



Comisia securitate națională, apărare și ordine publică

Raport asupra Legii privind securitatea aeronautică (nr.216 din 25.06.2018), Reexaminare

Comisia securitate națională, apărare și ordine publică, sesizată în fond, a examinat obiecțiile și propunerile înaintate de Președintele Republicii Moldova în conformitate cu art.74 din Regulamentul Parlamentului, asupra Legii privind securitatea aeronautică, adoptată de plenul Parlamentului la 23 noiembrie 2018.

Astfel, Președintele țării consideră că prin legea în cauză forul legiutor a denaturat competențele autorităților publice centrale de stat responsabile de asigurarea securității aeronautice în favoarea agenților economici, și propune ca controlul de securitate: a pasagerilor, a bagajelor acestora, al proviziilor de bord, a vehiculelor, mărfurilor și al trimiterilor poștale, etc., să fie efectuate de către Poliția de Frontieră.

Comisia, cu votul majorității membrilor săi, a susținut integral obiecțiile și propunerile Președintelui țării, iar decizia argumentată a Comisiei se conține în sinteză, care împreună cu legea redactată este parte integrantă la prezentul raport.

Reieșind din cele enunțate, Comisia solicită plenului Parlamentului susținerea prin vot a deciziei adoptate de Comisie asupra obiecțiilor și propunerilor înaintate de către Președintele Republicii Moldova asupra Legii privind securitatea aeronautică.

Alexandru JIZDAN
Președinte al Comisiei

LEGE

privind securitatea aeronautică

Prezenta lege transpune:

– Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 97 din 9 aprilie 2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 7 din 12 ianuarie 2010;

– Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexă la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 91 din 3 aprilie 2009;

– parțial Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 338 din 19 decembrie 2009.

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Capitolul I

DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Scopul, domeniul de reglementare și sfera de aplicare

(1) Prezenta lege are ca scop asigurarea implementării cerințelor anexei 17 „Securitatea aeronautică” la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată

la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994, și ale altor tratate internaționale în domeniul securității aeronautice.

(2) Prezenta lege stabilește cadrul normativ de bază privind protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită.

(3) Pentru realizarea obiectivelor stabilite la alin. (1) și (2) sunt utilizate următoarele mijloace:

a) instituirea cadrului normativ de bază și a standardelor de bază în domeniul securității aviației civile (în continuare – *standarde de bază*);

b) instituirea mecanismelor de monitorizare a respectării standardelor respective.

(4) Prezenta lege se aplică:

a) autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;

b) aeroporturilor și părților de aeroporturi, situate pe teritoriul Republicii Moldova și care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare;

c) operatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile indicate la lit. a);

d) operatorilor aerieni înregistrați în Republicii Moldova;

e) entităților aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică, ce funcționează în spațiile situate în interiorul sau în afara zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la lit. a) sau prin intermediul acestora, și/sau operatorilor aerieni menționați la lit. b) și c).

Articolul 2. Cadrul normativ privind securitatea aeronautică

(1) Reglementarea juridică privind securitatea aeronautică se realizează în temeiul Constituției Republicii Moldova, al prezentei legi și al altor acte normative ale Parlamentului, al decretelor Președintelui Republicii Moldova, al ordonanțelor și hotărârilor Guvernului, al altor acte normative în domeniu, precum și al tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

(2) În cazul în care un tratat internațional la care Republica Moldova este parte conține alte prevederi decât cadrul normativ național privind securitatea aeronautică, se aplică prevederile tratatului internațional.

Articolul 3. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni principale semnifică:

act de intervenție ilicită – acțiune sau tentativă de acțiune care pune în pericol securitatea aviației civile, inclusiv:

- a) capturarea ilicită a aeronavei;
- b) deteriorarea aeronavei aflate în exploatare;
- c) luarea de ostatici la bordul aeronavei, pe aerodrom și/sau în aeroport;
- d) pătrunderea cu forța la bordul aeronavei, pe aerodrom și/sau în aeroport ori în locul amplasării mijloacelor și serviciilor de navigație aeriană;
- e) plasarea, în scopuri criminale, la bordul aeronavei, pe aerodrom și/sau în aeroport a articolelor interzise;
- f) utilizarea unei aeronave în exploatare în scopul cauzării decesului, a vătămarilor grave ale integrității corporale sau a pagubelor considerabile bunurilor și/sau mediului înconjurător;
- g) comunicarea informațiilor false care pot pune în pericol siguranța unei aeronave aflate în zbor sau la sol, a pasagerilor, a echipajelor, a personalului la sol și/sau a persoanelor aflate pe aerodrom, în aeroport și/sau la locul amplasării (în incinta) unei instalații aeroportuare sau a unui serviciu al aviației civile;

activități de monitorizare a conformității – procedură sau proces utilizat pentru evaluarea implementării prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile și ale altor acte normative în domeniul securității aeronautice;

aeronavă – aparat care se poate menține în atmosferă ca urmare a reacțiilor aerodinamice, altele decât reacțiile aerului cu suprafața terestră;

aeronavă aflată în zbor – aeronava se consideră aflată în zbor din momentul în care, fiind terminată îmbarcarea, toate ușile exterioare ale aeronavei au fost închise și până în momentul în care una dintre ușile respective este deschisă în vederea debarcării; în cazul aterizării forțate, aeronava se consideră aflată în zbor până în momentul în care autoritatea competentă ia în primire aeronava, persoanele și bunurile de la bordul acesteia;

aerodrom – suprafață delimitată (inclusiv clădirile, instalațiile și echipamentele aflate pe aceasta) terestră sau acvatică ori aflată pe o structură fixă, structură fixă off-shore sau structură plutitoare, destinată utilizării, integrale ori parțiale, în scopul decolării, aterizării, deplasării și/sau staționării aeronavelor;

aerodrom cu destinație dublă – ansamblul constituit din o suprafață terestră (sau acvatică) delimitată, clădirile, instalațiile și echipamentele aflate pe aceasta, care este destinat utilizării, totale sau parțiale, la decolarea, aterizarea, deplasarea și/sau staționarea aeronavelor civile și a celor de stat;

aeroport – ansamblul constituit din aerodrom, aerogară și anumite instalații aeroportuare, destinat primirii și expedierii aeronavelor, deservirii transportului aerian;

aeroport mixt de staționare – ansamblul constituit din aerodrom, aerogară și anumite instalații aeroportuare, destinat primirii și expedierii aeronavelor, utilizat pentru deservirea transportului aerian civil și a celui militar, precum și pentru asigurarea normelor privind apărarea și securitatea națională;

agent aeronautic – persoană fizică sau juridică, alta decât personalul aeronautic, certificată să desfășoare activități în domeniul aviației civile;

agent abilitat – transportator aerian sau entitate aeronautică care asigură măsurile de securitate aeronautică aferente transportului de mărfuri sau trimerelor poștale;

agent de securitate la bord – persoană abilitată de statul operatorului aerian și/sau de statul de înmatriculare a aeronavei pentru a călători la bordul unei aeronave cu scopul protecției aeronavei și persoanelor aflate la bordul acesteia împotriva actelor de intervenție ilicită;

articole interzise – arme, materiale explozive, toxice, radioactive sau periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenție ilicită ori care pot pune în pericol viața și sănătatea oamenilor ori securitatea aviației civile și a căror aflare în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor și transportare la bordul aeronavelor sunt interzise conform actelor normative în vigoare;

audit de securitate aeronautică – examinare detaliată a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, efectuată cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate complet, corect și în mod continuu;

