierea raportului și procesul de remediere.13. Activitățile de monitorizare a conformității se bazează pe culegerea sistematică a informațiilor prin intermediul observațiilor, al interviurilor, al examinării documentelor și al verificărilor.14. Monitorizarea conformității include atât activități anunțate, cât și activități neanunțate. | Compatibil | Lipsesc |
| 5. METODOLOGIE5.1. Metodologia de desfășurare a activităților de monitorizare se conformează unei abordări standardizate, care include stabilirea sarcinilor, planificarea, pregătirea, activitatea la fața locului, clasificarea constatărilor, încheierea raportului și procesul de remediere.5.2. Activitățile de monitorizare a conformității se bazează pe culegerea sistematică a informațiilor prin intermediul observațiilor, al interviurilor, al examinării documentelor și al verificărilor.5.3. Monitorizarea conformității include atât activități anunțate, cât și activități neanunțate. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 57. Metodologia desfăşurării activităţilor de monitorizare a conformităţii(1) Metodologia desfăşurării activităţilor de monitorizare a conformităţii se aprobă de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile şi se conformează unei abordări standardizate, care include stabilirea sarcinilor, planificarea şi pregătirea activităţii de monitorizare a conformităţii, activitatea desfăşurată la faţa locului, clasificarea constatărilor, elaborarea unui raport şi remedierea deficienţelor de securitate aeronautică.(2) Activităţile de monitorizare a conformităţii au la bază colectarea sistematică a informaţiilor prin intermediul examinării documentelor, al observărilor, al interviurilor şi al verificărilor. (3) Monitorizarea conformităţii include atât activităţi anunţate, cât şi activităţi neanunţate.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**12. În vederea asigurării unei abordări uniforme, AAC elaborează metodologia de desfășurare a activităților de monitorizare a conformității, care include stabilirea sarcinilor, planificarea, instruirea, activitatea la fața locului, încheierea raportului și procesul de remediere. | Compatibil | Lipsesc |
| 6. AUDITURI DE SECURITATE6.1. Un audit de securitate vizează:(a) toate măsurile de securitate dintr-un aeroport; sau(b) toate măsurile de securitate implementate de un aeroport, un terminal al aeroportului, un operator sau o entitate anume; sau(c) o anumită parte a programului național de securitate a aviației civile.6.2. Metodologia de efectuare a unui audit de securitate trebuie să ia în considerare următoarele elemente:(a) anunțarea auditului de securitate și comunicarea unui chestionar prealabil, dacă este cazul;(b) etapa pregătitoare, inclusiv analizarea chestionarului prealabil completat și a altor documente pertinente;(c) ședința inițială cu reprezentanții aeroportului/operatorului/entității, înainte de începerea activității de monitorizare la fața locului;(d) activitatea la fața locului;(e) ședința de închidere și raportare;(f) în cazul în care sunt identificate deficiențe, procesul de remediere și monitorizarea aferentă a respectivului proces.6.3. Pentru a confirma implementarea măsurilor de securitate, desfășurarea unui audit de securitate trebuie să se bazeze pe o culegere sistematică a informațiilor prin intermediul cel puțin al uneia din tehnicile de mai jos:(a) examinarea documentelor;(b) observații;(c) interviuri;(d) verificări.6.4. Aeroporturile cu un volum de trafic anual mai mare de 10 milioane de pasageri sunt supuse unui audit de securitate care să vizeze toate standardele de securitate aeronautică, cel puțin o dată la patru ani. Examinarea include un eșantion reprezentativ de informații. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 58. Auditul de securitate aeronautică(1) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile desfăşoară, cu o periodicitate prestabilită, audite de securitate aeronautică, care reprezintă o examinare detaliată a tuturor aspectelor programelor de securitate aeronautică ale agenţilor aeronautici, cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate în mod continuu şi dacă se respectă un nivel uniform de îndeplinire a normelor de securitate aeronautică. Examinarea respectivă include aplicarea unui eşantion reprezentativ de informaţii.(2) Un audit de securitate aeronautică vizează una dintre următoarele categorii:a) totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate în cadrul unui aeroport; b) totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate de un terminal al aeroportului, un operator aeronautic sau o entitate aeronautică; c) o parte a Programului naţional de securitate în domeniul aviaţiei civile.