



# ПРАВИТЕЛЬСТВО РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА

## ПОСТАНОВЛЕНИЕ №588

от 20 июня 2018 г.  
Кишинэу

### О проекте закона об авиационной безопасности

---

Правительство ПОСТАНОВЛЯЕТ:

Одобрить и представить Парламенту на рассмотрение проект закона об авиационной безопасности.

**Премьер-министр**

**ПАВЕЛ ФИЛИП**

Контрасигнуют:

Министр экономики  
и инфраструктуры

Кирил Габурич

Министр юстиции

Виктория Ифтоди

**ПАРЛАМЕНТ РЕСПУБЛИКИ МОЛДОВА****ЗАКОН****об авиационной безопасности**

Парламент принимает настоящий органический закон.

Настоящий закон перелагает:

Регламент (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета от 11 марта 2008 года об общих нормах в области авиационной безопасности гражданской авиации и отмене Регламента (ЕС) № 2320/2002, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 97 от 9 апреля 2008 года с поправками, внесенными Регламентом (ЕС) № 18/2010 Комиссии от 8 января 2010 года, вносящий изменения в Регламенте (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета в отношении спецификаций для национальных программ контроля качества в области авиационной безопасности гражданской авиации, опубликованного в Официальном журнале Европейского Союза L 7 от 12 января 2010 года;

Регламент (ЕС) № 272/2009 Комиссии от 2 апреля 2009 года, о дополнении общих основных стандартов в области авиационной безопасности гражданской авиации, установленных в приложении к Регламенту (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 91 от 3 апреля 2009 года;

и частично перелагает Регламент (ЕС) № 1254/2009 Комиссии от 18 декабря 2009 года, об определении критерий позволяющие государствам-членам отступать от общих основных стандартов в области авиационной безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры по авиационной безопасности, опубликованный в Официальном журнале Европейского союза L 338 от 19 декабря 2009 года.

**Глава I****ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ****Статья 1. Цели и сфера применения закона**

(1) Настоящий закон устанавливает правила по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, которые ставят под угрозу авиационную безопасность гражданской авиации.

(2) Настоящий закон применяется в целях обеспечения выполнения требований Приложения 17 «Авиационная безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, ратифицированной Постановлением Парламента № 97-XIII от 12

мая 1994 года, и других международных договоров в области авиационной безопасности.

(3) Средства для достижения целей, установленных в частях (1) и (2), включают:

а) определение основных правил и стандартов в области авиационной безопасности;

б) механизмы мониторинга за их соблюдением.

(4) Настоящий закон применяется ко всем:

а) аэропортам или частям аэропортов, расположенных на территории Республики Молдова, которые не используются исключительно в военных целях;

б) эксплуатантам воздушных судов, включая авиаперевозчиков, предоставляющим услуги в аэропортах, указанных в пункте а);

с) эксплуатантам воздушных судов, включая авиаперевозчиков, Республики Молдова, вне зависимости от места их нахождения;

д) субъектам, применяющим стандарты по авиационной безопасности, осуществляющим свою деятельность в помещениях, расположенных внутри или за пределами зон аэропортов, предоставляющим товары и/или услуги аэропортам, указанным в пункте а), или через них, и/или эксплуатантам воздушных судов, указанным в пунктах б) и/или с).

## Статья 2. Правовая база

(1) Правовое регулирование в области авиационной безопасности осуществляется в соответствии с Конституцией Республики Молдова, законами и решениями Парламента, постановлениями Президента Республики Молдова, постановлениями и решениями Правительства, международными договорами, участником которых Республика Молдова является, настоящим законом и другими нормативными актами в этой области.

(2) Если международный договор, стороной которого Республика Молдова является, устанавливает другие положения, чем те, которые содержатся в национальной нормативной базе в области авиационной безопасности, применяются положения международного договора.

## Статья 3. Определения

В целях настоящего закона применяются следующие определения:

*акты незаконного вмешательства* – действия или попытки совершения действий, создающих угрозу безопасности гражданской авиации и включающие, не ограничиваясь этими действиями:

а) незаконный захват воздушных судов;

б) повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;

с) захват заложников на борту воздушных судов или на аэродромах (в аэропортах);

d) насильственное проникновение на борт воздушного судна, на аэродром (в аэропорт) или в места расположения аэронавигационных средств и аэронавигационных служб;

e) размещение на борту воздушного судна или на аэродроме (в аэропорту) оружия, опасных устройств или материалов, предназначенных для преступных целей;

f) использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинения смерти, серьезного увечья или значительного материального ущерба имуществу или окружающей среде;

g) сообщение ложной информации, создающей угрозу безопасности воздушного судна в полете или на земле, пассажиров, экипажей, наземного персонала или физических лиц, находящихся на аэродроме (в аэропорту), или места расположения какого-либо аэронавигационного средства или службы гражданской авиации;

*деятельность по мониторингу соответствия* – любая процедура или процесс, используемые для оценки применения настоящего закона, национальной программы авиационной безопасности и других нормативных актов в данной области;

*воздушное судно в полете* – считается, что воздушное судно в полёте, с момента, когда завершена посадка, все наружные двери данного воздушного судна были закрыты и до тех пор, пока одна из этих дверей не будет открыта для высадки; в случае вынужденной посадки, полет считается продолженным до тех пор, пока компетентный орган не примет на себя воздушное судно, а также лица и имущество которые находятся на борту воздушного судна;

*аэродром двойного назначения* – определённая наземная (водная) поверхность, включая здания, установки и оборудование, предназначенная для использования, полностью или частично, для взлета, посадки, движения и размещения гражданских и государственных воздушных судов;

*аэропорт совместного базирования* – сооружение, включающее в себя аэродром, аэровокзал и другие установки, используемые для прибытия и вылета гражданских и военных воздушных судов, а также для обеспечения требований национальной обороны и безопасности;

*зарегистрированный агент* – авиаперевозчик, агент, грузоотправитель или другое юридическое лицо, обеспечивающее меры безопасности в отношении транспортировки груза или почты;

*авиационный агент* – любое физическое или юридическое лицо, сертифицированное для осуществления деятельности в области гражданской авиации, другое, чем авиационный персонал;

*сотрудник службы безопасности на борту* – лицо, уполномоченное государством эксплуатанта воздушного судна и государством регистрации на размещение на борту воздушного судна с целью защиты данного воздушного судна и находящихся на нём лиц, от актов незаконного вмешательства, которые ставят под угрозу безопасность полета;

*специальное оружие* – специальные средства, используемые сотрудниками службы безопасности на борту в соответствии с нормативными актами, утвержденными в соответствии с настоящим законом, с целью предотвращения/пресечения актов незаконного вмешательства и защиты лиц, находящихся на борту воздушного судна, исключая повреждение воздушного судна;

*запрещенные предметы* – оружие, взрывчатые вещества или другие устройства, предметы или опасные грузы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, которые ставят под угрозу безопасность гражданской авиации, пронос которых в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропортов и перевозка на борту воздушного судна запрещена, в соответствии с действующими нормативными актами;

*аудит безопасности* – полномасштабная проверка мер и процедур авиационной безопасности в целях определения того, применяются ли они в полном объеме и на постоянной основе;

*аудитор* – любое лицо, осуществляющее от имени компетентного органа деятельность по мониторингу соответствия на национальном уровне;

*компетентный орган* – административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации (на данный момент Орган гражданской авиации), ответственный за разработку, координацию и мониторинг внедрения национальных правил авиационной безопасности в соответствии с настоящим законом;

*гражданская авиация* – любая операция, выполняемая гражданским воздушным судном, за исключением операций, выполняемых государственными воздушными судами, таких как воздушные суда, используемые военными, таможенными или полицейскими службами;

*багаж* – багаж, который можно перевозить в багажном отсеке воздушного судна;

*сопровождаемый багаж* – багаж, перевозимый в грузовом отсеке воздушного судна, который зарегистрирован пассажиром, находящимся на борту того же воздушного судна;

*несопровождаемый багаж* – багаж, который перевозится как груз на том же воздушном судне, на котором находится его владелец, или на другом воздушном судне.

*ручная кладь* – багаж, предназначенный для перевозки в пассажирском салоне воздушного судна;

*сертификация аудитора* – проводимые компетентным органом или от его имени официальная оценка и подтверждение наличия у лица необходимой квалификации для выполнения им порученных функций аудитора на приемлемом уровне, установленным компетентным органом;

*контроль доступа* – применение средств, с помощью которых можно предотвратить несанкционированный доступ лиц и/или транспортных средств;

*контроль в целях безопасности* – процедура контроля с применением технических или иных средств, для выявления и/или обнаружения запрещенных предметов;

*проверка воздушного судна в целях безопасности* – осмотр внутренних помещений воздушного судна, в которые пассажиры могут иметь доступ, и осмотр багажного отсека воздушного судна в целях обнаружения запрещенных предметов и предотвращения актов незаконного вмешательства;

*недостаток* – несоответствие требованиям авиационной безопасности;

*оборудование для обеспечения безопасности* – устройства, предназначенные для самостоятельного использования или как часть какой-либо системы в целях защиты от актов незаконного вмешательства;

*субъект* – лицо, организация или предприятие, иное, чем эксплуатант;

*репрезентативная выборка* – выборка из возможных вариантов мониторинга, достаточная по количеству и уровню покрытия для обоснования выводов о внедрении стандартов;

*обыск воздушного судна в целях безопасности* – внутренний и внешний осмотр воздушного судна в целях обнаружения запрещенных предметов и несанкционированных вмешательств, которые ставят под угрозу безопасность воздушного судна;

*зарегистрированный грузоотправитель* – экспедитор, который отправляет груз или почту за собственный счет и процедуры которого соответствуют общим правилам и стандартам безопасности, достаточным, чтобы разрешить перевозку таких грузов на воздушных судах, предназначенных для перевозки груза и почты;

*известный грузоотправитель* – грузоотправитель, который отправляет груз или почту за собственный счет и процедуры которого соответствуют общим правилам и стандартам безопасности, достаточным, чтобы разрешать перевозку груза или почты на любом воздушном судне;

*обзор состояния безопасности* – переоценка операций по обеспечению безопасности в целях определения их уязвимости к актам незаконного вмешательства и в целях рекомендации защитных мер, соответствующих уровню опасности;

*известный поставщик аэропортовых припасов* – поставщик, процедуры которого соответствуют общим правилам и стандартам безопасности, достаточным для разрешения поставки аэропортовых припасов в охраняемые зоны ограниченного доступа;

*зарегистрированный поставщик бортприпасов* – поставщик, процедуры которого соответствуют общим правилам и стандартам

безопасности, достаточным для прямой поставки бортипасов на борт воздушного судна;