auditor de securitate aeronautică – persoană care desfășoară activități de monitorizare a conformității la nivel național, în numele autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, aflată în subordinea organului central de specialitate în domeniul aviației civile, care este responsabilă de elaborarea, asigurarea coordonării și monitorizarea implementării prevederilor legislației în domeniul securității aeronautice, conform prezentei legi;

aviație civilă – totalitatea operațiunilor efectuate de aeronavele civile, excluzând operațiunile efectuate de aeronave de stat, precum aeronavele utilizate pentru servicii militare, vamale sau de poliție;

bagaj de cală – bagaj care poate fi transportat în cala unei aeronave;

bagaj de cală însoțit – bagaj transportat în cala unei aeronave, înregistrat pentru un zbor de către un pasager care călătorește cu aeronava respectivă;

bagaj de cală neînsoțit – bagaj care este transportat în calitate de încărcătură la bordul aeronavei în care se află posesorul acestuia sau la bordul altei aeronave;

bagaj de mână – bagaj care poate fi transportat în cabina de pasageri a aeronavei;

certificare a auditorului de securitate aeronautică – procedură de evaluare și confirmare oficială de către sau în numele autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a faptului că o persoană posedă competențele necesare pentru exercitarea atribuțiilor de auditor de securitate aeronautică la un nivel acceptabil, astfel cum este prevăzut în Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile;

controlul accesului – aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică prin care se poate preveni intrarea neautorizată a persoanelor și/sau vehiculelor;

control de securitate aeronautică – procedură de verificare, cu aplicarea mijloacelor tehnice sau de altă natură, efectuată în scopul identificării și/sau depistării articolelor interzise;

control de securitate al aeronavei – procedură de verificare a acelor părți ale interiorului unei aeronave la care ar fi putut avea acces pasagerii, precum și a calei aeronavei, în scopul depistării articolelor interzise și/sau a actelor de intervenție ilicită;

deficiență de securitate aeronautică – lipsa conformității cu o normă de securitate aeronautică;

echipamente de securitate aeronautică – dispozitive destinate utilizării independente sau ca părți componente ale unui sistem în scopul depistării articolelor interzise și/sau al protecției împotriva actelor de intervenție ilicită;

entitate aeronautică – persoană juridică, alta decât un operator aeronautic, care desfășoară activități în domeniul aviației civile;

eșantion reprezentativ – selecție de informații, realizată în baza opțiunilor de monitorizare, suficientă ca număr și nivel de acoperire pentru a constitui drept temel pentru concluziile privind implementarea standardelor de bază;

examinare de securitate a aeronavei – inspectarea interiorului și a exteriorului accesibil al aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a actelor de intervenție ilicită;

expertiză de securitate aeronautică – reevaluarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în scopul de a determina vulnerabilitatea acestora față de actele de intervenție ilicită și de a recomanda măsuri de protecție corespunzătoare nivelului de pericol;

furnizor de provizii de aeroport recunoscut – furnizor ale cărui măsuri și proceduri de securitate aeronautică corespund normelor de securitate aeronautică și standardelor de bază într-o măsură suficientă pentru a permite livrarea proviziilor de aeroport în zonele de securitate cu acces restricționat;

furnizor de provizii de bord abilitat (furnizor abilitat) – furnizor ale cărui măsuri și proceduri de securitate aeronautică corespund normelor de securitate aeronautică și standardelor de bază într-o măsură suficientă pentru a permite livrarea proviziilor de bord direct în aeronavă;

furnizor de provizii de bord recunoscut – furnizor ale cărui măsuri și proceduri de securitate aeronautică corespund normelor de securitate aeronautică și standardelor de bază într-o măsură suficientă pentru a permite livrarea proviziilor de bord către un transportator aerian sau către un furnizor abilitat, fără a permite livrarea acestora direct în aeronavă;

furnizor recunoscut – furnizor de provizii de aeroport recunoscut sau furnizor de provizii de bord recunoscut;

incident de securitate aeronautică – caz de încălcare a normelor de securitate aeronautică care a produs consecințe negative imediate asupra securității și/sau siguranței persoanelor și a bunurilor;

informații de securitate sensibile – informații protejate, a căror divulgare neautorizată sau scurgere este de natură să aducă atingere intereselor securității aeronautice, accesul către informațiile respective fiind restricționat și fiind acordat în baza principiului „nevoia de a cunoaște”, adică este acordat doar persoanelor care au nevoie de informațiile respective pentru exercitarea atribuțiilor de serviciu;

inspector aeronautic – persoană calificată corespunzător, abilitată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să efectueze inspecții de securitate aeronautică;

inspecție de securitate aeronautică – examinare a implementării măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă acestea se aplică eficient și în conformitate cu standardele de bază aplicabile și al identificării posibilelor deficiențe de securitate aeronautică;

interviu – convorbire desfășurată de un auditor de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă măsurile și procedurile de securitate aeronautică sunt aplicate în conformitate cu legislația privind securitatea aeronautică;

lucrări aeriene – operațiuni aeriene cu caracter civil, efectuate de operatorii aerieni în interesul industriei, al agriculturii, al silviculturii, al sănătății publice sau al protecției mediului înconjurător; operațiuni de căutare și salvare, de cercetare științifică, de fotografiere, de monitorizare, de publicitate, precum și operațiuni efectuate în alte scopuri, în baza certificatului (autorizației) de operator aerian;

materialele transportatorului aerian – bunuri pentru care atât expeditorul, cât și destinatarul sunt transportatori aerieni sau bunuri care sunt folosite de un transportator aerian;

mărfuri – bunuri, altele decât bagajele, trimiterile poștale, poșta transportatorului aerian, materialele transportatorului aerian și proviziile de bord, care pot fi transportate la bordul unei aeronave;

măsură de securitate aeronautică – acțiune sau activitate privind asigurarea securității aeronautice, inclusiv aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică prin care se poate preveni introducerea articolelor interzise;

membru al echipajului – persoană desemnată de un operator aerian să execute sarcini la bordul unei aeronave, de regulă, membru al echipajului de zbor (pilot, inginer navigant) sau membru al echipajului de cabină;

membru al echipajului de cabină – membru al echipajului, calificat corespunzător, altul decât un membru al echipajului de zbor sau al personalului tehnic, și care este însărcinat de un operator aerian să exercite atribuții legate de siguranța pasagerilor și a zborului pe durata operațiunilor aeriene;

membru al echipajului de zbor – membru al echipajului, calificat corespunzător, care este însărcinat de un operator aerian să exercite atribuții legate de operarea aeronavei (pilot, inginer navigant);

observare – examinare vizuală efectuată de auditorul de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă măsurile și procedurile de securitate aeronautică sunt aplicate în conformitate cu legislația privind securitatea aeronautică;

operator aerian – persoană fizică sau juridică, angajată ori care se oferă să se angajeze într-o operațiune de transport aerian;

operator aeroportuar – persoană fizică sau juridică care efectuează exploatarea aerodromului și/sau aeroportului în baza certificatului eliberat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;

operator aeronautic – operator aerian sau operator aeroportuar;

pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poștale în transfer – pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poștale care pleacă cu o altă aeronavă decât cea cu care au sosit;

pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poștale în tranzit – pasageri, bagaje, mărfuri sau trimiteri poștale care pleacă cu aceeași aeronavă cu care au sosit;

pasager potențial perturbator – pasager care fie este deportat, fie i-a fost interzisă, de către autoritățile competente, intrarea pe teritoriul unui stat, fie este reținut conform legii;