(3) Metodologia desfăşurării auditurilor de securitate aeronautică se aprobă de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile şi trebuie să includă următoarele etape: a) anunţarea auditului de securitate aeronautică şi remiterea unui chestionar prealabil, după caz;b) etapa preliminară, care să includă examinarea chestionarului prealabil completat şi a altor documente relevante;c) şedinţa iniţială cu reprezentanţii operatorului aeronautic/entităţii aeronautice, organizată înaintea demarării activităţii de la faţa locului;d) activitatea desfăşurată la faţa locului;e) şedinţa finală şi elaborarea unui raport;f) remedierea deficienţelor de securitate aeronautică şi monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de deficienţe. (4) Pentru a evalua implementarea măsurilor de securitate aeronautică, desfăşurarea unui audit de securitate are la bază colectarea sistematică a informaţiilor prin intermediul a cel puţin uneia dintre următoarele tehnici: a) examinarea documentelor;b) observare;c) interviu;d) verificare.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice****Subsecțiunea 1****Auditul de securitate aeronautică**15. AAC desfășoară, cu o periodicitate prestabilită, audit de securitate aeronautică, care reprezintă o examinare detaliată a tuturor măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate în mod continuu și dacă se respectă un nivel uniform de îndeplinire a cerințelor de securitate aeronautică. Examinarea respectivă include aplicarea unui eșantion reprezentativ de informații. Auditul de securitate aeronautică vizează una dintre următoarele categorii:15.1 totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate în cadrul unui aeroport;15.2 totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate de un terminal al aeroportului; sau15.3 un operator aeronautic sau o entitate aeronautică;15.4 o parte a PNSA aplicată de o structură prevăzută de pct.2. | Compatibil | Lipsesc |
| 7. INSPECȚII7.1. Inspecția acoperă cel puțin un set de măsuri de securitate legate în mod direct, menționate în anexa I la prezentul regulament și în actele de implementare aferente, monitorizate ca o activitate unică sau într-un termen rezonabil, care nu trebuie să depășească trei luni. Examinarea include un eșantion reprezentativ de informații.7.2. Un set de măsuri legate în mod direct reprezintă un set de două sau mai multe cerințe menționate în anexa I la prezentul regulament și în actele de implementare aferente, care au un impact reciproc atât de puternic încât realizarea obiectivului nu poate fi evaluată corespunzător decât dacă măsurile sunt analizate în ansamblu. Aceste seturi cuprind elementele din apendicele I la prezenta anexă.7.3. Inspecțiile sunt inopinate. Dacă autoritatea competentă este de părere că acest lucru nu este practic, inspecțiile pot fi anunțate. Metodologia de desfășurare a unei inspecții trebuie să ia în considerare următoarele elemente:(a) etapa pregătitoare;(b) activitatea la fața locului;(c) o informare, în funcție de frecvența și rezultatele activității de monitorizare;(d) raportare/înregistrare;(e) procesul de remediere și monitorizarea acestuia.7.4. Pentru a confirma că măsurile de securitate sunt eficiente, desfășurarea inspecției trebuie să se bazeze pe o colectare sistematică a informațiilor prin intermediul cel puțin al uneia dintre tehnicile de mai jos:(a) examinarea documentelor;(b) observații;(c) interviuri;(d) verificări.7.5. În cazul aeroporturilor cu un volum de trafic mai mare de 2 milioane de pasageri, frecvența minimă de inspectare a tuturor seturilor de măsuri de securitate direct legate, menționate în capitolele 1-6 din anexa I la prezentul regulament, este de cel puțin una la douăsprezece luni, cu excepția cazului în care aeroportul a făcut obiectul unui audit în perioada respectivă. Frecvența de inspectare a tuturor măsurilor de securitate menționate în capitolele 7-12 din anexa I se determină de către autoritatea competentă, pe baza unei evaluări a riscului.7.6. În cazul în care un stat membru nu are niciun aeroport al cărui volum anual de trafic să depășească 2 milioane de pasageri, cerințele de la punctul 7.5 se aplică aeroportului de pe teritoriul său care are cel mai mare volum de trafic anual. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 59. Inspecţiile de securitate aeronautică(1) În scopul stabilirii nivelului conformităţii şi al eficienţei măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică aplicate, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile desfăşoară, cu o periodicitate prestabilită sau inopinat, inspectări ale măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică aplicate de operatorii aeronautici, entităţile aeronautice şi autorităţile şi structurile cu competenţe în domeniul securităţii aeronautice.(2) Inspecţia de securitate aeronautică acoperă cel puţin un set de măsuri de securitate aeronautică interdependente prevăzute de standardele de bază şi/sau de actele normative aferente implementării acestora. Setul respectiv este monitorizat ca o activitate unică sau într-un termen rezonabil, care să nu depăşească trei luni. Inspecţia de securitate aeronautică include aplicarea unui eşantion reprezentativ de informaţii.