*известный поставщик бортипасов* – поставщик, процедуры которого соответствуют общим правилам и стандартам безопасности, достаточным для поставки бортипасов авиаперевозчику или зарегистрированному поставщику, но не на борт воздушного судна;

*инцидент безопасности* – событие, связанное с нарушением правил безопасности, которое вызвало немедленные отрицательные последствия для авиационной безопасности и безопасности людей и имущества;

*конфиденциальная информация о безопасности* – информация с ограниченным доступом, несанкционированное разглашение или утрата которой может затронуть интересы авиационной безопасности, доступ к которой ограничен и предоставляется на основе принципа «служебной необходимости» в том смысле, что доступ ограничен лицами, которым такая информация необходима в связи с выполнением служебных обязанностей;

*инспектор контроля качества* – любое лицо, осуществляющее деятельность по мониторингу соответствия на уровне эксплуатантов или субъектов;

*инспекционная проверка* – контроль выполнения мер и процедур безопасности в целях определения их эффективного применения, согласно установленному стандарту и выявления возможных недостатков;

*собеседование* – устная проверка, проводимая аудитором для определения того, применяются ли установленные меры или процедуры безопасности;

*авиационные спецработы* – выполнение эксплуатантами воздушных судов авиационных работ гражданскими воздушными судами в интересах промышленности, сельского хозяйства, лесного хозяйства, общественного здравоохранения и охраны окружающей среды, поиска и спасания, научных исследований, фотографирования, мониторинга, рекламы и в других целях на основе сертификата (разрешения) эксплуатанта;

*материалы авиаперевозчика* – материалы, для которых как грузоотправитель, так и грузополучатель является авиаперевозчиком, или которые используются авиаперевозчиком;

*груз* – любое перевозимое на борту воздушного судна имущество, за исключением багажа, почты, почты авиаперевозчика, материалов авиаперевозчика и бортипасов;

*меры безопасности* – применение средств, посредством которых можно предотвратить пронос запрещенных предметов;

*член экипажа* – лицо, назначенное эксплуатантом воздушного судна для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна, как правило, является членом летного экипажа (летчик, бортинженер) или членом кабинного экипажа;

*член кабинного экипажа* – соответственно квалифицированный член экипажа, являющийся членом летного экипажа или технического персонала, который назначается эксплуатантом воздушного судна для выполнения обязанностей, связанных с безопасностью пассажиров и безопасностью полёта;

*член летного экипажа* – соответственно квалифицированный член экипажа, на которого эксплуатант воздушного судна возложил обязанности связанные с управлением воздушного судна (летчик, бортиженер);

*наблюдение* – визуальная проверка, проводимая аудитором для определения выполнения установленной меры или процедуры безопасности;

*эксплуатант воздушного судна* – физическое или юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией воздушных судов или предлагающее услуги в этой области;

*эксплуатант аэропорта* – юридическое или физическое лицо, осуществляющее эксплуатацию аэродрома (аэропорта) на основании свидетельства, выданного компетентным органом по сертификации;

*трансферные пассажиры, трансферный багаж, груз или почта* – пассажиры, багаж, груз или почта, вылетающие/отправляемые на борту воздушного судна, отличном от того, на котором они прибыли;

*транзитные пассажиры, багаж, груз или почта* – пассажиры, багаж, груз или почта, вылетающие/отправляемые на борту того же воздушного судна, на котором они прибыли;

*потенциально опасный пассажир* – пассажир, который либо депортирован, либо не имеет права на въезд по иммиграционным причинам, либо задержан по закону;

*критические участки охраняемой зоны ограниченного доступа* – зона между пунктами досмотра и воздушным судном, где находятся пассажиры, ручная кладь, багаж после контроля в целях безопасности;

*пропуск* – удостоверение или иной документ, выдаваемый отдельным лицам, работающим в аэропорту, или лицам, которым в силу обоснованных причин необходим санкционированный допуск в контролируемую зону или в охраняемую зону ограниченного доступа в целях упрощения доступа и идентификации, в том числе документы на транспортные средства, выдаваемые для этих же целей;

*депортируемое лицо* – лицо, которое на законном основании было допущено на территорию государства его компетентными органами или которое въехало в государство незаконно и которому спустя некоторое время предписано покинуть данное государство;

*лицо без права на въезд* – лицо, которому соответствующими компетентными органами отказано в праве на въезд на территорию государства;

*почта* – корреспонденция и другие предметы, не являющиеся почтой авиаперевозчика, отправляемые почтовыми службами и предназначенные для них в соответствии с правилами Всемирного почтового союза;

*почта авиаперевозчика* – почта, для которой авиаперевозчик является грузоотправителем и грузополучателем;

*программа безопасности* – комплекс утвержденных мер по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

*аэропортовые припасы* – все предметы, предназначенные для продажи, использования или распространения в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов;

*бортприпасы* – все предметы, предназначенные для погрузки на борт воздушного судна с целью их использования, потребления или приобретения пассажирами или экипажем во время полета, за исключением:

а) ручной клади,

б) предметов, перевозимых лицами, не являющимися пассажирами,

с) почты авиаперевозчика и материалов авиаперевозчика;

*авиационная безопасность* – совокупность мер, материальных и людских ресурсов, предназначенных для защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, которые ставят под угрозу безопасность гражданской авиации;

*противопожарные службы* – аварийно-спасательные и противопожарные службы, осуществляющие противопожарные мероприятия, согласно нормативной базе в области пожарной безопасности;

*испытание системы безопасности* – проверка мер авиационной безопасности, в ходе которой компетентный орган или другие полномочные органы негласно симулируют попытку совершения акта незаконного вмешательства в целях оценки эффективности применения существующих мер безопасности;

*авиаперевозчик* – сертифицированный эксплуатант воздушного судна, осуществляющий коммерческую авиаперевозку пассажиров, багажа, груза и почты;

*проверка* – действие, предпринятое аудитором для определения эффективного применения конкретной меры безопасности;

*проверка анкетных данных* – зарегистрированная проверка личности и послужного списка лица, включая любые случаи привлечения к уголовной ответственности, в рамках оценки возможности осуществления данным лицом контроля в целях безопасности и/или предоставления ему права допуска без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа;

*годовой объем перевозок* – общее число прибывающих, вылетающих и транзитных пассажиров, подсчитанных только один раз;

*уязвимость* – любая слабость или недостаток выполняемых мер и процедур, которые могут быть использованы в целях совершения акта незаконного вмешательства;

*демаркационная зона* – зона отделённая контролем доступа либо от охраняемых зон ограниченного доступа, либо, если сама демаркационная зона является охраняемой зоной ограниченного доступа, от других охраняемых зон ограниченного доступа аэропорта;

*неконтролируемая зона* – участки аэропорта, включая прилегающие территории и здания или часть таковых, расположенные вне контролируемой зоны, доступ в которые не ограничен;

*рабочая зона аэропорта* – зона движения, прилегающие земли и здания или часть таковых, доступ к которым ограничен;

*охраняемая зона ограниченного доступа* – часть контролируемой зоны аэропорта, в которой в дополнение к контролю доступа применяются другие меры безопасности;

*контролируемая зона* – рабочая зона аэропорта, прилегающая территория и расположенные на ней здания или часть таковых, доступ к которым контролируется.

#### **Статья 4. Освобождения от основных стандартов**

(1) Основные стандарты по защите гражданской авиации от актов незаконного вмешательства, которые ставят под угрозу безопасность гражданской авиации, предусмотренные настоящим законом, не применяются к аэропортам или в демаркационных зонах аэропортов, где воздушные перевозки ограничены одним или несколькими из следующих категорий:

- a) воздушные судна с максимальной взлетной массой менее 15 тыс. килограммов;
- b) вертолеты;
- c) полеты для органов правопорядка;
- d) полеты для противопожарных служб;
- e) полеты для медицинских, аварийных или спасательных служб;
- f) полеты для научных исследований и разработок;
- g) полеты для авиационных работ;
- h) полеты для оказания гуманитарной помощи;
- i) полеты, выполняемые авиаперевозчиками, изготовителями воздушных судов или организациями по техническому обслуживанию, которые не связаны с перевозкой пассажиров, багажа или груза и почты;
- j) полёты воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 45 500 килограммов для перевозки собственных сотрудников и пассажиров, которые не платят за перевозку, или товаров в качестве поддержки деятельности компании.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает альтернативные меры

безопасности для обеспечения соответствующего уровня защиты на основе оценки местного риска в аэропортах или в демаркационных зонах аэропортов, указанных в части (1).

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает критерии для предоставления освобождений от основных стандартов, установленных настоящим законом, а также для утверждения альтернативных мер безопасности для обеспечения соответствующего уровня защиты на основе оценки местного риска. Такие альтернативные меры должны быть оправданы с учетом размера воздушного судна или вида, размера или периодичности операций или других конкретных видов деятельности.

(4) В тех случаях, когда имеются основания полагать, что уровень авиационной безопасности был скомпрометирован в результате нарушения системы безопасности, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает принятие надлежащих и своевременных мер для исправления ситуации и обеспечения непрерывности безопасности гражданской авиации в соответствии с планом обеспечения непрерывности, утвержденным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

#### **Статья 5. Меры по внедрению основных стандартов**

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации принимает общие меры, направленные на внесение изменений в несущественные элементы основных стандартов, установленных настоящим законом, путём дополнений.

(2) Общие меры, указанные в части (1), относятся к:

- a) методам контроля в целях безопасности;
- b) категориям предметов, которые могут быть запрещены;
- c) контролю доступа – к причинам предоставления доступа в контролируруемую зону аэропорта и в охраняемые зоны ограниченного доступа;
- d) разрешенным методам досмотра транспортных средств, проверки и обыска воздушного судна в целях безопасности;
- e) критериям признания эквивалентности стандартов безопасности третьих стран;
- f) условиям, при которых груз и почта подлежат досмотру или другим мерам безопасности, а также к процессу утверждения или назначения зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей и зарегистрированных грузоотправителей;
- g) условиям, при которых почта авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика подлежат досмотру или другим мерам безопасности;
- h) условиям, при которых бортприпасы и аэропортовые припасы подлежат досмотру или другим мерам безопасности, а также процесс

утверждения или назначения зарегистрированных агентов и известных грузоотправителей;

i) критериям для определения критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

j) критериям подбора и подготовки персонала;

k) условиям, при которых могут применяться специальные процедуры безопасности или освобождения от мер безопасности;

l) любым общим мерам, направленным на внесение изменений путем дополнения несущественных элементов основных стандартов и которые не предусмотрены на дату вступления в силу настоящего закона.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает подробные меры по внедрению основных стандартов и общих мер, указанных в части (2), в том числе:

a) требования и процедуры досмотра;

b) список запрещенных предметов;

c) требования и процедуры контроля доступа;

d) требования и процедуры досмотра транспортных средств, досмотра и обыска воздушного судна в целях безопасности;

e) решения о признании эквивалентности стандартов безопасности, применяемыми третьими странами;

f) в отношении грузов и почты, процедуры утверждения или назначения зарегистрированных агентов, известных грузоотправителей и зарегистрированных грузоотправителей, а также обязательств, которые должны быть выполнены ими;

g) требования и процедуры в отношении мер безопасности, применимых к почте авиаперевозчиков и материалам авиаперевозчиков;

h) в отношении бортовых и аэропортовых припасов, процедуры утверждения или назначения зарегистрированных поставщиков и известных поставщиков, а также обязательств, которые должны быть выполнены ими;

i) определение критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

j) условия подбора и подготовки персонала;

k) специальные процедуры обеспечения безопасности или освобождения от мер безопасности;

l) технические условия и процедуры для одобрения и использования оборудования для обеспечения безопасности;

m) требования и порядок действий относительно потенциально проблемных пассажиров.