parte critică a zonei de securitate cu acces restricționat – zonă între punctele de control și aeronava în care se află pasagerii, bagajul de mână și bagajul de cală care au fost supuse controlului de securitate aeronautică;

permis de aeroport – legitimație sau alt document eliberat unei persoane care activează în aeroport sau care, din motive întemeiate, are nevoie de acces autorizat în zona supravegheată sau zona de securitate cu acces restricționat, în scopul facilitării accesului și identificării; document eliberat în același scop pentru un mijloc de transport;

persoană deportată – persoană care a intrat, legal sau ilegal, pe teritoriul unui stat și care, în temeiul deciziilor autorităților competente, urmează să părăsească teritoriul statului respectiv;

poșta transportatorului aerian – trimitere poștală pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât și destinatar;

program de securitate aeronautică – ansamblul măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, instituite la nivel național ori la nivel de operator aeronautic/entitate aeronautică în scopul asigurării protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

provizii de aeroport – totalitatea bunurilor care urmează să fie vândute, folosite sau puse la dispoziție în zona de securitate cu acces restricționat;

provizii de bord – totalitatea bunurilor care urmează să fie luate la bordul unei aeronave pentru a fi utilizate, consumate sau cumpărate de către pasageri ori echipaj în timpul aflării aeronavei în zbor, cu excepția:

- a) bagajelor de mână;
- b) bunurilor transportate de alte persoane decât pasagerii;
- c) poștei transportatorului aerian și a materialelor transportatorului aerian;

securitate aeronautică – ansamblul măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, al resurselor umane și materiale destinat asigurării protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

serviciu aeroportuar de salvatori și pompieri – serviciu care realizează activitățile de prevenire și stingere a incendiilor conform cadrului normativ în domeniul apărării împotriva incendiilor;

test de securitate aeronautică – verificare a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în cadrul căreia autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau alte organe abilitate simulează, în mod confidențial, intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate;

transportator aerian – operator aerian certificat pentru efectuarea transportului aerian comercial de pasageri, de bagaje, de mărfuri și de trimiteri poștale;

trimitere poștală – trimitere de corespondență sau de alte bunuri, prezentată spre expediere și destinată serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale;

verificare – acțiune realizată de un auditor de securitate aeronautică pentru a stabili dacă o măsură sau procedură de securitate aeronautică este aplicată în conformitate cu standardele de bază;

verificarea antecedentelor – verificarea identității unei persoane, a cazierului judiciar al acesteia, altor informații (se aplică în raport cu persoana care urmează să efectueze controale de securitate aeronautică și/sau să pătrundă neînsoțită în zonele de securitate cu acces restricționat);

volumul anual de trafic – numărul total de pasageri care sosesc, pleacă și se află în tranzit pe parcursul unui an calendaristic;

vulnerabilitate – deficiență a măsurilor și/sau procedurilor de securitate aeronautică aplicate, care ar putea fi exploatată pentru comiterea unui act de intervenție ilicită;

zonă demarcată – spațiu separat prin puncte de control al accesului de o zonă de securitate cu acces restricționat ori, în cazul în care zona demarcată reprezintă o zonă de securitate cu acces restricționat, de alte zone de securitate cu acces restricționat;

zonă nonrestricționată – zonă a unui aeroport, inclusiv teritoriul și clădirile aferente sau părți ale acestora din afara zonei de operațiuni aeriene, către care persoanele au acces liber;

zonă de operațiuni aeriene – zonă a unui aeroport destinată decolării, aterizării și deplasării aeronavelor, inclusiv teritoriul și clădirile aferente sau părți ale acestora, accesul către care este restricționat;

zonă de securitate cu acces restricționat – parte a zonei de operațiuni aeriene în care, pe lângă restricționarea accesului, se aplică măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare;

zonă supravegheată – zonă a unui aeroport, inclusiv teritoriul și clădirile aferente sau părți ale acestora, accesul către care este supravegheat.

Capitolul II

AUTORITĂȚI ȘI STRUCTURI CU COMPETENȚE ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII AERONAUTICE

Articolul 4. Autoritățile competente în domeniul securității aeronautice

(1) Funcțiile de bază ale organului central de specialitate în domeniul aviației civile sunt elaborarea, asigurarea implementării și monitorizarea aplicării unui cadru normativ privind dezvoltarea durabilă a aviației civile în condițiile siguranței zborurilor, asigurării securității aeronautice și a calității serviciilor prestate.

(2) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile exercită următoarele atribuții principale:

a) prezintă Guvernului proiecte de acte normative și proiecte de documente de politici în domeniul securității aeronautice;

b) în comun cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, asigură executarea obligațiilor și realizarea drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale

care au ca obiect domeniul securității aeronautice și urmărește executarea acestora de celelalte părți ale tratatelor;

c) prezintă Guvernului spre aprobare Programul național de securitate în domeniul aviației civile;

d) aprobă Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile și Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile.

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este autoritatea competentă a Republicii Moldova în domeniul securității aeronautice, responsabilă de elaborarea cadrului normativ privind securitatea aeronautică, de asigurarea coordonării și monitorizarea implementării acestuia.

(4) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile exercită următoarele atribuții de bază:

a) elaborează și prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile spre avizare/aprobare proiectele de acte normative în domeniul securității aeronautice, prevăzute la alin. (2) lit. a) și c);

b) în comun cu alte autorități, elaborează propuneri de modificare a cadrului normativ privind securitatea aeronautică, pentru menținerea eficacității acestuia, precum și reevaluează măsurile și procedurile de securitate aeronautică în cazul comiterii unui act de intervenție ilicită;

c) asigură, în limitele competenței stabilite de prezenta lege, executarea obligațiilor și realizarea drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale în domeniu;

d) determină, în colaborare cu alte autorități și structuri cu competențe în domeniul securității aeronautice, modalitățile de implementare a prevederilor prezentei legi;

e) asigură condițiile de funcționare a comandamentelor operaționale antiteroriste pe durata pregătirii și desfășurării acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită;

f) examinează și avizează, în scopul asigurării securității aeronautice, proiectele de construcție și reconstrucție ale aerodromurilor/aeroporturilor, planurile amplasării unor noi construcții, instalații și/sau obiecte și cele privind efectuarea altor lucrări în vecinătatea aerodromurilor/aeroporturilor;

g) emite, în limitele competenței stabilite de prezenta lege, acte cu caracter administrativ, acte departamentale, aprobă regulamente, instrucțiuni, reguli, metodologii, alte acte normative cu caracter tehnic care conțin norme speciale, standarde, măsuri și proceduri din domeniul securității aeronautice;

h) efectuează certificarea, supravegherea și controlul asupra nivelului de asigurare a securității aeronautice și de respectare a normelor, a reglementărilor și a procedurilor naționale în domeniul securității aeronautice;

i) elaborează și asigură implementarea Programului național de control al calității în domeniul securității aviației civile și a Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile, coordonează și aprobă programele de instruire în domeniul securității aeronautice ale agenților aeronautici, precum și ale autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;

j) examinează și aprobă programele de securitate aeronautică ale operatorilor aeronautici și ale entităților aeronautice;

k) acordă asistență metodologică și consultativă agenților aeronautici, precum și autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice.

(5) Persoanele fizice și juridice care participă la asigurarea securității aviației civile au obligația de a prezenta auditorilor de securitate aeronautică care desfășoară activități de monitorizare a conformității informația necesară pentru îndeplinirea sarcinilor auditorilor respectivi.

(6) Auditorii de securitate aeronautică trebuie să dețină asupra lor dovada identității și calității, care să autorizeze desfășurarea activităților de monitorizare a conformității în numele autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și care să permită accesul acestora în toate zonele necesare pentru desfășurarea activităților respective.