(3) În sensul prezentului articol, un set de măsuri de securitate aeronautică interdependente reprezintă un ansamblu de două sau mai multe măsuri prevăzute de standardele de bază şi/sau de actele normative aferente implementării acestora, care au un impact reciproc atât de pregnant, încât realizarea măsurilor respective poate fi evaluată corespunzător doar dacă măsurile sunt examinate împreună. Seturile respective sunt stabilite în Programul naţional de control al calităţii.(4) Inspecţia de securitate aeronautică este desfăşurată fără a fi anunţată. Dacă autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile consideră că acest lucru nu este oportun, inspecţia respectivă poate fi anunţată. Metodologia desfăşurării inspecţiilor de securitate aeronautică se aprobă de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile şi trebuie să includă următoarele etape: a) etapa preliminară;b) activitatea desfăşurată la faţa locului;c) informarea preliminară privind rezultatele inspecţiei de securitate aeronautică, în funcţie de frecvenţa şi rezultatele activităţii de monitorizare a conformităţii;d) elaborarea unui raport/înregistrarea rezultatelor inspecţiei de securitate aeronautică;e) remedierea deficienţelor de securitate aeronautică şi monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de deficienţe.(5) Pentru a evalua eficienţa măsurilor de securitate aeronautică, desfăşurarea inspecţiei de securitate aeronautică are la bază colectarea sistematică a informaţiilor prin intermediul a cel puţin uneia dintre următoarele tehnici:a) examinarea documentelor;b) observare;c) interviu;d) verificare.(6) Frecvenţa inspecţiilor de securitate aeronautică este determinată de către autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile în temeiul evaluării riscurilor. În cazul aeroportului cu cel mai mare volum anual de trafic, frecvenţa inspecţiilor tuturor seturilor de măsuri de securitate interdependente stabilite în Programul naţional de control al calităţii este de cel puţin o dată la douăsprezece luni, cu excepţia cazului în care aeroportul a făcut obiectul unui audit de securitate aeronautică în perioada respectivă.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice****Subsecțiunea 2****Inspecții de securitate (pct. 19 - 25)** | Compatibil | Lipsesc |
| 8. TESTE8.1. Se vor efectua teste pentru a evalua eficiența implementării cel puțin a uneia dintre măsurile de securitate de mai jos:(a) controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat;(b) protecția aeronavelor;(c) controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână;(d) controlul de securitate al personalului și al articolelor transportate;(e) protecția bagajelor de cală;(f) controlul de securitate al mărfurilor și al poștei;(g) protecția mărfurilor și a poștei.8.2. Se va elabora un protocol de testare care include metodologia, luându-se în considerare cerințele legale, de siguranță și operaționale. Metodologia abordează următoarele elemente:(a) etapa pregătitoare;(b) activitatea la fața locului;(c) o informare, în funcție de frecvența și rezultatele activității de monitorizare;(d) raportare/înregistrare;(e) procesul de remediere și monitorizarea acestuia. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 61. Testele de securitate aeronautică(1) În scopul stabilirii eficienţei, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile efectuează testarea echipamentelor de securitate aeronautică, a personalului care activează în domeniul asigurării securităţii aeronautice, precum şi a măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică. La desfăşurarea testelor de securitate aeronautică, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile poate antrena reprezentanţi ai altor autorităţi şi structuri cu competenţe în domeniul securităţii aeronautice.(2) Testele de securitate aeronautică sunt desfăşurate pentru evaluarea eficienţei a cel puţin uneia dintre următoarele măsuri de securitate aeronautică: a) controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricţionat;b) protecţia aeronavelor;c) controlul de securitate al pasagerilor şi al bagajelor de mână;d) controlul de securitate al personalului şi al bunurilor transportate de către aceştia;e) protecţia bagajelor de cală;f) controlul de securitate al mărfurilor şi al trimiterilor poştale;g) protecţia mărfurilor şi a trimiterilor poştale.(3) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile aprobă un protocol privind testele de securitate aeronautică care conţine metodologia desfăşurării testelor respective, cu respectarea prevederilor legale, inclusiv a celor de siguranţă şi a celor operaţionale. Metodologia desfăşurării testelor de securitate aeronautică include următoarele etape:a) etapa preliminară;b) activitatea desfăşurată la faţa locului;c) informarea preliminară privind rezultatele testului de securitate aeronautică, în funcţie de frecvenţa şi rezultatele monitorizărilor conformităţii;d) elaborarea unui raport/înregistrarea rezultatelor testului de securitate aeronautică;e) remedierea deficienţelor de securitate aeronautică şi monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de deficienţe.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice****Subsecțiunea 3****Teste de securitate aeronautică (pct.26 - 29)** | Compatibil | Lipsesc |