## Глава II

# ОРГАНЫ, ОБЛАДАЮЩИЕ КОМПЕТЕНЦИЯМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

### Статья 6. Компетентный орган по авиационной безопасности

(1) Основными функциями центрального отраслевого органа в области гражданской авиации являются разработка, обеспечение применения и мониторинг внедрения нормативной базы для стабильного развития гражданской авиации в условиях безопасности полетов, авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

(2) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации осуществляет следующие основные функции:

a) представляет Правительству проекты законодательных и нормативных актов, в том числе проекты документов государственной политики в области авиационной безопасности;

b) совместно с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает выполнение обязательств и осуществления прав Республики Молдова, вытекающих из положений международных договоров, касающихся области авиационной безопасности, и их выполнением другой стороной договора;

c) представляет Правительству на утверждение национальную программу безопасности гражданской авиации;

d) утверждает национальную программу контроля качества в области авиационной безопасности и национальную программу подготовки и сертификации специалистов в области авиационной безопасности.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации является компетентным органом Республики Молдова в области авиационной безопасности, отвечающим за разработку, координацию и контроль над выполнением применяемых правил в области авиационной безопасности.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет следующие основные полномочия:

a) разрабатывает и представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для продвижения проекты законодательных и нормативных актов в области авиационной безопасности, указанные в пунктах a) и c) части (2);

b) совместно с компетентными публичными органами разрабатывает предложения по внесению изменений и дополнений в настоящий закон в целях поддержания его эффективности, включая пересмотр мер и процедур авиационной безопасности после совершения акта незаконного вмешательства;

с) обеспечивает в пределах компетенции, установленной настоящим законом, исполнение обязательств и осуществление прав Республики Молдова в соответствии с положениями международных договоров в данной области;

д) определяет в сотрудничестве с другими публичными органами, обладающими компетенциями в области авиационной безопасности, способы выполнения положений настоящего закона;

е) обеспечивает рабочие условия Оперативного штаба антитеррористического центра при подготовке и проведении ответных действий в случае актов незаконного вмешательства;

ф) рассматривает и утверждает проекты строительства и реконструкции аэродромов (аэропортов), любые планы расположения новых зданий, сооружений и объектов или проведения других работ в зоне аэродрома (аэропорта), в целях обеспечения авиационной безопасности;

г) разрабатывает и издает, в пределах полномочий установленных настоящим законом, административные решения, освобождения, ведомственные акты, утверждает авиационные правила, положения, инструкции, циркуляры, другие нормативные акты технического характера, содержащие конкретные нормы, стандарты, требования и процедуры в области авиационной безопасности, обязательные для всех субъектов, обеспечивающих исполнение настоящего закона;

h) осуществляет сертификацию, надзор и контроль над уровнем авиационной безопасности и соблюдением национальных правил и процедур в области авиационной безопасности;

i) разрабатывает и обеспечивает выполнение национальной программы контроля качества в области авиационной безопасности и национальной программы подготовки и сертификации специалистов в области авиационной безопасности, координирует и утверждает программы подготовки в области авиационной безопасности авиационных агентов и публичных органов, участвующих в обеспечении авиационной безопасности;

j) рассматривает и утверждает программы авиационной безопасности эксплуатантов и субъектов;

k) оказывает методологическую и консультативную поддержку авиационным агентам и публичным органам, участвующим в обеспечении авиационной безопасности.

(5) Физические и юридические лица, участвующие в обеспечении авиационной безопасности, обязаны предоставлять аудиторам административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, осуществляющим деятельность по мониторингу, информацию, необходимую для выполнения их задач.

(6) Аудитор должен иметь при себе документ, удостоверяющий его личность, позволяющий ему осуществлять деятельность по мониторингу соответствия от имени административного органа по внедрению и

реализации политики в области гражданской авиации и обеспечивающий доступ во все зоны, необходимые для осуществления этой деятельности.

(7) Аудиторы имеют право:

а) получать непосредственный доступ ко всем соответствующим зонам, включая воздушные суда и здания, для их мониторинга;

б) требовать правильное или повторное применение мер безопасности.

(8) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации публикует на своем официальном сайте меры безопасности, которые оказывают непосредственное влияние на пассажиров. В порядке исключения из общего правила, меры и процедуры, требующие защиты, считаются конфиденциальными. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает механизм защиты, контроля и распространения конфиденциальной информации о безопасности.

**Статья 7. Другие органы обладающие компетенциями в области авиационной безопасности**

(1) Служба информации и безопасности осуществляет следующие основные полномочия:

а) осуществляет информативную деятельность, контрразведывательную деятельность и специальную разведывательную деятельность в целях сбора информации, необходимой для предотвращения и предупреждения рисков и угроз в адрес авиационной безопасности;

б) информирует должностных лиц, в пределах их компетенции, об опасности совершения действий, которые могут поставить под угрозу авиационную безопасность;

с) организует и управляет деятельностью Оперативного штаба антитеррористического центра для урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

д) разрабатывает и утверждает в сотрудничестве с компетентными органами в области авиационной безопасности национальный план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанный с актами незаконного вмешательства;

е) планирует, организует и проводит подготовку персонала, ответственного за принятие ответных мер в соответствии с планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

ф) обеспечивает организацию и проведение регулярных учений с целью выявления, установления, использования, проверки и модернизации оперативного потенциала органов, обладающих компетенциями в области авиационной безопасности;

g) управляет ответными действиями подчиненных сил в кризисных ситуациях в соответствии с планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(2) Пограничная полиция осуществляет следующие основные полномочия:

(a) осуществляет в пределах своей компетенции деятельность в целях предупреждения, выявления и расследования актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

b) обеспечивает поддержание общественного порядка;

c) оказывает поддержку службам авиационной безопасности для защиты охраняемых зон ограниченного доступа);

d) обеспечивает подготовку своего персонала в области авиационной безопасности;

e) участвует в мероприятиях по обнаружению и обезвреживанию взрывных устройств, изъятию запрещенных к перевозке предметов и веществ;

f) участвует в реализации мероприятий, предусмотренных планом по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

g) оказывает содействие службам авиационной безопасности в предотвращении незаконного размещения на борту воздушных судов предметов и веществ, которые могут создавать угрозу авиационной безопасности, и взаимодействуют с компетентными органами в области авиационной безопасности и службами авиационной безопасности в выявлении лиц, представляющих угрозу с точки зрения авиационной безопасности;

h) обеспечивает выполнение программы обеспечения безопасности аэропорта, в пределах своей компетенции.

(3) Министерство обороны осуществляет следующие основные полномочия:

a) организует выполнение воинскими частями, дислоцированными временно или постоянно на аэродромах совместного базирования, мер, правил и процедур, установленных настоящим законом, и несет ответственность за их выполнение;

b) организует взаимодействие частей и подразделений военной авиации и других воинских подразделений с учреждениями гражданской авиации в целях выполнения мер по предотвращению актов незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации.

(4) Таможенная служба в процессе осуществления таможенного контроля пассажиров и грузов оказывает содействие службам авиационной безопасности в предотвращении незаконного размещения на борту воздушного судна оружия, взрывчатых, отравляющих, радиоактивных и других опасных веществ и предметов, угрожающих авиационной безопасности.

### **Статья 8. Комитет по авиационной безопасности**

(1) В целях обеспечения и проверки уровня соблюдения требований в области авиационной безопасности создается Национальный комитет по авиационной безопасности.

(2) Национальный комитет по авиационной безопасности обеспечивает процедурную поддержку, содействие процессу принятия решений, эффективность мер, предпринимаемых органами, отвечающими за защиту гражданской авиации, в целях предотвращения актов незаконного вмешательства. Комитет собирается один раз в 6 месяцев или по мере необходимости.

(3) В состав Национального комитета по авиационной безопасности входят заместитель Премьер-министра, секретарь высшего совета безопасности, заместитель директора Службы информации и безопасности, государственный секретарь по внутренним делам, государственный секретарь по вопросам экономики и инфраструктуры, государственный секретарь по иностранным делам и европейской интеграции, государственный секретарь по вопросам обороны, государственный секретарь по вопросам здравоохранения, заместитель директора Службы государственной охраны, заместитель директора административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(4) Персональный состав Национального комитета по авиационной безопасности и Положение об его организации и функционировании утверждаются Правительством.

(5) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает секретариат Национального комитета по авиационной безопасности.

### **Статья 9. Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности**

(1) В целях координации деятельности всех полномочных административных органов, разработки и реализации мер и процедур в области авиационной безопасности во всех аэропортах Республики Молдова действуют аэропортовые комиссии по авиационной безопасности.

(2) В состав аэропортовой комиссии по авиационной безопасности входят руководитель эксплуатанта аэропорта, представители центрального отраслевого органа в области гражданской авиации, административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, пограничной полиции, службы информации и безопасности, службы государственной охраны, таможенной службы, осуществляющей свою деятельность в аэропорту, командир авиационного подразделения Министерства обороны на аэродроме совместного базирования, начальники служб авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта и эксплуатантов воздушных судов осуществляющих свою деятельность на

территории аэропорта. При необходимости, к работе аэропортовой комиссии по авиационной безопасности привлекаются другие должностные лица, а также специалисты в этой области. Типовое Положение об организации и функционировании аэропортовых комиссий по авиационной безопасности утверждаются Правительством. Номинальный состав аэропортовых комиссий по авиационной безопасности, для каждого отдельного аэропорта, утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Аэропортовая комиссия по авиационной безопасности выполняет следующие основные функции:

а) координирует деятельность по применению в аэропорту положений настоящего закона;

б) осуществляет контроль за выполнением программы безопасности аэропорта;

в) обеспечивает соответствие основных мер безопасности уровню существующей угрозы, их постоянную оценку применительно к нормальным условиям, периодам повышенной угрозы и чрезвычайным ситуациям.