(7) Auditorii de securitate aeronautică sunt abilitați:

a) să pretindă și să obțină acces imediat către toate spațiile relevante, inclusiv în aeronave și clădiri, în scopul desfășurării activităților de monitorizare a conformității;

b) să solicite implementarea corespunzătoare a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică și, după caz, repetarea anumitor acțiuni.

(8) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile publică, pe pagina web oficială a acesteia, măsurile și procedurile de securitate aeronautică care au un impact direct asupra pasagerilor. Prin derogare de la regula generală, măsurile și procedurile de securitate aeronautică care conțin informații de securitate sensibile sunt protejate. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile stabilește mecanismul privind protecția, gestionarea și acordarea accesului la informațiile de securitate sensibile.

Articolul 5. Alte autorități cu competențe în domeniul securității aeronautice

(1) Serviciul de Informații și Securitate exercită următoarele atribuții de bază:

a) desfășoară activități informative, activități contrainformative și activitate specială de investigație în scopul colectării informațiilor necesare prevenirii și contracarării riscurilor și amenințărilor privind securitatea aviației civile;

b) informează persoanele cu funcții de demnitate publică, în limitele competenței acestora, despre pericolul de comitere a unor fapte ce pot periclita securitatea aviației civile;

c) organizează și conduce activitatea comandamentelor operaționale antiteroriste pentru reglementarea situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;

d) elaborează și aprobă, în colaborare cu alte autorități cu competențe în domeniul securității aviației civile, Planul național de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;

e) planifică, organizează și desfășoară instruirea personalului responsabil de întreprinderea acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită, în conformitate cu planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;

f) asigură organizarea și desfășurarea cu regularitate a exercițiilor în vederea stabilirii, verificării și modernizării capacităților operaționale ale autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;

g) conduce acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită ale forțelor primite în subordine în situații excepționale, conform planurilor de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită.

(2) Poliția de Frontieră exercită următoarele atribuții de bază:

a) realizează, în limita competențelor, acțiuni de prevenire și depistare a actelor de intervenție ilicită, precum și pune în aplicare măsurile speciale privind investigarea acestora;

b) asigură menținerea ordinii publice;

c) acordă sprijin serviciilor de securitate ale operatorilor aeronautici în protecția zonelor de securitate cu acces restricționat;

d) asigură instruirea personalului Poliției de Frontieră în domeniul securității aviației civile;

e) participă la depistarea dispozitivelor și substanțelor explozive, la ridicarea articolelor interzise;

f) participă la realizarea măsurilor prevăzute de planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;

g) asigură prevenirea plasării ilegale la bordul aeronavelor a articolelor interzise și colaborează cu autoritățile competente în domeniul securității aeronautice și cu serviciile de securitate aeronautică în vederea identificării persoanelor care prezintă pericol din punctul de vedere al securității aeronautice;

h) asigură realizarea programelor de securitate aeronautică ale operatorilor aeroportuari, în limita competențelor acesteia;

i) efectuează controlul de securitate al pasagerilor, al bagajelor, al încărcăturilor, al proviziilor de bord, precum și, în limita competențelor, al proviziilor de aeroport, al personalului aeronautic și al personalului care activează în domeniul asigurării securității aeronautice;

j) efectuează, în limita competențelor, controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat.

(3) Ministerul Apărării exercită următoarele atribuții de bază:

a) organizează și poartă răspundere pentru executarea de către unitățile militare, dislocate permanent sau temporar în zona aerodromurilor cu destinație dublă și a aeroporturilor mixte de staționare, a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică stabilite de prezenta lege și de cadrul normativ conex;

b) organizează colaborarea unităților și subdiviziunilor Forțelor Aeriene ale Armatei Naționale și a altor unități militare cu structurile aviației civile în vederea realizării măsurilor de prevenire a actelor de intervenție ilicită.

(4) Serviciul Vamal, în procesul efectuării controlului vamal al pasagerilor și mărfurilor, acordă sprijin Poliției de Frontieră pentru prevenirea plasării ilicite la bordul aeronavelor a articolelor interzise, precum și a bunurilor și substanțelor care pot periclita securitatea aeronautică.

Articolul 6. Comitetul Național de Securitate Aeronautică

(1) În scopul asigurării și monitorizării respectării cadrului normativ privind securitatea aeronautică se instituie Comitetul Național de Securitate Aeronautică.

(2) Comitetul Național de Securitate Aeronautică asigură suportul decizional și procedural al acțiunilor întreprinse de către autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice pentru prevenirea actelor de intervenție ilicită. Comitetul Național de Securitate Aeronautică se convoacă o dată la 6 luni sau după necesitate.

(3) Comitetul Național de Securitate Aeronautică are următoarea componență:

a) secretarul de stat responsabil de domeniul aviației civile din cadrul organului central de specialitate în domeniul aviației civile;

b) câte un reprezentant cu funcție de conducere din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Apărării, Serviciului de Informații și Securitate, Serviciului de Protecție și Pază de Stat și Autorității Aeronautice Civile;

c) un reprezentant al furnizorului de servicii de navigație aeriană – Î.S. „MoldATSA”;

d) câte un reprezentant din partea fiecărui operator aeroportuar;

e) 3 reprezentanți ai operatorilor aerieni;

f) 2 reprezentanți ai celorlalte entități aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică, precum este prevăzut de prezenta lege și de actele normative pentru punerea acestora în aplicare.

(4) Componența nominală a Comitetului Național de Securitate Aeronautică și regulamentul privind organizarea și funcționarea acestuia se aprobă de către Guvern.

(5) Secretariatul Comitetului Național de Securitate Aeronautică este asigurat de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Articolul 7. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică

(1) În scopul coordonării activității tuturor autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aviației civile, al elaborării și realizării măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, în aeroporturile din Republica Moldova activează comisii aeroportuare de securitate aeronautică.

(2) În componența comisiei aeroportuare de securitate aeronautică intră conducătorul operatorului aeroportuar, reprezentanții organului central de specialitate în domeniul aviației civile, ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, ai Poliției de Frontieră, ai Serviciului de Informații și Securitate, ai Serviciului de Protecție și Pază de Stat, ai Serviciului Vamal, care își desfășoară activitatea în aeroport, comandantul unității militare de aviație (în cazul aeroporturilor mixte de staționare), șefii serviciilor de securitate al operatorului aeroportuar și ale operatorilor aerieni care activează în cadrul aeroportului. În activitatea comisiei aeroportuare de securitate aeronautică pot fi antrenate, în scop consultativ, și alte persoane cu funcție de răspundere, precum și specialiști în domeniul securității aeronautice. Regulamentul-cadru privind organizarea și funcționarea comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică se aprobă de către Guvern. Pentru fiecare aeroport, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă componența nominală a comisiei aeroportuare de securitate aeronautică și regulamentul privind organizarea și funcționarea acesteia.

(3) Comisia aeroportuară de securitate aeronautică exercită următoarele atribuții de bază:

a) coordonează activitatea ce ține de aplicarea în aeroport a prevederilor prezentei legi;

b) exercită controlul asupra realizării programelor de securitate aeronautică ale operatorilor aeroportuari;

c) asigură evaluarea permanentă a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în raport cu condițiile normale, perioadele cu nivel sporit de pericol și

situațiile excepționale, precum și corespunderea acestora nivelului de pericol existent.

(4) Hotărârile comisiei aeroportuare de securitate aeronautică sunt executorii pentru persoanele fizice și juridice care desfășoară activitate pe aeroportul respectiv.