| 9. EXPERTIZE9.1. Se vor efectua expertize ori de câte ori autoritatea competentă depistează necesitatea reevaluării operațiunilor în vederea identificării și abordării vulnerabilităților. Dacă se identifică o vulnerabilitate, autoritatea competentă solicită implementarea măsurilor de protecție proporționale cu riscul. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 60. Expertizele de securitate aeronauticăAutoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile efectuează expertize de securitate aeronautică ori de câte ori depistează necesitatea reevaluării măsurilor şi procedurilor de securitate aeronautică în vederea identificării şi înlăturării vulnerabilităţilor. Dacă este identificată o vulnerabilitate, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile solicită implementarea măsurilor de securitate aeronautică compensatorii, proporţionale nivelului de risc.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**Subsecțiunea 4Expertizele de securitate aeronautică (pct. 30 - 34) | Compatibil | Lipsesc |
| 10. RAPORTARE10.1. Activitățile de monitorizare a conformității se raportează sau se înregistrează într-un format standardizat care să permită o analiză permanentă a tendințelor.10.2. Se includ următoarele elemente:(a) tipul de activitate;(b) aeroportul, operatorul sau entitatea monitorizată;(c) data și ora activității;(d) numele auditorilor care desfășoară activitatea;(e) domeniul de desfășurare a activității;(f) constatările și dispozițiile corespondente din programul național de securitate a aviației civile;(g) clasificarea conformității;(h) recomandări pentru acțiunile de remediere, dacă este cazul;(i) termenul de remediere, dacă este cazul.10.3. Dacă se identifică deficiențe, autoritatea competentă comunică aeroportului, operatorilor sau entităților monitorizate constatările relevante. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 63. Elaborarea rapoartelor/înregistrarea rezultatelor cu privire la monitorizarea conformităţii(1) Activităţile de monitorizare a conformităţii desfăşurate şi rezultatele acestora sunt reflectate în rapoarte sau înregistrate într-o formă standard, stabilită în Programul naţional de control al calităţii, care să permită analizarea permanentă a tendinţelor. (2) Dacă sunt identificate deficienţe de securitate aeronautică, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile comunică operatorilor aeronautici şi/sau entităţilor aeronautice supuse activităţii de monitorizare a conformităţii constatările relevante.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**CAPITOLUL IVRAPORTAREA ACTIVITĂȚILOR DE MONITORIZARE (Pct. 63 - 68) | Compatibil | Lipsesc |
| 11. CLASIFICAREA COMUNĂ A CONFORMITĂȚII11.1. Activitățile de monitorizare a conformității evaluează implementarea programului național de securitate aeronautică, pe baza sistemului armonizat de clasificare a conformității prezentat în apendicele II. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**Secțiunea 2Clasificarea conformități (pct. 69 - 70) | Compatibil | Lipsesc |
| 12. REMEDIEREA DEFICIENȚELOR12.1. Remedierea deficiențelor identificate se realizează prompt. Dacă remedierea nu poate avea loc cu promptitudine, se aplică măsuri compensatorii.12.2. Autoritatea competentă solicită aeroporturilor, operatorilor sau entităților supuse activității de monitorizare a conformității să transmită spre aprobare un plan de acțiune care să abordeze deficiențele semnalate în rapoarte, precum și un calendar de realizare a acțiunilor de remediere și să confirme când se încheie procesul de remediere. | **Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică**Articolul 64. Remedierea deficienţelor de securitate aeronautică(1) Remedierea deficienţelor de securitate aeronautică identificate se realizează cu promptitudine. Dacă remedierea nu poate avea loc în timp util, se aplică măsuri de securitate aeronautică compensatorii. (2) Autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile solicită operatorului aeronautic şi/sau entităţii aeronautice supuse activităţii de monitorizare a conformităţii să transmită spre aprobare un plan de acţiuni care să abordeze deficienţele de securitate aeronautică identificate, inclusiv programul realizării acţiunilor de remediere. După realizarea acţiunilor de remediere, operatorul aeronautic şi/sau entitatea aeronautică notifică despre aceasta autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile.(3) În urma notificării de către operatorul aeronautic şi/sau entitatea aeronautică supuse activităţii de monitorizare a conformităţii a faptului că au fost întreprinse acţiunile de remediere, autoritatea administrativă de implementare şi realizare a politicilor în domeniul aviaţiei civile verifică realizarea acţiunilor respective. La desfăşurarea monitorizărilor ulterioare este utilizată cea mai relevantă formă de monitorizare a conformităţii.**Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**CAPITOLUL VREMEDIEREA NECONFORMITĂȚILORSecțiunea 1Remedierea deficiențelor și planul de acțiuni corective (pct. 71 - 74) | Compatibil | Lipsesc |
| 13. ACTIVITĂȚI SUBSECVENTE LEGATE DE VERIFICAREA REMEDIERII13.1. În urma confirmării de către aeroport, operator sau entitatea supusă monitorizării a faptului că acțiunile necesare de remediere au fost întreprinse, autoritatea competentă verifică implementarea acțiunilor de remediere.13.2. Activitățile subsecvente utilizează cea mai relevantă metodă de monitorizare. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**75. În cazurile în care remedierea tuturor neconformităților necesită mai mult timp și nu se poate realiza imediat, agenții aeronautici supuși activităților de monitorizare a conformității au obligația de a întocmi și a înainta AAC, în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea raportului, un plan de acțiuni corective, conform modelului prevăzut la Anexa nr. 2. 76. În planul de acțiuni corective, operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică care aplică măsuri de securitate aeronautică propune termenele de remediere a neconformităților și, suplimentar, în cazul neconformităților grave, precizează măsurile compensatorii aplicate.77. În cazul constatării unei neconformități de categoria 3, AAC acordă entității aeronautice un termen pentru prezentarea unui plan de acțiuni corective corespunzătoare naturii neconformității, al căror termen de implementare nu poate depăși 3 luni și care începe să curgă din momentul aprobării planului respectiv. La finalul acestei perioade, în funcție de natura neconformității, termenul de 3 luni poate fi prelungit dacă există un nou plan de acțiuni corective, aprobat de AAC. 78. AAC evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică și, dacă constată că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea, le acceptă. | Compatibil | Lipsesc |
| 14. DISPONIBILITATEA AUDITORILOR14.1. Fiecare stat membru se asigură că un număr suficient de auditori este disponibil pentru autoritatea competentă, fie direct, fie sub supravegherea acesteia, pentru efectuarea tuturor activităților de monitorizare a conformității. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**5. AAC dispune de o subdiviziune responsabilă în domeniul securității aeronautice, instituită în conformitate cu Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 133/2019.6. AAC asigură resurse umane, administrative, logistice și financiare necesare pentru buna desfășurare a activităților de monitorizare a conformității în conformitate cu PNCCSA. | Compatibil | Lipsesc |
| 15. CRITERII DE CALIFICARE PENTRU AUDITORI15.1. Fiecare stat membru se asigură că auditorii care îndeplinesc funcții în numele autorității competente:(a) nu au nicio obligație contractuală sau pecuniară față de aeroportul, operatorul sau entitatea care urmează a fi monitorizată; și(b) au competențele necesare, inclusiv cunoștințele teoretice și experiența practică necesare în domeniul relevant.Auditorii sunt supuși certificării sau aprobării echivalente de către autoritatea competentă.15.2. Auditorii trebuie să aibă următoarele competențe:(a) înțelegerea măsurilor de securitate aplicabile, în vigoare, și modul în care acestea sunt aplicate la operațiunile supuse examinării, inclusiv:— înțelegerea principiilor de securitate;— înțelegerea sarcinilor de supervizare;— înțelegerea factorilor care afectează performanța umană;(b) cunoștințe practice în materie de tehnici și tehnologii de securitate;(c) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de monitorizare a conformității;(d) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării;(e) înțelegerea rolului și competențelor auditorului.15.3. Auditorii participă la activități de formare 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. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**108. Complementar cerințelor de recrutare și acțiunilor subsecvente procesului de recrutare, reglementate în cadrul PNSA și PNICSA, auditorii de securitate aeronautică trebuie:108.1 să aibă competențele necesare, inclusiv cunoștințele teoretice și experiența practică necesară în domeniul relevant (minim 2 ani);108.2 să fie absolvenți de studii superioare;108.3 să fi absolvit cel puțin un curs de instruire în domeniul securității aeronautice și un curs de instruire cu privire la tehnicile și metodele de efectuare a activităților de monitorizare a conformității în domeniul securității aeronautice.109. Suplimentar condițiilor prevăzute la pct. 108, auditorii de securitate aeronautică trebuie să dețină următoarele competențe specifice:109.1 o bună înțelegere a actelor normative naționale și internaționale în domeniul securității aeronautice și modul în care acestea sunt aplicate structurilor care fac obiectul activităților de monitorizare a conformității;109.2 o bună înțelegere a măsurilor de securitate aplicabile și a modului în care acestea sunt aplicate la structurile care fac obiectul activității de monitorizare a conformității, inclusiv:109.2.1 înțelegerea principiilor de securitate;109.2.2 înțelegerea sarcinilor de monitorizare;109.2.3 înțelegerea factorilor care afectează performanța umană;109.3 cunoștințe practice în materie de tehnici și tehnologii de securitate;109.4 cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de monitorizare a conformității;109.5 cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul monitorizării conformității;109.6 o bună înțelegere a rolului și competențelor auditorului de securitate aeronautică;109.7 nu are nicio obligație contractuală sau pecuniară față de operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică care urmează fi monitorizată. | Compatibil | Lipsesc |
| 16. PUTERILE AUDITORILOR16.1. Auditorilor care efectuează activități de monitorizare trebuie să li se confere suficientă autoritate pentru a obține informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor lor.16.2. Auditorii trebuie să aibă asupra lor o dovadă a identității, care să autorizeze activitățile de monitorizare a conformității în numele autorității competente și care să permită accesul în toate zonele necesare pentru desfășurarea acestora.16.3. Auditorii sunt abilitați să:(a) obțină acces imediat în toate zonele relevante, inclusiv în aeronave și clădiri, în scopul monitorizării; și(b) solicite implementarea corectă sau repetarea măsurilor de securitate.16.4. Ca urmare a competențelor conferite auditorilor, autoritatea competentă acționează în conformitate cu punctul 2.3 în următoarele cazuri:(a) obstrucționarea sau împiedicarea intenționată a activității unui auditor;(b) incapacitatea ori refuzul de a furniza informațiile solicitate de un auditor;(c) furnizarea de informații false ori înșelătoare unui auditor, cu intenția de a-l induce în eroare; și(d) uzurparea calității de auditor cu intenția de a induce în eroare. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**Subsecțiunea 2Instruirea și împuternicirea auditorilor de securitate aeronautică111. În temeiul Codului aerian nr. 301/2017, AAC împuternicește persoane fizice care au o calificare corespunzătoare să efectueze inspecții aeronautice și eliberează fiecărui legitimația care confirmă calitatea de auditor.112. Odată cu finalizarea instruirii inițiale, și dacă este cazul, periodică (recurentă), persoana care corespunde competențelor menționate la pct. 108-109 și ocupă în cadrul subdiviziunii responsabile de securitatea aeronautică a AAC o funcție de inspector principal sau șef direcție, este împuternicită să efectueze activități de monitorizare a conformității în domeniu securității aeronautice prin Ordin semnat de Directorul AAC. 113. Pentru a fi împuternicită și, după caz, reconfirmată în calitate de auditor de securitate, persoana desemnată trebuie să fi finalizat cel puțin instruirea inițială, și dacă este cazul, periodică (recurentă) în conformitate cu cerințele stabilite în PNICSA.114. După desemnare în calitate de auditor de securitate aeronautică se emite legitimație în conformitate cu prevederile pct. 161 din Programul național de facilitare a transporturilor aeriene, aprobat prin HG 147/2022. 115. Auditorii de securitate aeronautică trebuie să asigure menținerea competențelor existente și însușirea de competențe noi care să țină cont de evoluțiile din domeniul securității aeronautice.Subsecțiunea 3Drepturile și obligațiile auditorilor de securitate aeronautică116. Pe timpul efectuării activităților de monitorizare a conformității, auditorii de securitate aeronautică au următoarele obligații:116.1 să cunoască și să respecte cerințele de securitate ale entităților supuse activităților de monitorizare a conformității și să folosească căile normale de acces, cu excepția cazurilor în care, procedând astfel, activitatea de monitorizare a conformității ar avea de suferit;116.2 să cunoască și să respecte prevederile normative din domeniul securității aeronautice;116.3 să nu folosească forța pentru a obține acces în aeronavă sau la facilitățile care fac obiectul activităților de monitorizare a conformității; 