(4) Решения комиссии являются обязательными для исполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в данном аэропорту.

(5) Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности ежегодно представляют административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации информацию о состоянии авиационной безопасности в аэропортах, выполненных мерах и планируемых мероприятиях по повышению её уровня.

## **Статья 10. Консультативная группа заинтересованных сторон**

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может создавать консультативную группу заинтересованных сторон по авиационной безопасности, осуществляющих свою деятельность в данной области, или находящихся под непосредственным влиянием авиационной безопасности. Роль этой группы заключается исключительно в предоставлении консультаций центральному отраслевому органу в области гражданской авиации и административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Номинальный состав и положение об организации и функционировании консультативной группы утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации предоставляет всю необходимую информацию консультативной группе заинтересованных сторон в процессе разработки нормативной базы, подчинённой настоящему закону.

## **Статья 11. Международное сотрудничество**

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с Административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации представляет предложения о заключении международных договоров, регулирующие область авиационной безопасности в соответствии с положениями действующего законодательства.

(2) В целях повышения эффективности международного сотрудничества в области авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации:

а) заключает межведомственные договоры с аналогичными органами других государств и обеспечивает выполнение этих договоров в соответствии с положениями законодательства;

б) представляет Республику Молдова в международных организациях в данной области и в аналогичных международных органах с учетом компетенции, предусмотренной настоящим законом;

в) выполняет функции административного органа в решении межгосударственных проблем, касающихся урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

г) поддерживает отношения сотрудничества с аналогичными зарубежными органами для выполнения своих функций, сотрудничает с авиационными властями других государств и с международными компетентными организациями в областях, регламентированных настоящим законом, в том числе путем заключения соглашений о сотрудничестве;

д) сотрудничает с компетентными органами заинтересованных государств, с целью совершенствования правовых норм, методов и средств борьбы с актами незаконного вмешательства в деятельность гражданской авиации;

е) заключает договоры, признающие эквивалентность стандартов безопасности, применяемых в третьей стране, со стандартами, установленными в соответствии с настоящим законом;

ж) обеспечивает надлежащую защиту и определяет порядок работы с конфиденциальной информацией об авиационной безопасности, включая информацию, предоставленную другими государствами или касающуюся этих государств, с целью недопущения ее ненадлежащего использования или разглашения;

з) если располагает достоверной информацией об угрозе интересам гражданской авиации другого государства, передает эту информацию по установленным каналам компетентному органу данного государства;

i) выполняет, в пределах имеющихся возможностей, заявки компетентных органов других государств, касающиеся принятия особых мер безопасности в отношении конкретных рейсов, осуществляемых эксплуатантами данных государств;

j) рассматривает во взаимодействии с полномочными публичными органами ходатайства других государств о разрешении нахождения вооруженного персонала на борту воздушного судна эксплуатанта соответствующего государства при выполнении полетов в Республику Молдова.

### **Статья 12. Меры безопасности, требуемые третьими странами**

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации рассматривает запросы третьей страны о принятии мер, отличающихся от основных стандартов, предусмотренных настоящим законом, в отношении рейсов воздушных судов, вылетающих из аэропорта Республики Молдова в эту страну или пролетающих над его территорией.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации рассматривает возможность применения мер, запрошенных в соответствии с частью (1), и формулирует ответ в адрес данной страны.

(3) Положения частей (1) и (2) не применяются, если запрос третьей страны ограничен конкретным рейсом, запланированным на точную дату.

### **Статья 13. Обязанности и полномочия командира воздушного судна**

(1) Командир воздушного судна, находящегося в полёте, должен обеспечить безопасность и порядок на борту воздушного судна. Командир должен предпринять все необходимые меры для пресечения существующей или потенциальной опасности для лиц или имущества на борту воздушного судна, или для воздушного судна.

(2) Все лица, находящиеся на борту воздушного судна, должны следовать указаниям командира воздушного судна или делегированного им лица.

(3) Когда командир воздушного судна имеет разумные основания полагать, что какое-либо лицо совершило или собирается совершить акт незаконного вмешательства на борту воздушного судна, он может предпринять по отношению к этому лицу конкретные меры, соответствующие ситуации, включая принудительные меры, которые необходимы для того чтобы:

a) обеспечить безопасность воздушного судна или лиц, или имущества на борту воздушного судна;

b) позволить ему передать данное лицо компетентным органам после посадки или высадить его.

(4) Командир воздушного судна применяет конкретные меры соответствующие ситуации. В частности:

- a) установить личность лица;
- b) обеспечить безопасность предметов;
- c) обеспечить контроль лица;

d) надеть наручники в случае, если существует опасность того, что он нападет на члена экипажа или на другое лицо или повредит предметы.

(5) Применение физической силы допускается, если другие средства или ограничительные методы не могут устранить существующую опасность. Только сотрудник службы безопасности на борту имеет право использовать специальное оружие. Применение физической силы, средств или специального оружия, а также интенсивность применения определяются обстоятельствами конкретной ситуации, типом и степенью опасности, а также индивидуальными особенностями и личностью лица, против которого они применяются, в соответствии с принципом пропорциональности.

(6) Командир воздушного судна может запросить помощь или уполномочить других членов экипажа, а также, без права настаивать, может запросить помощь или уполномочить пассажиров на применение принудительных мер, которые он вправе предпринять. Любой член экипажа может без каких-либо дополнительных уполномочий предпринять обоснованные предупреждающие меры, если у него есть основания полагать, что необходимо немедленное действие в этом отношении для обеспечения безопасности воздушного судна или лиц, или имущества на борту.

(7) В случае мер, предпринятых в соответствии с настоящим законом, ни командир воздушного судна, ни какой-либо другой член экипажа, ни любой пассажир, владелец или эксплуатант воздушного судна или лицо, от имени которого был выполнен полет, не несут ответственность в ходе разбирательства на основании ущерба, понесенного лицом, на которое распространяются эти меры.

### **Глава III ПРОГРАММЫ БЕЗОПАСНОСТИ**

**Статья 14.** Национальная программа безопасности гражданской авиации

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации представляет Правительству на утверждение национальную программу безопасности гражданской авиации, разработанную административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет мониторинг применения национальной программы безопасности гражданской авиации.

(2) Национальная программа безопасности гражданской авиации определяет ответственность за выполнение основных стандартов, предусмотренных настоящим законом и описывает меры, предъявляемые с этой целью органам публичного управления, эксплуатантам и субъектам.

#### **Статья 15. Программа безопасности аэропорта**

(1) Каждый эксплуатант аэропорта разрабатывает, внедряет и поддерживает программу безопасности аэропорта. В программе должны быть описаны методы и процедуры, которым должен следовать эксплуатант аэропорта в целях соблюдения положений настоящего закона, национальной программы безопасности гражданской авиации и других нормативных актов, утвержденных в соответствии с настоящим законом. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества, и описание способов мониторинга этих методов и процедур.

(2) Программа безопасности аэропорта представляется административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на утверждение, который, в случае необходимости, может принимать дополнительные меры.

#### **Статья 16. Программа безопасности эксплуатанта воздушного судна**

(1) Каждый эксплуатант воздушного судна разрабатывает, внедряет и поддерживает программу безопасности эксплуатанта воздушного судна. В программе должны быть описаны методы и процедуры, которым должен следовать эксплуатант воздушного судна в целях соблюдения положений настоящего закона, национальной программы безопасности гражданской авиации и других нормативных актов, утвержденных в соответствии с настоящим законом. Программа включает положения о внутреннем контроле качества и описание способов мониторинга этих методов и процедур.

(2) Программа безопасности эксплуатанта воздушного судна представляется административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на утверждение, который, в случае необходимости, может принимать дополнительные меры.

(3) Если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации признает соответствие программы безопасности иностранного эксплуатанта воздушного судна положениям, изложенным в части (1), программа подлежит признанию органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Признание осуществляется без ущемления права органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации запрашивать от любого иностранного авиаперевозчика сведения о применении Республикой Молдова мер контроля в целях безопасности и/или местных процедур, применяемых в аэропортах.

**Статья 17. Программа безопасности субъекта**

(1) Каждый субъект который в соответствии с правилами безопасности гражданской авиации применяет стандарты авиационной безопасности, разрабатывает, внедряет и поддерживает программу безопасности. В программе должны быть описаны методы и процедуры, которым должен следовать субъект, в целях соблюдения положений настоящего закона, национальной программы безопасности гражданской авиации и других нормативных актов, утвержденных в соответствии с настоящим законом. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описание мониторинга этих методов и процедур.

(2) Программа безопасности субъекта, применяющий стандарты авиационной безопасности, представляется административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на утверждение, который, в случае необходимости, может принимать дополнительные меры.

**Глава IV****ОСНОВНЫЕ СТАНДАРТЫ ДЛЯ ЗАЩИТЫ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ОТ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА****Раздел 1. Превентивные меры****Статья 18. Планирование аэропортов**

(1) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление мер предусмотренных в статьях 19, 20, 24, 25, 26, 27, 29, 30, 31.

(2) При проектировании и строительстве новых сооружений в аэропорту или изменении существующих сооружений аэропорта необходимо учитывать требования применения основных стандартов, установленных настоящим законом и его подзаконные акты.

(3) В аэропортах устанавливаются:

- a) неконтролируемые зоны;
- b) контролируемые зоны;
- c) охраняемые зоны ограниченного доступа;
- d) критические участки охраняемых зон ограниченного доступа.

(4) Расположение и назначение охраняемых зон ограниченного доступа определяются эксплуатантами аэропорта по согласованию с органами компетентными в области авиационной безопасности и описываются в соответствующих разделах программ безопасности аэропорта.

### **Статья 19. Контроль доступа**

(1) Доступ в контролируемую зону аэропорта ограничивается в целях предотвращения несанкционированного доступа посторонних лиц и транспортных средств в эту зону.

(2) Доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа контролируется в целях предотвращения несанкционированного доступа посторонних лиц и транспортных средств в эту зону.

(3) Доступ лиц и транспортных средств на контролируемую зону аэропорта и в охраняемые зоны ограниченного доступа допускается только в том случае, если они соответствуют требованиям безопасности, предусмотренными настоящим законом и подзаконными нормативными актами.

(4) Санкционированный допуск лиц и транспортных средств в охраняемые зоны ограниченного доступа, осуществляется на основании системы пропусков. Решение о допуске в охраняемые зоны ограниченного доступа принимается эксплуатантами аэропортов в соответствии с требованиями, установленными национальной программы авиационной безопасности утверждённой Правительством.