(5) Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică prezintă anual autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informația privind starea securității aeronautice în aeroporturi, măsurile și procedurile de securitate aeronautică implementate și cele planificate, în vederea sporirii nivelului securității aeronautice.

Articolul 8. Grupul consultativ al părților interesate

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile poate institui un grup consultativ al părților interesate, format din entități care activează în domeniul securității aeronautice ori a căror activitate este direct influențată de nivelul securității aeronautice. Rolul grupului respectiv este exclusiv de a oferi consultanță organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Regulamentul de organizare și funcționare al grupului consultativ al părților interesate, precum și componența nominală se aprobă de către organul central de specialitate în domeniul aviației civile.

(3) În procesul elaborării cadrului normativ subordonat prezentei legi, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile transmite toate informațiile necesare grupului consultativ al părților interesate.

Articolul 9. Cooperarea internațională în domeniul aviației civile

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile, în comun cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, prezintă propuneri cu privire la încheierea tratatelor internaționale ce au ca obiect de reglementare domeniul securității aeronautice, conform prevederilor legislației în vigoare.

(2) În scopul eficientizării cooperării internaționale în domeniul securității aeronautice, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile:

a) încheie acorduri interdepartamentale cu instituțiile similare din alte state și asigură implementarea acordurilor respective în conformitate cu prevederile legislației;

b) colaborează cu autoritățile competente ale statelor interesate în vederea perfecționării cadrului juridic, metodelor și mijloacelor de prevenire și suprimare a actelor de intervenție ilicită;

c) reprezintă Republica Moldova în organizațiile internaționale în domeniu și în autoritățile similare străine, în limitele competenței atribuite prin prezenta lege;

d) exercită atribuțiile autorității competente în soluționarea problemelor de ordin interstatal privind reglementarea situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;

e) menține relații de colaborare cu instituțiile similare din străinătate pentru realizarea atribuțiilor sale, cooperează cu autoritățile din domeniul aviației civile din alte state și cu organizațiile internaționale competente în domeniul reglementat de prezenta lege, inclusiv prin încheierea acordurilor de colaborare;

f) propune încheierea tratatelor prin care să se recunoască echivalența standardelor de securitate aeronautică aplicate în alt stat cu cele stabilite în temeiul prezentei legi;

g) asigură protecția necesară și determină modalitățile de procesare a informațiilor de securitate sensibile, inclusiv a informațiilor oferite de alte state sau referitoare la alte state, pentru a nu admite utilizarea inadecvată sau divulgarea acestor informații;

h) în cazul în care dispune de informații autentice referitoare la un pericol care amenință interesele aviației civile a altui stat, transmite aceste informații, prin canale stabilite, autorităților competente a statului respectiv;

i) realizează, în limitele posibilităților practice, solicitările autorităților competente ale altor state privind aplicarea unor măsuri speciale de securitate aeronautică pentru anumite curse aeriene operate de operatorii aerieni ai statelor respective;

j) examinează, în colaborare cu autoritățile publice abilitate, cererile altor state de a permite prezența personalului înarmat la bordul aeronavelor operatorilor aerieni ai statului respectiv, care operează zboruri în Republica Moldova.

Articolul 10. Măsuri de securitate aeronautică solicitate de alte state

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile examinează solicitările altui stat privind aplicarea unor măsuri suplimentare de securitate aeronautică față de cele prevăzute cu referință la zborurile cu plecare dintr-un aeroport din Republica Moldova, având ca destinație sau survolând statul respectiv.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile examinează aplicarea măsurilor solicitate în conformitate cu alin. (1) și formulează răspunsul adresat statului respectiv.

(3) Prevederile alin. (1) și (2) nu se aplică în cazul în care solicitarea altor state este limitată la un anumit zbor de la o dată precisă.

Articolul 11. Obligațiile și împuternicirile comandantului aeronavei

(1) În timpul aflării aeronavei în zbor, comandantul aeronavei asigură securitatea și ordinea la bordul aeronavei. Comandantul este autorizat să ia toate măsurile necesare pentru a suprima un pericol, existent ori potențial, la adresa securității persoanelor și/sau bunurilor de la bordul aeronavei ori a aeronavei.

(2) Persoanele care se află la bordul aeronavei respectă indicațiile comandantului aeronavei și ale reprezentanților acestuia.

(3) În cazul în care, comandantul aeronavei are motive întemeiate să creadă că o persoană a comis sau este pe cale de a comite un act de intervenție ilicită la bord, acesta poate să ia, în legătură cu persoana respectivă, măsuri relevante și corespunzătoare situației, inclusiv măsuri de constrângere, necesare asigurării securității aeronavei, a persoanelor și a bunurilor de la bordul acesteia.

(4) Comandantul aeronavei ia măsuri relevante și corespunzătoare situației, în special:

- a) stabilește identitatea persoanei;
- b) asigură securizarea bunurilor;
- c) asigură efectuarea controlului persoanei;
- d) asigură încătușarea persoanei, în cazul în care există pericolul că aceasta va ataca membrii echipajului ori alte persoane sau va deteriora bunurile, pentru a permite debarcarea persoanei respective după aterizare și predarea acesteia autorităților competente.

(5) Aplicarea forței fizice se admite dacă alte mijloace sau căi de constrângere nu sunt în măsură să înlăture pericolul existent. Doar agentul de securitate la bord are dreptul să folosească mijloace speciale și/sau arme. Necesitatea aplicării forței fizice, a mijloacelor speciale ori a armelor, precum și intensitatea aplicării se determină în funcție de circumstanțele situației date, de tipul și nivelul de pericol, precum și de caracteristicile individuale și identitatea persoanei împotriva căreia urmează a fi aplicate, cu respectarea principiului proporționalității.

(6) În scopul aplicării măsurilor de constrângere pe care este în drept să le ia, comandantul aeronavei este în drept să pretindă ajutorul celorlalți membri ai

echipajului sau să-i împuternicească să le aplice și, fără dreptul de a impune, poate solicita concursul pasagerilor sau să-i împuternicească să le aplice. Membrul echipajului poate, fără o astfel de împuternicire, să ia măsuri preventive raționale dacă are motiv să creadă că o acțiune în acest sens este imediat necesară pentru a asigura securitatea aeronavei ori a persoanelor și/sau a bunurilor de la bordul aeronavei.

(7) Dacă măsurile indicate la alin. (1)–(6) au fost realizate în conformitate cu prezenta lege, comandantul aeronavei, membrii echipajului, pasagerii, proprietarul aeronavei, persoana care exploatează aeronava și persoana în numele căreia a fost operat zborul sunt absolviți de răspundere în cadrul procedurii angajate pe baza prejudiciului suferit de persoana care a făcut obiectul măsurilor respective.

Capitolul III

PROGRAMELE DE SECURITATE AERONAUTICĂ

Articolul 12. Programul național de securitate în domeniul aviației civile

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile prezintă Guvernului spre aprobare Programul național de securitate în domeniul aviației civile, elaborat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile monitorizează aplicarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile.

(2) Programul național de securitate în domeniul aviației civile definește responsabilitățile pentru punerea în aplicare a standardelor de bază și descrie măsurile care le sunt solicitate autorităților administrației publice, operatorilor aeronautici și entităților aeronautice în acest scop.

Articolul 13. Programul de securitate aeronautică al operatorului aeroportuar

(1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile și ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul aeroportuar urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.

(2) Programul de securitate al operatorului aeroportuar este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.