116.4 să nu deschidă ușile și să nu atingă suprafețele de comandă ale aeronavei pentru a intra în cabina de pilotaj, cu excepția cazului în care este escortat de un reprezentant competent al transportatorului aerian;116.5 la finalizarea activităților de monitorizare a conformității, dacă este cazul, să informeze reprezentantul structurii care a fost supusă activităților de monitorizare a conformității cu privire la rezultatele acesteia;116.6 să nu conducă autovehicule în zona de mișcare a aeroporturilor, fără autorizație;116.7 să nu facă uz de drepturile pe care le au pentru a reține zborul unei aeronavei, dacă nu există motive serioase de a proceda astfel;116.8 să afecteze cât mai puțin activitatea profesională curentă a angajaților entităților, supuse activității de monitorizare a conformității, care aplică proceduri de securitate aeronautică. | Compatibil | Lipsesc |
| 17. CELE MAI BUNE PRACTICI17.1. Statele membre informează Comisia privind cele mai bune practici referitoare la programele de control al calității, la metodologiile specifice auditului și la auditori. Comisia transmite aceste informații statelor membre. | **-** | Prevederi UE neaplicabile | RM nu este stat membru |
| 18. RAPORTAREA CĂTRE COMISIE18.1. Statele membre transmit Comisiei, anual, un raport cu privire la măsurile luate pentru a-și îndeplini obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament, precum și la situația din domeniul securității aeronautice pe aerodromurile situate pe teritoriul lor. Perioada de referință pentru acest raport este 1 ianuarie-31 decembrie. Raportul se transmite în termen de maximum trei luni de la încheierea perioadei de referință.18.2. Conținutul raportului trebuie să fie conform apendicelui III și să utilizeze un model pus la dispoziție de Comisie.18.3. Comisia transmite statelor membre principalele concluzii pe marginea acestor rapoarte. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**8.13 să întocmească un raport anual cu privire la rezultatele aplicării propriului program de control intern al calității conform structurii prevăzute la Anexa nr. 3. Perioada de referință pentru raport va cuprinde intervalul 1 ianuarie - 31 decembrie. Raportul trebuie transmis AAC, până cel târziu, la data de 31 ianuarie a anului următor perioadei de referință; | Parțial compatibil | - |
| Apendicele IElemente care urmează a fi incluse în setul de măsuri de securitate legate în mod directSeturile de măsuri de securitate legate în mod direct, conform punctului 7.1 din anexa II, trebuie să includă următoarele elemente din anexa I la prezentul regulament și dispozițiile corespondente din actele de implementare:Pentru punctul 1 – Securitate aeroportuară:(i) punctul 1.1; sau(ii) punctul 1.2 (cu excepția dispozițiilor referitoare la legitimații și permisele pentru vehicule); sau(iii) punctul 1.2 (dispozițiile referitoare la legitimații); sau(iv) punctul 1.2 (dispozițiile referitoare la permisele pentru vehicule); sau(v) punctul 1.3 și elementele relevante de la punctul 12; sau(vi) punctul 1.4; sau(vii) punctul 1.5.Pentru punctul 2 – Zonele demarcate din aeroporturi:întreg punctul.Pentru punctul 3 – Securitatea aeronavelor:(i) punctul 3.1; sau(ii) punctul 3.2.Pentru punctul 4 – Pasagerii și bagajele de mână:(i) punctul 4.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau(ii) punctul 4.2; sau(iii) punctul 4.3.Pentru punctul 5 – Bagajele de cală:(i) punctul 5.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau(ii) punctul 5.2; sau(iii) punctul 5.3.Pentru punctul 6 – Mărfurile și poșta:(i) toate dispozițiile referitoare la controlul de securitate și la măsurile de securitate aplicate de un agent abilitat, cu excepția cazurilor de la punctele (ii)–(v) de mai jos; sau(ii) toate dispozițiile referitoare la măsurile de securitate aplicate de expeditorii cunoscuți; sau(iii) toate dispozițiile referitoare la expeditorii cu cont; sau(iv) toate dispozițiile referitoare la transportul de mărfuri și poștă; sau(v) toate dispozițiile referitoare la protecția mărfurilor și poștei la aeroporturi.Pentru punctul 7 – Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian:întregul punct.Pentru punctul 8 – Provizii de bord:întregul punct.Pentru punctul 9 – Provizii de aerodrom:întregul punct.Pentru punctul 10 – Măsurile de securitate în zbor:întregul punct.Pentru punctul 11 – Recrutarea și instruirea personalului:(i) toate dispozițiile referitoare la recrutarea personalului de către un aeroport, un transportator aerian sau o entitate; sau(ii) toate dispozițiile referitoare la instruirea personalului de către un aeroport, un transportator aerian sau o entitate. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice****Anexa nr. 1****la PNCCSA**Elemente care se includ în cadrul activităților de monitorizare a conformitățiiÎn corespundere cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și PNSA următoarele elemente trebuie supuse activităților de monitorizare a conformității: 1. Securitate aeroportuară:1.1 Accesul în zona de operațiuni aeriene1.2 Stabilirea și menținerea integrității zonelor de securitate cu acces restricționat1.3 Sistemul de permise pentru personal și vehicule1.4 Controlul de securitate a persoanelor altele decât pasagerii și al articolelor transportate 1.5 Examinarea vehiculelor și a bunurilor transportate1.6 Măsuri de securitate pentru zonele non restricționate2. Securitatea aeronavelor:2.1 Controlul accesului persoanelor și vehiculelor spre/de la aeronavă2.2 Examinarea de securitate aeronavelor2.3 Măsuri de securitate pentru pasagerii în tranzit și articole transportate2.4 Protecția aeronavei care a fost supusă examinării de securitate2.5 Măsuri de securitate privind transportarea pasagerilor potențial perturbatori2.6 Măsuri de securitate la transportarea armelor la bordul aeronave3. Pasagerii și bagajele de mână:3.1 Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână, inclusiv pasagerii in transfer3.2 Protecția pasagerilor și bagajelor de mână3.3 Protecția pasagerilor și bagajelor de mână în tranzit  4. Bagajele de cală:4.1 Controlul de securitate a bagajelor de cală, inclusiv cele în transfer;4.2 Protecția bagajelor de cală, inclusiv cele în transfer4.3 Concordanța bagajelor de cală și pasageri4.4 Autorizarea transportării bagajului de cală5. Mărfurile și poșta:5.1 Controlul de securitate al mărfurilor și poștei5.2 Lanțul securizat aprovizionare al mărfurilor și poștei;5.3 Protecția mărfurilor și poștei împotriva intervențiilor neautorizate 5.4 Măsuri de securitate pentru mărfurile și posta cu risc sporit(HRCM)5.5 Atribuirea statutului de securitate pentru marfă și poștă 5.6 Măsuri de securitate pentru mărfurile și posta în transfer6. Provizii de bord:6.1 Măsuri de securitate pentru proviziile de bord care pot include un lanț securizat de aprovizionare sau control de securitate6.2 Măsuri de protecție pentru provizii de bord7. Provizii de aeroport:7.1 Măsuri de securitate pentru proviziile de aeroport care pot include un lanț securizat de aprovizionare sau control de securitate8. Măsurile de securitate în zbor:8.1 Măsuri de prevenire a accesului neautorizat în cabina de pilotaj în timpul zborului(pentru transportatorii naționali).9.Echipamentele de securitate:9.1 Mentenanță și testare de performanță  | Compatibil | Lipsesc |
| Apendicele IISistemul de clasificare armonizată a conformitățiiUrmătoarea clasificare a conformității este aplicabilă pentru a evalua implementarea programului național de securitate aeronautică. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**70. Următoarea clasificare a conformității este aplicabilă pentru a evalua implementarea măsurilor de securitate suspuse activității de monitorizare a conformității:**TABEL** | Compatibil | Lipsesc |
| Apendicele IIICONȚINUTUL RAPORTULUI CĂTRE COMISIE1. Structura organizațională, responsabilități și resurse(a) Structura organizației de control de calitate, responsabilitățile și resursele acesteia, inclusiv modificări viitoare planificate [a se vedea punctul 3.2 litera (a)].(b) Număr de auditori – actual și planificat (a se vedea punctul 14).(c) Activitățile de formare urmate de auditori (a se vedea punctul 15.2).2. Activități de monitorizare operaționalăToate activitățile de monitorizare efectuate, specificându-se:(a) tipul (audit de securitate, inspecție inițială, inspecție subsecventă, test, altele);(b) aeroporturile, operatorii sau entitățile monitorizate;(c) domeniul de aplicare;(d) frecvența; și(e) numărul total de zile-om efectuate în teren.3. Activități de remediere a deficiențelor(a) Stadiul de implementare a activităților de remediere a deficiențelor:(b) Principalele activități întreprinse sau planificate (precum posturile noi create, echipamentele achiziționate, lucrările de construcție) și progresele realizate în vederea remedierii.(c) Măsuri coercitive utilizate [a se vedea punctul 3.2 litera (f)].4. Date și tendințe generale(a) Traficul național anual de pasageri și mărfuri, precum și numărul de mișcări de aeronave.(b) Lista aeroporturilor pe categorii.(c) Numărul de transportatori aerieni care operează din teritoriu pe categorii (naționali, UE, țări terțe).(d) Numărul de agenți abilitați.(e) Numărul de companii de catering.(f) Numărul de companii de curățenie.(g) Numărul aproximativ al altor entități cu responsabilități în domeniul securității aeronautice (expeditori cunoscuți, companii de handling la sol).5. Situația securității aeronautice la aeroporturiContextul general al situației securității aeronautice în statul membru. | **Proiectul Programulului național****de control al calității în domeniul****securității aeronautice**Anexa nr. 3la PNCCSARAPORTUL ANUAL AL MASURILOR DE CONTROL INTERN AL CALITĂȚII(Model )TABEL | Parțial compatibil | Lipsesc |