(5) Любое лицо должно успешно пройти проверку анкетных данных в соответствии с требованиями, установленными Правительством, до выдачи им свидетельства члена экипажа или аэропортового пропуска, предоставляющих право несопровождаемого доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа.

(6) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

### **Статья 20. Досмотр транспортных средств**

(1) Транспортные средства, въезжающие в охраняемую зону ограниченного доступа, подлежат досмотру с целью предотвращения проноса запрещенных предметов в эти зоны в соответствии с требованиями, установленными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

### **Статья 21. Наблюдение, патрулирование и другие меры физического контроля**

(1) Аэропорты и, при необходимости, прилегающие зоны, открытые для доступа публики, подлежат наблюдению, патрулированию и другим мерам физического контроля с целью выявления подозрительного

поведения лиц и выявления уязвимостей, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, а также в качестве сдерживающего фактора в целях предотвращения совершения таких действий этими лицами.

(2) Защита охраняемых зон ограниченного доступа осуществляется эксплуатантами аэропортов с применением технических средств и посредством установления физических барьеров.

(3) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за организацию защиты охраняемых зон ограниченного доступа и обеспечение пропускного режима.

(4) Лица, нарушающие правила доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, несут ответственность в соответствии с Кодексом о правонарушениях.

## **Статья 22. Безопасность воздушных судов**

(1) Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность за установление, организацию и осуществление мер авиационной безопасности в целях защиты пассажиров, экипажей, наземного персонала и воздушных судов от актов незаконного вмешательства.

(2) Для каждого воздушного судна необходимо обеспечить защиту от несанкционированного вмешательства.

(3) Порядок охраны воздушных судов в аэропорту устанавливается эксплуатантом аэропорта совместно с эксплуатантами воздушных судов согласно требованиями нормативных актов, утвержденных в соответствии с настоящим законом. Охрана воздушных судов обеспечивается посредством технических средств наблюдения и патрулирования сотрудниками служб авиационной безопасности.

(4) Эксплуатанты воздушных судов обеспечивают безопасность кабины экипажа воздушного судна во время всего полёта, в целях предупреждения несанкционированного доступа.

(5) Перед вылетом воздушного судна обеспечивается выполнение контроля безопасности или обыска воздушного судна для того чтобы удостовериться, что на борту воздушного судна нет запрещённых предметов. Для транзитных воздушных судов обеспечиваются другие соответствующие меры контроля безопасности, согласно нормативным актам, утвержденным в соответствии с настоящим законом.

## **Статья 23. Безопасность аэронавигационных средств**

(1) Аэронавигационные системы существенного значения для непрерывной деятельности гражданской авиации охраняются от несанкционированного вмешательства службой авиационной безопасности поставщика аэронавигационных услуг и/или эксплуатанта аэропорта.

(2) Перечень аэронавигационных средств, доступ и порядок их охраны предусматриваются в программе безопасности поставщика

аэронавигационных услуг с учетом мер безопасности аэропорта, где они расположены.

(3) Помещения, предусмотренные для управления воздушным движением, должны быть защищены от несанкционированного доступа.

(4) Информационные системы и сети, используемые в процессе управления воздушным движением и аэронавигационных услуг, а также информация, обрабатываемая данными системами и сетями, должны быть защищены таким образом, чтобы предотвратить несанкционированный доступ к информации, ее раскрытия, подделки и обработки.

(5) Поставщик аэронавигационных услуг разрабатывает и отражает в своей программе авиационной безопасности план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(6) Программа авиационной безопасности поставщика аэронавигационных услуг представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости принимает дополнительные меры.

## Раздел 2. Контроль доступа

### Статья 24. Досмотр пассажиров и ручной клади

(1) Все вылетающие, трансферные или транзитные пассажиры, а также их ручная кладь подлежат досмотру с целью предотвращения проноса запрещённых предметов в охраняемую зону ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

(2) Эксплуатанты аэропортов и эксплуатанты воздушных судов обеспечивают досмотр пассажиров и их багажа перед вылетом. Пассажиры, отказывающиеся от прохождения досмотра, не допускаются к посадке в воздушные суда. В случае необходимости досмотр пассажиров и ручной клади может быть произведен по решению командира воздушного судна и во время полета.

(3) Для осуществления досмотра пассажиров и багажа эксплуатант аэропорта обеспечивает наличие оборудования, позволяющего обнаруживать запрещенные предметы, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства.

(4) Пассажиры, прошедшие досмотр, не должны входить в контакт с лицами, не прошедшими досмотр. При несоблюдении этих условий принимаются следующие меры в зависимости от обстоятельств:

а) проводится повторный досмотр критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

б) перед посадкой проводится повторный досмотр пассажиров и их ручной клади;

с) если пассажиры, прошедшие досмотр, поднялись на борт воздушного судна после контакта с лицами, не прошедшими досмотр, данное воздушное судно подвергается повторному досмотру.

(5) Пассажиры, в отношении которых необходимы особые процедуры досмотра, как, например, пассажиры с кардиостимуляторами и пассажиры с ограниченными возможностями, подвергаются досмотру без применения оборудования для обеспечения безопасности.

(6) Выявленные в результате осуществления досмотра предметы, представляющие угрозу авиационной безопасности, изымаются полномочными органами в соответствии с действующим законодательством.

(7) Некоторые запрещенные к перевозке в ручной клади предметы могут быть перевезены в багажном отсеке воздушного судна. Применяемые в этих случаях процедуры предусматриваются в программе авиационной безопасности эксплуатантов аэропорта и эксплуатантов воздушных судов.

(8) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

## **Статья 25. Досмотр транзитных и трансферных пассажиров**

(1) Для трансферных пассажиров и их ручной клади могут быть применены освобождения от досмотра, в случае если они прибывают из третьей страны, в которой применяемые стандарты авиационной безопасности признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, эквивалентными основным стандартам, установленными настоящим законом.

(2) Для транзитных пассажиров и их ручной клади могут быть применены освобождения от досмотра, если они:

(а) остаются на борту воздушного судна;

(б) не смешиваются с вылетающими пассажирами, которые подвергаются досмотру, за исключением пассажиров, вылетающих тем же рейсом;

(с) прибывают из третьей страны, где стандарты авиационной безопасности признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными основным стандартам, установленными настоящим законом.

(3) Эксплуатанты аэропортов и эксплуатанты воздушных судов предусматривают в своих программах авиационной безопасности меры контроля в целях безопасности транзитных и трансферных пассажиров, исключаящие доступ таковых к зарегистрированному багажу и их контакт с лицами, не прошедшими досмотр, в целях недопущения проноса запрещенных предметов на борту воздушного судна.

(4) При невозможности полного обеспечения мер, предусмотренных частью (2), транзитные и трансферные пассажиры проходят повторный досмотр перед посадкой на борт воздушного судна.

(5) Зарегистрированный багаж, принадлежащий трансферным пассажирам, досматривается таким же образом, как зарегистрированный багаж пассажиров, вылетающих из начального пункта отправления. Эксплуатанты воздушных судов не допускают к перевозке трансферный багаж, пока не получают подтверждение о нахождении соответствующего пассажира на борту воздушного судна.

(6) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

#### **Статья 26. Досмотр лиц, не являющихся пассажирами, и их вещей**

(1) Лица, не являющиеся пассажирами, и их вещи подвергаются досмотру при входе в охраняемые зоны ограниченного доступа в целях недопущения проноса запрещенных предметов в такие зоны.

(2) Все лица, не являющиеся пассажирами, и их вещи подвергаются досмотру при входе в критические участки охраняемых зон ограниченного доступа, в целях недопущения проноса запрещенных предметов в такие зоны.

(3) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

#### **Статья 27. Досмотр транспортных средств, которым разрешен доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа**

(1) Транспортные средства, которым разрешен доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, перед въездом в данные зоны подлежат досмотру, в порядке, установленном административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Транспортные средства дипломатических представительств или консульских учреждений, аккредитованных в Республике Молдова, и их персонал, которые имеют разрешение на доступ в охраняемую зону ограниченного доступа, перед въездом в данную зону подлежат досмотру в соответствии с положениями международных договоров, частью которых является Республика Молдова.

(3) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

#### **Статья 28. Досмотр пассажиров с особым статусом**

(1) Не подвергаются досмотру Президент Республики Молдова, Председатель Парламента, Премьер-министр и сопровождающие их члены

семьи, а также главы государств, парламентов и правительств, члены их семей прилетевших с официальным визитом в Республику Молдова, а также их ручная кладь и багаж.

(2) Пассажиры, обладающие дипломатическим иммунитетом, подлежат досмотру.

(3) Дипломатические или консульские вализы с опознавательными знаками государства подвергаются досмотру, но не открываются и не задерживаются при условии, что они опечатаны и имеют внешние опознавательные знаки, подтверждающие их специальное содержание, и что лицо, в распоряжении которого они находятся, предъявляет удостоверение личности или соответствующее разрешение которое подтверждает его статус и количество сопровождаемых дипломатических и консульских вализ. Вся остальная ручная кладь данного лица подлежит досмотру в установленном порядке.

### **Статья 29. Досмотр багажа**

(1) Весь багаж подлежит досмотру перед погрузкой на борту воздушного судна, с целью предотвращения проноса запретных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

(2) Для трансферного багажа могут быть применены освобождения от досмотра, в случае если багаж перевозится из третьей страны, где стандарты авиационной безопасности признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, эквивалентными основным стандартам, установленными настоящим законом.

(3) Для транзитного багажа могут быть применены освобождения от досмотра, если багаж остается на борту воздушного судна.

(4) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

### **Статья 30. Досмотр несопровождаемого багажа**

(1) Эксплуатанты аэропортов, эксплуатанты воздушных судов и агенты по наземному обслуживанию обеспечивают прием багажа только от пассажиров, имеющих билеты. После приема и регистрации сопровождаемого багажа обеспечивается его защита от несанкционированного доступа до момента погрузки на борт воздушного судна. Вход в зоны обработки багажа разрешается только уполномоченному персоналу. Не допускается погрузка незарегистрированного багажа на борт воздушного судна.

(2) Багаж, который оказывается несопровождаемым из-за других причинах, чем упомянутых в статье 36, подлежит дополнительным досмотрам, установленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

### **Статья 31. Досмотр груза и почты**

(1) Весь груз и почта подвергаются досмотру перед погрузкой на борт воздушного судна. Эксплуатант воздушного судна не принимает для перевозки на борту воздушного судна груз или почту, если он сам не обеспечил эти меры, или применение этих мер не было подтверждено и заверено зарегистрированным агентом, известным грузоотправителем или зарегистрированным грузоотправителем.