Articolul 14. Programul de securitate aeronautică al operatorului aerian

(1) Fiecare operator aerian elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile care trebuie realizate de operatorul aerian pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile și ale altor acte normative aplicabile, inclusiv ale altui stat în legătură cu operațiunile aeriene efectuate pe teritoriul statului respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul aerian urmează să monitorizeze respectarea măsurilor și procedurilor respective.

(2) Programul de securitate al operatorului aerian este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.

(3) În cazul în care programul de securitate aeronautică al operatorului aerian înregistrat în alt stat a fost recunoscut de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca îndeplinind prevederile alin. (1), programul respectiv este validat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Validarea se efectuează fără a aduce atingere dreptului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de a solicita oricărui operator aerian înregistrat în alt stat informații privind aplicarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică.

Articolul 15. Programul de securitate aeronautică al entității aeronautice

(1) Fiecare entitate aeronautică care, conform normelor de securitate aeronautică, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de entitatea aeronautică pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile și ale altor acte normative aplicabile, inclusiv ale altui stat în legătură cu operațiunile efectuate pe teritoriul statului respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care entitatea aeronautică urmează să monitorizeze respectarea măsurilor și procedurilor respective.

(2) Programul de securitate al entității aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.

Capitolul IV

STANDARDE DE BAZĂ PRIVIND SECURITATEA AVIAȚIEI CIVILE

Secțiunea 1

Măsuri preventive de securitate aeronautică

Articolul 16. Planificarea aeroportuară

(1) Poliția de Frontieră și operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea măsurilor prevăzute de art. 17–19, 25–27.

(2) La proiectarea și edificarea unor noi construcții aeroportuare sau la modificarea celor existente se iau în considerare toate normele privind aplicarea standardelor de bază.

(3) În aeroporturi sunt stabilite următoarele zone:

- a) zona nonrestricționată;
- b) zona operațiunilor aeriene;
- c) zonele de securitate cu acces restricționat;
- d) părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat.

(4) Amplasarea și destinația zonelor de securitate cu acces restricționat se stabilesc de către operatorii aeroportuari de comun acord cu autoritățile competente în domeniul securității aeronautice și se specifică în compartimentele corespunzătoare ale programelor de securitate ale operatorilor aeroportuari.

Articolul 17. Controlul accesului

(1) Pentru a preveni pătrunderea neautorizată a persoanelor și/sau vehiculelor în zona operațiunilor aeriene, accesul în zona respectivă este restricționat.

(2) Pentru a preveni pătrunderea neautorizată a persoanelor și/sau vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat, accesul în zonele respective este supus controlului.

(3) Accesul persoanelor și al vehiculelor în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat este permis numai în cazul în care acestea îndeplinesc condițiile de securitate aeronautică prevăzute de prezenta lege și actele normative subordonate.

(4) Autorizarea accesului personalului și al vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat se efectuează prin aplicarea regimului de permise de aeroport. Decizia privind acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricționat este luată de către operatorii aeroportuari, în conformitate cu prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile, cu aprobarea de către Poliția de Frontieră.

(5) Înainte de a i se elibera o legitimație de membru de echipaj sau un permis de aeroport care oferă drept de acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat, persoana trebuie să treacă cu succes printr-o verificare a antecedentelor, în conformitate cu normele stabilite de către Guvern.

(6) Operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea unui sistem de control al accesului prevăzut de prezentul articol.

(7) Controlul accesului este efectuat de Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari. Controlul comun al accesului este realizat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică.

Articolul 18. Controlul de securitate al vehiculelor

(1) În scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricționat, vehiculele care acced în zonele respective sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu normele stabilite de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

(3) Controlul de securitate al vehiculelor este realizat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică.

Articolul 19. Supravegherea, patrularea și alte controale fizice

(1) Aeroporturile și, după caz, zonele învecinate cu acces liber fac obiectul supravegherii, patrulării și al altor controale fizice în scopul identificării oricărui comportament suspect al persoanelor ori a vulnerabilităților care ar putea fi

exploatate în vederea comiterii unui act de intervenție ilicită, precum și în scopul descurajării persoanelor privind comiterea unor astfel de acte.

(2) Operatorii aeroportuari sunt responsabili de organizarea și asigurarea protecției zonelor de securitate cu acces restricționat prin aplicarea mijloacelor tehnice, a barierelor de protecție și a regimului de permise de aeroport.

(3) Persoanele care încalcă regulile privind accesul în zonele de securitate cu acces restricționat poartă răspundere conform Codului contravențional al Republicii Moldova.

Articolul 20. Securitatea aeronavelor

(1) Operatorii aeriени sunt responsabili de determinarea, organizarea și realizarea măsurilor de securitate aeronautică în scopul protecției pasagerilor, echipajelor, personalului de deservire la sol și a aeronavelor împotriva actelor de intervenție ilicită.

(2) Toate aeronavele beneficiază de protecție împotriva intervențiilor neautorizate.

(3) Modul de protecție a aeronavelor în aeroport este stabilit de operatorul aeroportuar, în comun cu operatorii aeriени, în conformitate cu prevederile actelor normative aprobate în temeiul prezentei legi. Protecția aeronavelor se asigură prin utilizarea mijloacelor tehnice de supraveghere și organizarea unui sistem de patrulare de către personalul serviciilor de securitate ale operatorilor aeronautici.

(4) Pe toată durata aflării aeronavei în zbor, operatorul aerian asigură protecția cabinei de pilotaj a aeronavei de accesul neautorizat.

(5) Înainte de plecare, aeronava este supusă unui control de securitate sau unei examinări de securitate aeronautică cu scopul de a se asigura că la bord nu sunt articole interzise. Aeronavele în tranzit sunt supuse măsurilor de securitate aeronautică corespunzătoare, în conformitate cu actele normative aprobate în temeiul prezentei legi.

Articolul 21. Securitatea sistemului de navigație aeriană

(1) Instalațiile de navigație aeriană care au o importanță vitală pentru activitatea aviației civile sunt protejate de serviciul de securitate al furnizorului de servicii de navigație aeriană și/sau de cel al operatorului aeroportuar împotriva intervențiilor neautorizate.

(2) Lista instalațiilor de navigație aeriană, accesul și modul de protecție a acestora sunt specificate în programul de securitate aeronautică al furnizorului de servicii de navigație aeriană, ținându-se cont de măsurile și procedurile de securitate aeronautică aplicate în aeroportul în care sunt situate.

(3) Spațiile în care se operează cu echipament destinat furnizării serviciilor de control al traficului aerian sunt protejate de accesul neautorizat.

(4) Sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice utilizate în cadrul managementului traficului aerian și al furnizării de servicii de navigație aeriană, informația procesată prin intermediul sistemelor și rețelelor respective sunt securizate astfel încât să fie asigurată protecția informației împotriva accesului neautorizat, scurgerii, pierderii, distorsionării, precum și să fie asigurată protecția sistemelor și rețelelor respective împotriva manipulării cu acestea.

(5) Furnizorul de servicii de navigație aeriană elaborează planul de acțiuni în caz de situații excepționale legate de actele de intervenție ilicită și îl include în programul de securitate aeronautică al acestuia.

(6) Programul de securitate aeronautică al furnizorului de servicii de navigație aeriană este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.

Articolul 22. Securitatea cibernetică în domeniul aviației civile

(1) Asigurarea securității cibernetice în domeniul aviației civile reprezintă o atribuție a autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, precum și a instituției publice responsabile de implementarea politicii statului în domeniul securității cibernetice la nivel național.