(2) Трансферный груз и почта могут быть подвергнуты и другим методам контроля, описанным в подзаконных актах, утвержденных административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, в соответствии с пунктом f) части (2) статьи 5 настоящего закона.

(3) Для транзитного груза и почты могут быть применены освобождения от досмотра, если груз и почта остаются на борту воздушного судна.

(4) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за осуществление контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

### **Статья 32. Досмотр бортприпасов**

(1) Эксплуатанты аэропортов и эксплуатанты воздушных судов устанавливают в своих программах авиационной безопасности и проводят необходимые меры и процедуры в целях обеспечения безопасности и предотвращения размещения оружия, взрывных устройств и других запрещенных предметов в бортприпасах.

(2) Эксплуатанты аэропортов устанавливают в своих программах авиационной безопасности и проводят необходимые меры и процедуры досмотра бортприпасов, предназначенных для продажи или использования в охраняемые зоны ограниченного доступа аэропортов, включая бортприпасов для магазинов duty-free и ресторана, в целях предотвращения размещения запретных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа.

(3) Компании которые производят бортприпасы устанавливают в своих программах авиационной безопасности и проводят необходимые меры и процедуры в целях предотвращения размещения оружия, взрывных устройств и других запрещенных предметов в бортприпасах. Компании, которые производят бортприпасы расположенные за пределами аэропорта обеспечивают охрану бортпитания от пункта приготовления до аэропорта.

## **Раздел 3. Меры защиты**

### **Статья 33. Защита пассажиров и ручной клади**

(1) Пассажиры и их ручная кладь должны быть защищены от несанкционированного вмешательства с момента прохождения контроля в целях безопасности и до вылета воздушного судна.

(2) Безопасность критических участков охраняемых зон ограниченного доступа осуществляется с использованием блокирующих устройств и других средств контроля во всех пунктах доступа.

(3) Вылетающие пассажиры прошедшие контроль безопасности, не должны смешиваться с прибывающими пассажирами, за исключением случаев, когда пассажиры прибывают из третьей страны, в которой стандарты безопасности признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными основным стандартам, установленными настоящим законом.

#### **Статья 34. Потенциально опасные пассажиры**

До вылета и во время полета, потенциально опасные пассажиры подвергаются соответствующим мерам безопасности, согласно процедурам, установленным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в нормативных актах, утвержденных на основании пункта m) части (3) статьи 5 настоящего закона.

#### **Статья 35. Защита багажа**

Багаж, подлежащий погрузке на борт воздушного судна, должен быть защищен от любого несанкционированного вмешательства, с момента его досмотра или с момента передачи его авиаперевозчику, с учетом события, имевшего место первым, и до вылета воздушного судна, на борту которого перевозится.

#### **Статья 36. Установление принадлежности багажа пассажирам**

(1) Каждый багаж должен быть идентифицирован как сопровождаемый или несопровождаемый.

(2) Несопровождаемый багаж не принимается к перевозке, за исключением случаев, когда был отделен по причинам, не зависящим от пассажира, либо был подвергнут соответствующим мерам безопасности в соответствии с нормативными актами, утвержденными согласно положениям настоящего закона.

#### **Статья 37. Защита груза и почты**

Груз и почта, предназначенные для перевозки на борту воздушного судна, защищены от несанкционированного вмешательства с момента досмотра и до момента вылета воздушного судна которое перевозит данный груз и почту.

**Статья 38. Почта авиаперевозчиков и материалы авиаперевозчиков**

Почта авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика подвергаются установленным мерам безопасности, а затем обеспечивается их защита до момента погрузки на борту воздушного судна, в целях предотвращения проноса запрещенных предметов на борту воздушного судна.

**Статья 39. Бортприпасы**

Бортприпасы, включая бортпитание, предназначенные для перевозки или использования на борту воздушного судна, подвергаются соответствующим мерам безопасности, после которого оператор воздушного судна и/или авиационный агент осуществляющий свою деятельность в охраняемой зоне ограниченного доступа, обеспечивает их защиту до момента загрузки на борту воздушного судна, в целях предотвращения проноса запрещенных предметов на борту воздушного судна.

**Статья 40. Аэропортовые припасы**

Припасы, которые подлежат продаже или использованию в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов, включая поставки для магазинов duty-free и ресторанов расположенных в критические участки, защищаются эксплуатантами аэропортов и/или авиационными агентами осуществляющие свою деятельность в охраняемой зоне ограниченного доступа, в целях предотвращения проноса запрещенных предметов в этих зонах.

**Раздел 4. Меры безопасности в полете****Статья 41. Меры безопасности в полете**

(1) Запрещается доступ посторонних лиц в кабину экипажа во время полета.

(2) Предпринимаются соответствующие меры безопасности, такие как подготовка летного экипажа и кабинного экипажа для предотвращения актов незаконного вмешательства во время полета.

(3) Оружие может перевозиться на борту воздушного судна только в багажном отсеке. В других частях воздушного судна оружие может перевозиться, если выполнены условия безопасности, предусмотренные настоящим законом, и если соответствующие государства выдали разрешение.

**Статья 42. Разрешаемый провоз оружия**

(1) Провоз оружия в пассажирском салоне воздушного судна разрешается уполномоченному персоналу:

- а) при обеспечении безопасности охраняемых государственных лиц;
- б) при сопровождении специальных или дипломатических грузов;

- c) при конвоировании лиц, находящихся под арестом;
- d) сотрудникам службы безопасности на борту воздушного судна.

(2) Во всех остальных случаях провоз огнестрельного оружия и холодного оружия на борту воздушного судна разрешается в недоступном для всех лиц на протяжении полета, и при условии, что квалифицированное и уполномоченное лицо подтвердило, что оружие разряжено.

(3) Применение огнестрельного оружия на борту воздушного судна во время полета запрещается.

(4) Командир воздушного судна и члены экипажа уведомляются о количестве лиц на борту воздушного судна, имеющих оружие, и занимаемых ими местах.

**Статья 43. Перевозка лиц, находящихся под стражей, депортируемых лиц и лиц с психическими отклонениями**

(1) Перевозка лиц, находящихся под стражей, осуществляется при соблюдении следующих мер и процедур безопасности:

a) компетентный орган заблаговременно, по крайней мере за 24 часа, уведомляет эксплуатанта воздушного судна, Пограничную полицию, Таможенную службу о дате перевозки, номере рейса, количестве арестованных и конвоиров;

b) арестованные лица перевозятся на борту воздушного судна только под конвоем сотрудников правоохранительных органов;

c) представитель эксплуатанта воздушного судна информирует конвой о потенциальной угрозе безопасности полета в случае, если конвоем без указания командира воздушного судна будут предприняты какие-либо действия во время совершения акта незаконного вмешательства;

d) конвой принимает меры к тому, чтобы у арестованного не было с собой предметов, перевозка которых на борту воздушного судна запрещается;

e) конвой должен располагать необходимыми средствами для ограничения свободы действий конвоируемых лиц на протяжении всего полета;

f) о перевозке арестованного и его конвоиров, в том числе о занимаемых ими местах, информируются командир воздушного судна и члены экипажа, а также пассажиры, которым был разрешен провоз данным рейсом огнестрельного оружия в пассажирском салоне;

g) посадка конвоируемых лиц должна производиться до посадки пассажиров, а их высадка – после того, как все пассажиры покинут воздушное судно.

(2) В случае перевозки депортируемых лиц компетентный орган Республики Молдова извещает компетентные органы государства транзита и государства назначения о мотивах перевозки и риске, связанном с перевозкой таких лиц. В этих случаях эксплуатант воздушного судна

принимает необходимые меры для обеспечения безопасности полета. Перевозка депортируемых лиц осуществляется только после предварительной консультации с эксплуатантом воздушного судна с целью определения, не создают ли такие лица угрозу безопасности полета и не требуется ли принятие дополнительных мер безопасности.

(3) Лицо с явными психическими отклонениями, считающееся источником угрозы безопасности полета, может перевозиться на борту воздушного судна только с сопровождающим лицом, обладающим достаточной физической силой для пресечения нежелательных действий с его стороны во время полета. Эксплуатант воздушного судна имеет право отказать по рекомендации медицинской службы аэропорта или своей службы авиационной безопасности в посадке этого лица на борт воздушного судна.

## Глава V

### ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ

#### Статья 44. Оборудование для обеспечения безопасности

(1) Оборудование, используемое для обеспечения безопасности, контроля доступа и других мер безопасности, должно соответствовать техническому описанию, установленному административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, и быть пригодным для обеспечения соответствующих мер безопасности,

(2) Оборудование для обеспечения безопасности должно иметь сертификаты, признанные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Оборудование для обеспечения безопасности размещается в помещениях (пунктах досмотра), отвечающих условиям эксплуатации соответствующего типа техники по объемно-планировочному решению, техническим параметрам, температуре и влажности.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает технические требования в отношении оборудования для обеспечения безопасности, которые учитываются авиационными агентами в процессе его отбора, согласно пункту 1), части (3), статьи 5 настоящего закона.

#### Статья 45. Эксплуатация и техническое обслуживание оборудования для обеспечения безопасности

(1) С целью поддержания работоспособности оборудования для обеспечения безопасности его эксплуатация осуществляется только подготовленным персоналом, допущенным к работе с этим оборудованием.

(2) Оборудование для обеспечения безопасности эксплуатируется в соответствии с технической документацией производителя и процедурами, предусмотренными в программах авиационной безопасности авиационных

агентов и других органов, обладающими компетенциями в области авиационной безопасности.

(3) Техническое обслуживание оборудования для обеспечения безопасности проводится в соответствии с графиками технического обслуживания и ремонта, предусмотренными в программах авиационной безопасности авиационных агентов.

## **Глава VI ПЕРСОНАЛ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

### **Статья 46. Отбор и подготовка персонала**

(1) Лица, осуществляющие или ответственные за осуществление досмотра, контроля доступа и других видов контроля в целях безопасности, инструкторы, инспекторы и аудиторы отбираются, проходят подготовку и сертифицируются в соответствии с положениями национальной программы подготовки и сертификации специалистов в области авиационной безопасности. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает разработку и внедрение программы подготовки для всех категорий сотрудников, участвующих в обеспечении авиационной безопасности, и лиц, не являющихся пассажирами, для которых, запрашивается доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа. Национальная программа подготовки и сертификации специалистов в области авиационной безопасности утверждается центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(2) Персонал, осуществляющий досмотр или ответственный за осуществление досмотра, контроля доступа и других видов контроля в целях безопасности, отбирается, проходит подготовку и сертифицируется в соответствии с положениями национальной программы подготовки и сертификации специалистов в области авиационной безопасности в целях обеспечения наличия необходимых для приема на работу навыков, и приобретения необходимой компетентности.