(2) Operatorii aeronautici și entitățile aeronautice evaluează riscurile la adresa securității cibernetice, conform procedurii aprobate de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. În baza evaluării respective, operatorii aeronautici și entitățile aeronautice elaborează și implementează măsurile corespunzătoare de protecție în scopul asigurării confidențialității, integrității și accesibilității sistemelor informaționale și a rețelelor de comunicații electronice de importanță critică, precum și a datelor utilizate în aviația civilă, a căror afectare poate pune în pericol siguranța și securitatea aviației civile.

Secțiunea a 2-a

Controalele de securitate aeronautică

Articolul 23. Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână

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

(2) Înainte de zbor, operatorii aeronautici asigură supunerea pasagerilor și bagajelor acestora unui control de securitate. Pasagerii care refuză să se supună controlului de securitate nu sunt admiși la îmbarcare în aeronave. Comandantul aeronavei poate dispune, după caz, efectuarea controlului de securitate al pasagerilor și bagajelor de mână și în timpul aflării aeronavei în zbor.

(3) Pentru efectuarea controlului de securitate al pasagerilor și al bagajelor, operatorul aeroportuar dispune de echipamente de securitate aeronautică care să asigure depistarea articolelor interzise, precum și a bunurilor și substanțelor ce pot fi folosite la comiterea actelor de intervenție ilicită.

(4) Pasagerii care au fost supuși controlului de securitate nu trebuie să intre în contact cu persoanele care nu au fost supuse controlului respectiv. În cazul în care, din orice motive, acest contact a avut loc, se iau, după caz, următoarele măsuri:

a) se efectuează un control repetat al părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat;

b) înainte de îmbarcare, pasagerii și bagajele de mână ale acestora se supun repetat unui control de securitate;

c) dacă pasagerii care au trecut controlul de securitate au urcat la bordul aeronavei după contactarea persoanelor care nu au fost supuse controlului de securitate, aeronava respectivă este supusă repetat unui control de securitate.

(5) Pasagerii care necesită un control de securitate special, precum pasagerii cu stimulator cardiac și cei cu dizabilități, sunt supuși controlului de securitate fără aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică.

(6) Bunurile care prezintă pericol pentru securitatea aeronautică depistate în urma efectuării controlului de securitate sunt ridicate de către organele abilitate, în conformitate cu legislația în vigoare.

(7) Unele bunuri care nu sunt admise pentru transportare cu bagajele de mână pot fi transportate cu bagajele de cală. Procedurile de securitate aeronautică aplicate

în aceste cazuri sunt stabilite în programele de securitate aeronautică ale operatorilor aeronautici.

(8) Poliția de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

Articolul 24. Controlul de securitate al pasagerilor în transfer și în tranzit

(1) Pasagerii în transfer și bagajele de mână ale acestora pot fi exceptați de controlul de securitate în cazul în care sosesc dintr-un stat în care standardele de securitate aeronautică aplicate sunt recunoscute de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca fiind echivalente standardelor de bază.

(2) Pasagerii în tranzit și bagajele de mână ale acestora pot fi exceptați de controlul de securitate în cazul în care:

- a) rămân la bordul aeronavei;
- b) nu intră în contact cu pasagerii de la plecare supuși controlului de securitate, alții decât cei care se îmbarcă la bordul aeronavei respective;
- c) sosesc dintr-un stat în care standardele de securitate aeronautică aplicate sunt recunoscute de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca fiind echivalente standardelor de bază.

(3) În cazul în care nu este posibilă respectarea în totalitate a prevederilor alin. (2), la îmbarcare, pasagerii în transfer și în tranzit sunt supuși repetat controlului de securitate.

(4) Operatorii aeronautici stabilesc în programele de securitate aeronautică ale acestora măsuri privind controlul de securitate al pasagerilor în transfer și în tranzit pentru a exclude posibilitatea accesului acestora către bagajele de cală, precum și posibilitatea aducerii la bordul aeronavei a articolelor interzise prin contactarea persoanelor care nu au fost supuse controlului de securitate.

(5) Bagajele înregistrate care aparțin pasagerilor în transfer sunt supuse controlului de securitate în același mod ca și bagajele înregistrate ale pasagerilor îmbarcați în punctul inițial de călătorie. Operatorii aerieni nu admit transportul bagajelor în transfer până nu este confirmată prezența pasagerului respectiv la bordul aeronavei.

(6) Poliția de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

Articolul 25. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea

(1) Persoanele, altele decât pasagerii, și bunurile transportate de către acestea sunt supuse controlului de securitate la intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat în scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele respective.

(2) Persoanele, altele decât pasagerii, și bunurile transportate de către acestea sunt supuse controlului de securitate la intrarea în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat în scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele respective.

(3) Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea controlului de securitate aeronautică prevăzut de prezentul articol.

(4) Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea este realizat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică.

Articolul 26. Controlul de securitate al vehiculelor pentru care s-a autorizat accesul în zona de securitate cu acces restricționat

(1) La intrarea în zona de securitate cu acces restricționat, vehiculele pentru care s-a autorizat accesul în zona respectivă sunt supuse controlului de securitate în modul stabilit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) La intrarea în zona de securitate cu acces restricționat, vehiculele misiunilor diplomatice și cele ale oficiilor consulare acreditate în Republica Moldova, precum și cele ale personalului acestora, pentru care s-a autorizat accesul în zona respectivă, sunt supuse controlului de securitate, cu respectarea prevederilor tratatelor internaționale la care Republica Moldova este parte.

(3) Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

(4) Controlul de securitate al vehiculelor pentru care s-a autorizat accesul în zona de securitate cu acces restricționat este realizat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică.

Articolul 27. Controlul de securitate al pasagerilor cu statut special

(1) Președintele Republicii Moldova, Președintele Parlamentului, Prim-ministrul și membrii familiei acestora care îi însoțesc, șefii de state, de parlamente și de guverne și membrii familiilor acestora, aflați în vizită oficială în Republica Moldova, precum și bagajul de mână și de cală deținut de persoanele respective nu se supun controlului de securitate aeronautică.

(2) Pasagerii care dispun de imunitate diplomatică sunt supuși controlului de securitate.

(3) Valizele diplomatice sau consulare cu însemnele statului sunt supuse controlului de securitate, dar nu sunt supuse deschiderii și nici reținerii, cu condiția ca acestea să fie sigilate și/sau să poarte semne exterioare vizibile ce ar confirma conținutul lor special, iar persoana în a cărei responsabilitate se află aceste valize să prezinte actul de identitate și autorizația/împuternicirea corespunzătoare, care să îi autentifice statutul și în care este indicat numărul valizelor diplomatice sau consulare însoțite. Celelalte bagaje de mână ale persoanei respective sunt supuse controlului de securitate în modul stabilit.

Articolul 28. Controlul de securitate al bagajelor de cală

(1) Pentru prevenirea introducerii articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei, toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate înainte de îmbarcare în aeronavă.

(2) Bagajele de cală în transfer pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care sosesc dintr-un stat în care standardele de securitate aeronautică aplicate sunt recunoscute de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca fiind echivalente standardelor de bază.

(3) Bagajele de cală în tranzit pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.

(4) Poliția de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

Articolul 29. Controlul de securitate al bagajelor de cală neînsoțite

(1) Operatorii aeronautici și personalul de deservire la sol acceptă bagaje numai de la pasagerii care dispun de bilete de călătorie. După primirea și înregistrarea bagajelor de cală însoțite, este asigurată protecția acestora de accesul neautorizat

până în momentul îmbarcării la bordul aeronavei. Accesul în zona de prelucrare a bagajelor este permis numai personalului autorizat. Nu se admite îmbarcarea la bordul aeronavei a bagajelor neînregistrate.