(3) Лица, не являющиеся пассажирами, запрашивающие доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, проходят инструктаж в области авиационной безопасности, до выдачи аэропортового пропуска или свидетельства члена лётного экипажа.

(4) Подготовка персонала, указанная в частях (2) и (3), состоит из начальной подготовки и периодической подготовки.

(5) Авиационные агенты и полномочные публичные органы, отвечающие за различные аспекты авиационной безопасности, разрабатывают и внедряют программы подготовки своего персонала в области авиационной безопасности, которые утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(6) При найме на работу персонала служб авиационной безопасности авиационные агенты обязаны обеспечить проверку кандидатов в соответствии с требованиями, установленными Правительством, и согласовать кандидатуры со Службой информации и безопасности.

## **Глава VII**

### **ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СЛУЧАЕ АКТОВ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА**

**Статья 47.** Меры в случае получения информации о намерении совершения акта незаконного вмешательства

(1) При наличии достоверной информации о том, что воздушное судно на земле может подвергнуться акту незаконного вмешательства, эксплуатанты воздушного судна совместно с эксплуатантами аэропортов обеспечивают защиту данного воздушного судна в соответствии со своими планами управления кризисных ситуаций. Если воздушное судно находится в полете, орган обслуживания воздушного движения обеспечивает своевременное уведомление администрации аэропорта назначения и службу воздушного движения.

(2) При наличии достоверной информации о том, что воздушное судно на земле или в полёте может подвергнуться акту незаконного вмешательства, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно уведомляет эксплуатанта воздушного судна, Пограничную полицию, которая проведет обыск данного воздушного судна в целях обнаружения взрывных устройств, оружия и других опасных предметов.

(3) Эксплуатант аэропорта обеспечивает принятие мер по проверке, обнаружению и информированию Пограничной полиции, поскольку ответственность за поиск и обезвреживание взрывоопасных/опасных веществ входит в обязанности подготовленных и должным образом оснащенных сотрудников Пограничной полиции, согласно требованиям части (2) статьи 7.

**Статья 48.** Планирование, организация ответных действий и руководство ими

(1) Авиационные агенты разрабатывают инструкции для своего персонала, устанавливают системы связи и обеспечивают подготовку его к осуществлению ответных действий в соответствии с планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства которые заранее координируются с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) В целях обеспечения эффективности планов по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства,

Служба информации и безопасности обеспечивает организацию и проведение регулярных учений по отработке навыков взаимодействия всех участников, задействованных в мероприятиях по пресечению актов незаконного вмешательства.

(3) В случае совершения акта незаконного вмешательства административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает оповещение заинтересованных публичных органов, после чего предпринимаются ответные меры в соответствии с планом по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(4) Руководство ответными действиями в случае чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, осуществляется Оперативным штабом антитеррористического центра.

(5) Если воздушное судно подвергается акту незаконного вмешательства, Оперативный штаб антитеррористического центра принимает меры для обеспечения безопасности членов экипажа и пассажиров, до возобновления полета.

(6) Если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, совершило посадку на территории Республики Молдова, компетентные публичные органы в области авиационной безопасности принимают необходимые меры по его задержанию на земле, если его вылет не диктуется первейшей необходимостью защиты жизни людей.

**Статья 49.** Ответные действия, предпринимаемые органом управления воздушным движением

(1) Любое воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, может войти в воздушное пространство Республики Молдова и приземлиться на любом аэродроме без предварительного разрешения органа управления воздушным движением. Это воздушное судно обслуживается органом управления воздушным движением в первоочередном порядке.

(2) После посадки воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, направляется к месту изолированной стоянки, и все дальнейшие действия предпринимаются в соответствии с планом аэропорта по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(3) Если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, пересекает воздушное пространство Республики Молдова, орган управления воздушным движением обеспечивает безопасность его полета во время нахождения в воздушном пространстве Республики Молдова, а также оперативную передачу соответствующей информации органам управления воздушным движением соседних государств и аэропорту известного или предполагаемого пункта назначения для своевременного принятия ответных мер.

(4) Порядок оповещения о захвате воздушного судна, передачи необходимой информации и действий, которые должны быть предприняты органом управления воздушным движением, предусматривается в программе авиационной безопасности данного органа.

**Статья 50.** Уведомление заинтересованных организаций и государств об актах незаконного вмешательства

1) Если воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, совершило посадку на территории Республики Молдова, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно информирует об этом:

- a) государство регистрации воздушного судна;
- b) государство эксплуатанта воздушного судна;
- c) государство, граждане которого вовлечены в этот инцидент;
- d) государство, граждане которого находятся на борту воздушного судна в качестве заложников;

е) Международную организацию гражданской авиации.

(2) После пресечения акта незаконного вмешательства, совершенного на территории Республики Молдова, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в кратчайшие сроки информирует Международную организацию гражданской авиации обо всех аспектах обеспечения авиационной безопасности, связанных с данным актом.

**Статья 51.** Расследование актов незаконного вмешательства

(1) В целях определения эффективности мер и процедур авиационной безопасности и внесения необходимых коррективов после совершения акта незаконного вмешательства, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации организует расследование инцидента с участием компетентных публичных органов в области авиационной безопасности.

(2) В расследовании акта незаконного вмешательства могут принимать участие международные эксперты в области авиационной безопасности, а также представители вовлеченных государств.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации предоставляет Международной организации гражданской авиации окончательный отчет о расследовании акта незаконного вмешательства в соответствии с установленными требованиями.

## Глава VIII

### ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

## Раздел 1. Национальная программа контроля качества

**Статья 52.** Национальная программа контроля качества в области авиационной безопасности

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрабатывает, представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для утверждения, внедряет и поддерживает действенность программы контроля качества в области авиационной безопасности. Данная программа позволяет административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществлять контроль качества в области авиационной безопасности, в целях мониторинга соответствия положениям настоящего закона, национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации, а также других нормативных актов.

(2) Задачами национальной программы контроля качества являются проверка правильного и эффективного выполнения мер авиационной безопасности и определение уровня соответствия положениям настоящего закона, национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации, а также других нормативных актов посредством мониторинга соответствия.

(3) Национальная программа контроля качества позволяет быстрое выявление и исправление несоответствий. Она также предусматривает, что все аэропорты, эксплуатанты и субъектами, отвечающие за внедрение стандартов авиационной безопасности на территории Республики Молдова, находятся под непосредственным и систематическим надзором административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет деятельность по мониторингу соответствия и требует устранения любого выявленного несоответствия в течение установленного срока, в зависимости от уровня несоответствия. Несоответствия стандартам и процедурам авиационной безопасности, выявленных в ходе проведения мероприятий по контролю, должны быть устранены в объеме и в сроки, установленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(5) Устанавливается постепенный и пропорциональный подход относительно действий по устранению несоответствий и законных принудительных мер. Данный подход состоит из прогрессивных этапов, которым необходимо следовать до устранения несоответствия, в том числе:

- a) консультации и рекомендации;
- b) официальное предупреждение;
- c) уведомление об исполнении;
- d) штрафные санкции и судебные действия.

(б) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может пропустить один или несколько из этих этапов, в частности, если несоответствие является серьезным или повторяющимся.

**Статья 53.** Содержание национальной программы контроля качества

(1) Национальная программа контроля качества в области авиационной безопасности предусматривает мероприятия контроля качества и условия их проведения.

(2) Национальная программа контроля качества включает следующие аспекты:

- a) организационная структура, обязанности и ресурсы;
- b) должностная инструкция и квалификационные требования для аудиторов;
- c) деятельность по мониторингу соответствия, включая цели аудитов безопасности, инспекционных проверок, испытаний системы безопасности и расследований в случае потенциального или фактического нарушения безопасности, периодичность проведения аудитов и инспекционных проверок, а также классификация соответствия, согласно единой системы классификации соответствия;
- d) обзоры, в случае если необходим пересмотр требований безопасности;
- e) мероприятия по устранению несоответствий, с данными об уведомлении о несоответствиях, о последующих действиях и корректирующих действиях, в целях обеспечения соответствия требованиям авиационной безопасности;
- f) принудительные меры и, при необходимости, санкции;
- g) отчетность о деятельности по мониторингу, в том числе, когда это необходимо, обмен информацией между национальными органами об уровнях соответствия;
- h) процесс мониторинга аэропорта, меры, предпринятые эксплуатантами и субъектами в области внутреннего контроля качества;
- i) процесс регистрации и анализа результатов национальной программы контроля качества с целью выявления тенденций и направлений разработки будущей политики.

## **Раздел 2. Мониторинг соответствия**

**Статья 54.** Мониторинг соответствия

(1) Все аэропорты, эксплуатанты и другие субъекты, на которые возложены обязанности по обеспечению авиационной безопасности, подвергаются периодическому мониторингу со стороны административного органа по внедрению и реализации политики в области

гражданской авиации, в целях обнаружения и своевременного устранения несоответствий.

(2) Мониторинг осуществляется в соответствии с национальной программой контроля качества с учетом оценки уровня риска, типа и характера операций, стандарта внедрения, результатов внутреннего контроля качества аэропортов, эксплуатантов воздушных судов и субъектов, а также других факторов и оценок, которые влияют на периодичность мониторинга.

(3) Мониторинг включает внедрение и эффективность внутренних мер контроля качества, предпринимаемые аэропортами, эксплуатантами воздушных судов и другими субъектами.

(4) Мониторинг каждого отдельного аэропорта предусматривает сбалансированное сочетание мероприятий по мониторингу соответствия и предоставляет обзор внедрения мер безопасности в данной области.

(5) Управление, установление приоритетов и организация программы контроля качества осуществляются независимо от оперативного осуществления мер, предпринятых в рамках национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации.

(6) Мероприятия по мониторингу соответствия включают аудиты, обзоры, инспекции, испытания и расследования безопасности.

#### **Статья 55. Методология осуществления мероприятий по мониторингу**

(1) Методология осуществления мероприятий по мониторингу утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и соответствует стандартизованному подходу, включающему постановку задач, планирование, подготовку, деятельность на местах, классификация выводов, завершение отчета и процесс устранения несоответствий.

(2) Деятельность по мониторингу соответствия основывается на систематическом сборе информации посредством наблюдений, собеседований, изучения документов и проверок.

(3) Мониторинг соответствия включает в себя плановые и внеплановые мероприятия.

#### **Статья 56. Аудит безопасности**

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет с установленной периодичностью аудиты безопасности, представляющие собой подробную проверку всех аспектов действующих программ авиационной безопасности авиационных агентов, с тем, чтобы определить, применяются ли они на постоянной основе и с соблюдением единого уровня требований. Данная проверка включает показательную выборку информации.

(2) Аудит безопасности относится:

- a) ко всем мерам безопасности в аэропорту; или
- b) ко всем мерам безопасности, выполняемых отдельным аэропортом, в отдельном аэровокзале, отдельным эксплуатантом или субъектом; или
- c) к определенной части национальной программы обеспечения безопасности гражданской авиации.

(3) Методология проведения аудита безопасности утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и включает следующие элементы:

- a) информирование об аудите безопасности и предоставление предварительного опросника, если это применимо;
- b) подготовительный этап, включая рассмотрение заполненного предварительного опросника и других соответствующих документов;
- c) первая встреча с представителями аэропорта/эксплуатанта/ субъекта до начала осуществления деятельности по мониторингу на месте;
- d) деятельность на месте;
- e) заключительная встреча и отчетность;
- f) в случае если выявлены несоответствия, процесс их устранения и соответствующий мониторинг данного процесса.

(4) Для подтверждения выполнения мер безопасности проводится аудит безопасности, основывающийся на систематическом сборе информации с использованием, по меньшей мере, одного из следующих методов:

- a) изучение документов;
- b) наблюдение;
- c) собеседование;
- d) проверка.

### **Статья 57. Инспекционные проверки**

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит с установленной периодичностью или внепланово инспекционные проверки действующих мер и процедур авиационной безопасности, применяемых авиационными агентами и публичными органами, участвующими в обеспечении авиационной безопасности, с целью определения уровня и эффективности их выполнения.

(2) Инспекция охватывает, как минимум, комплекс непосредственно связанных мер, установленных в основных стандартах, предусмотренных настоящим законом, и другими соответствующими применяемыми актами, контролируемых как единое действие, или в на протяжении разумного срока, не превышающего трёх месяцев. Данное изучение основывается на показательной выборке данных.

(3) Комплекс непосредственно связанных мер представляет собой совокупность двух или более требований, установленных в основных стандартах, предусмотренных настоящим законом и соответствующими

подзаконными актами, которые настолько взаимосвязаны, что реализация задачи безопасности может быть оценена надлежащим образом только тогда, когда меры рассматриваются в совокупности. Эти комплексы элементов предусмотрены в национальной программе контроля качества.

(4) Инспекции проводятся без уведомления. Если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации считает это нецелесообразным, инспекции могут проводиться после предварительного уведомления. Методика проведения инспекции утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, учитывая следующие элементы:

- a) подготовительный этап;
- b) деятельность на месте;
- c) уведомление о результатах, в зависимости от периодичности и результатов деятельности по мониторингу;
- d) отчетность/учет;
- e) процесс устранения несоответствий и мониторинг данного процесса.

(5) Для подтверждения эффективности мер безопасности, проведение инспекции основывается на систематическом сборе информации, используя, по крайней мере, один из следующих методов:

- a) изучение документов;
- b) наблюдения;
- c) собеседования;
- d) проверки.

(6) Периодичность проведения проверки всех мер безопасности определяется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основе оценки риска. В случае аэропорта с самым большим годовым объемом перевозок, периодичность проверок всех комплексов непосредственно связанных мер, предусмотренных национальной программой контроля качества, составляет не менее одного раза в двенадцать месяцев, за исключением случая, когда аэропорт был подвергнут аудиту в течение данного периода.

#### **Статья 58. Обзор безопасности**

Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит обзоры всякий раз, когда устанавливается необходимость переоценки операций для выявления и устранения уязвимостей. Если выявлена уязвимость, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует внедрение мер безопасности соразмерных уровню риска.

#### **Статья 59. Испытания безопасности**

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит испытания различных

компонентов системы авиационной безопасности, включая оборудование, персонал, процедуры и другое, в целях определения эффективности их применения. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может задействовать в проведении испытаний представителей других компетентных публичных органов в области авиационной безопасности.

(2) Испытания будут проводиться в целях оценки эффективности по крайней мере одной из следующих мер безопасности;

- a) контроль доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа;
- b) защита воздушного судна;
- c) досмотр пассажиров и ручной клади;
- d) досмотр персонала и перевозимых предметов;
- e) защита багажа;
- f) досмотр груза и почты;
- g) защита груза и почты.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает протокол испытаний, включающий в себя методику, с должным учетом правовых требований, требований безопасности и эксплуатационных требований. Методика предусматривает следующие элементы:

- a) подготовительный этап;
- b) деятельность на месте;
- c) уведомление о результатах, в зависимости от периодичности и результатов деятельности по мониторингу;
- d) отчетность/учет;
- e) процесс устранения несоответствий и мониторинг данного процесса.

### **Статья 60** Расследование инцидентов безопасности

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит расследование инцидентов безопасности, в целях выявления причин, способствующих их возникновению.

(2) На основании результатов проведенного расследования административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации составляет акт расследования, в котором излагаются выводы о причинах инцидента безопасности.

(3) На основании сделанных выводов и рекомендаций административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации принимает необходимые меры для предотвращения повторения инцидента.

### **Статья 61.** Отчетность

(1) Мероприятия по мониторингу соответствия излагаются в форме отчёта или регистрируются в стандартном формате, предусмотренном национальной программой контроля качества, что позволяет проводить постоянный анализ тенденций.

(2) В случаях, когда выявляются несоответствия, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сообщает аэропорту, эксплуатантам или субъектам основные выявленные недостатки.

### **Статья 62. Устранение несоответствий**

(1) Выявленные несоответствия устраняются незамедлительно. В случае если несоответствия не могут быть устранены своевременно, применяются компенсирующие меры.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует, чтобы аэропорты, эксплуатанты или субъекты, подвергающиеся мероприятиям по мониторингу соответствия, представляли на утверждение план корректирующих действий, касающийся установленных в отчёте несоответствий, график выполнения корректирующих действий, а также подтверждали завершении процесса устранения несоответствий.

(3) После подтверждения аэропортом, эксплуатантом или субъектом, подвергшимся мероприятиям по мониторингу, о том, что необходимые корректирующие действия были выполнены, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проверяет выполнение корректирующих действий. При последующих мероприятиях используется наиболее уместный метод мониторинга.

## **Глава IX**

### **ОЦЕНКА СТЕПЕНИ УГРОЗЫ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ**

#### **Статья 63. Оценка степени угрозы**

Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает методологию оценки степени угрозы и управления рисками, согласно которой на постоянной основе оценивает степень угрозы гражданской авиации с учетом внутренней и международной обстановки посредством обобщения информации, поступающей от международных организаций гражданской авиации, правоохранительных органов, из других источников.

#### **Статья 64. Управление рисками**

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации своевременно доводит до сведения всех заинтересованных сторон информацию о возникновении угрозы для гражданской авиации, в целях применения дополнительных мер

безопасности в соответствии с методологией оценки степени угрозы и управления рисками.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может классифицировать один или несколько рейсов воздушных судов как полёты с повышенным уровнем риска, на определенный или неопределенный срок, требовать применение дополнительных мер безопасности в зависимости от результатов оценки степени угрозы. По настоятельным срочным причинам, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может использовать другие чрезвычайные процедуры, нежели те, которые установлены методологией оценки степени угрозы и управления рисками. В таких случаях, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно уведомляет Правительство о принятых мерах.

(3) Авиационные агенты и публичные органы, участвующие в обеспечении авиационной безопасности, принимают все необходимые меры для минимизации рисков.

## **Глава X**

### **ФИНАНСИРОВАНИЕ МЕР ПО ОБЕСПЕЧЕНИЮ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ**

#### **Статья 65. Сборы на обеспечение авиационной безопасности**

(1) Расходы по обеспечению авиационной безопасности покрываются за счет сборов, уплачиваемых эксплуатантами аэропортов, эксплуатантами воздушных судов, другими компетентными органами и пользователями.

(2) Для покрытия расходов эксплуатантов аэропортов в целях обеспечения авиационной безопасности применяется сбор на обеспечение авиационной безопасности. Условия применения, методология расчёта и утверждения сборов утверждаются Правительством. Сборы на обеспечение авиационной безопасности используются только для осуществления мер по авиационной безопасности и не превышают понесенные расходы. Использование финансовых средств, накопленных в результате взимания сборов на авиационную безопасность в других целях, чем для осуществления мер авиационной безопасности, влечет за собой ответственность в соответствии с частью (1), статьи 66 настоящего закона. По запросу, некоторым категориям эксплуатантам воздушных судов или в случае классификации рейса воздушного судна как полёт с повышенным уровнем риска, согласно части (2) статьи 64, могут быть предоставлены дополнительные, более жёсткие меры безопасности, чем стандарты предусмотренные настоящим законом, с уплатой соответствующих расходов соответствующим эксплуатантом воздушного судна.

(3) Расходы эксплуатантов воздушных судов и субъектов на авиационную безопасность включаются в стоимость услуг

предоставляемых эксплуатантами воздушных судов и соответствующими субъектами.

(4) Расходы, связанные с выполнением задач по авиационной безопасности органами обладающими компетенциями в данной области, покрываются за счёт финансовых средств этих органов в пределах бюджетов, утвержденных на соответствующий год.

## **Глава XI ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ЗАКОНА**

**Статья 66. Ответственность за нарушение настоящего закона**

(1) Нарушение настоящего закона влечет за собой дисциплинарную, материальную, гражданскую, административную и уголовную ответственность в соответствии с законодательством.

(2) В результате компетенций, присуждённых аудиторам, наступает ответственность в следующих случаях, в соответствии с Кодексом о правонарушениях:

а) препятствование или преднамеренное препятствование работе аудитора;

б) неспособность или отказ предоставить информацию, запрошенную аудитором.

(3) Наступает ответственность в соответствии с Уголовным кодексом в следующих случаях:

а) предоставление аудитору неверной или ложной информации, с целью введения в заблуждение;

б) присвоение звания аудитора с целью введения в заблуждение.

## **Глава XII ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

**Статья 67. Вступление в силу**

Настоящий закон вступает в силу по истечении 6 месяцев после даты опубликования.

**Статья 68. Действия Правительства**

Правительство в течение 6 месяцев со дня опубликования настоящего закона:

а) представляет Парламенту предложения по приведению действующего законодательства в соответствие с настоящим законом;

б) утверждает национальную программу обеспечения безопасности гражданской авиации;

с) обеспечивает принятие нормативных актов, необходимых для исполнения настоящего закона.

**Статья 69. Заключительные положения**

С даты вступления в силу настоящего закона признать утратившим силу Закон № 92-XVI от 5 апреля 2007 года об авиационной безопасности (Официальный монитор Республики Молдова, 2007 г., № 90-93, ст.393), с последующими изменениями и дополнениями.

**Председатель Парламента**