(2) Bagajele de cală care devin neînsoțite din alte motive decât cele menționate la art. 36 trebuie supuse unor controale de securitate suplimentare, în modul stabilit de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Poliția de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

Articolul 30. Controlul de securitate al mărfurilor și al trimerilor poștale

(1) Înainte de a fi îmbarcate în aeronavă, mărfurile și trimerile poștale sunt supuse măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică stabilite în Programul național de securitate în domeniul aviației civile. În cazul în care operatorul aerian nu a aplicat însuși măsurile și procedurile respective sau aplicarea acestora nu a fost confirmată și atestată de către un agent abilitat, operatorul aerian nu acceptă transportarea mărfurilor și trimerilor poștale respective la bordul unei aeronave.

(2) Mărfurile și trimerile poștale în transfer pot fi supuse și altor controale de securitate, aprobate de organul central de specialitate în domeniul aviației civile în temeiul art. 44 alin. (2) lit. f).

(3) Mărfurile și trimerile poștale în tranzit pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.

(4) Poliția de Frontieră este responsabilă de implementarea controlului de securitate prevăzut de prezentul articol.

Articolul 31. Controlul de securitate al proviziilor de bord

(1) Controlul de securitate al proviziilor de bord este efectuat de către Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aerieni.

(2) Operatorii aeronautici stipulează în programele de securitate aeronautică ale acestora și realizează măsuri și proceduri de securitate aeronautică necesare pentru asigurarea securității proviziilor de bord și prevenirea plasării articolelor interzise în proviziile de bord.

(3) Furnizorii de provizii de bord stipulează în programele de securitate aeronautică ale acestora și realizează măsuri și proceduri de securitate aeronautică

necesare pentru prevenirea plasării articolelor interzise în proviziile de bord. Furnizorii de provizii de bord asigură paza proviziilor aflate în afara aeroportului de la punctul de producție și până la aeroport.

Articolul 32. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport

(1) Controlul de securitate al proviziilor de aeroport destinate vânzării sau utilizării în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv al proviziilor destinate magazinelor duty-free și restaurantelor, este efectuat de către Poliția de Frontieră.

(2) Controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la alin. (1), este efectuat de către operatorii aeroportuari.

Secțiunea a 3-a

Măsuri de protecție pentru asigurarea securității aeronautice

Articolul 33. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână

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

(2) Securitatea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat este asigurată prin utilizarea dispozitivelor de blocare și a altor mijloace de control în toate punctele de acces.

(3) Pasagerii care pleacă și care au trecut controlul de securitate nu intră în contact cu pasagerii care sosesc, cu excepția cazului în care pasagerii sosesc dintr-un stat în care standardele de securitate aeronautică aplicate sunt recunoscute de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca fiind echivalente standardelor de bază.

Articolul 34. Pasagerii potențial perturbatori

Înainte de plecare, precum și pe durata aflării aeronavei în zbor, pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare, stabilite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în temeiul art. 44 alin. (3) lit. m).

Articolul 35. Protecția bagajelor de cală

Bagajele de cală care urmează să fie îmbarcate în aeronavă sunt protejate de orice intervenții neautorizate începând cu momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau în care sunt predate operatorului aerian, luându-se în considerare evenimentul care a avut loc mai întâi, și până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate.

Articolul 36. Concordanța între bagajele de cală și pasageri

(1) Fiecare bagaj de cală este identificat ca fiind însoțit sau neînsoțit.

(2) Bagajele de cală neînsoțite nu sunt transportate, cu excepția cazului în care au fost fie separate din motive independente de voința pasagerului, fie supuse unor măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare, în conformitate cu actele normative aprobate în temeiul prezentei legi.

Articolul 37. Protecția mărfurilor și trimiterilor poștale

Mărfurile și trimiterile poștale destinate transportării la bordul unei aeronave sunt protejate de orice intervenții neautorizate începând cu momentul în care au fost supuse măsurilor de securitate aeronautică și până aeronava care le transportă începe să se considere aflată în zbor.

Articolul 38. Protecția poștei transportatorilor aerieni și materialelor transportatorilor aerieni

În scopul prevenirii introducerii articolelor interzise la bordul aeronavei, poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse măsurilor de securitate aeronautică stabilite în programul de securitate al operatorului aerian și protejate până la îmbarcarea acestora în aeronavă.

Articolul 39. Protecția proviziilor de bord

În scopul prevenirii introducerii articolelor interzise la bordul aeronavei, proviziile de bord, inclusiv alimentele destinate transportului sau folosirii la bordul aeronavei, sunt supuse controlului de securitate și sunt protejate până la îmbarcarea acestora în aeronavă, de către operatorul aerian și/sau agenții aeronautici ce își desfășoară activitatea în zona de securitate.

Articolul 40. Protecția proviziilor de aeroport

În scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricționat, proviziile destinate vânzării sau folosirii în zonele respective, inclusiv proviziile destinate magazinelor duty-free/restaurantelor aflate în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat, sunt protejate de către operatorii aeroportuari și/sau agenții aeronautici ce își desfășoară activitatea în zonele respective.

Secțiunea a 4-a**Măsuri de securitate aeronautică la bordul aeronavei aflate în zbor****Articolul 41. Măsuri de securitate aeronautică la bordul aeronavei aflate în zbor**

(1) Accesul persoanelor neautorizate în cabina de pilotaj a aeronavei este interzis pe durata aflării acesteia în zbor.

(2) În vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în timpul aflării aeronavei în zbor sunt luate măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare, precum instruirea membrilor echipajului.

(3) La bordul aeronavei armele sunt transportate în cală. Prin derogare, armele pot fi transportate în alte compartimente ale aeronavei dacă au fost îndeplinite condițiile de securitate aeronautică prevăzute de prezenta lege, iar statele survolate, tranzitate și de destinație au eliberat o autorizație în acest sens.

Articolul 42. Transportul autorizat al armelor

(1) Transportul armelor în cabina de pasageri a aeronavei este permis:

- a) personalului autorizat, în cazul asigurării securității persoanelor care beneficiază de protecție și pază de stat;
- b) personalului autorizat, în cazul însoțirii încărcăturilor speciale sau diplomatice;
- c) personalului autorizat, în cazul escortării persoanelor aflate sub arest;
- d) agenților de securitate la bord.

(2) În alte cazuri decât cele specificate la alin. (1), transportul armelor albe și al armelor de foc se admite doar în locuri inaccesibile persoanelor de la bordul aeronavei pe toată durata aflării aeronavei în zbor, cu condiția că o persoană autorizată de organul competent atestă că arma de foc este descărcată.

(3) Pe durata aflării aeronavei în zbor, aplicarea armelor de foc la bordul acesteia este interzisă.

(4) Comandantul aeronavei și membrii echipajului trebuie să fie informați cu privire la numărul persoanelor de la bordul aeronavei care poartă arme și cu privire la locurile ocupate de acestea.

Articolul 43. Transportarea persoanelor aflate sub arest, a persoanelor deportate și a persoanelor suferinde de tulburări psihice

(1) În cazul transportării persoanelor aflate sub arest se respectă următoarele măsuri și proceduri de securitate aeronautică:

a) organul competent, cu cel puțin 24 de ore până la îmbarcare, informează operatorul aerian, Poliția de Frontieră și Serviciul Vamal despre data transportării, numărul cursei aeriene, numărul persoanelor aflate sub arest și al celor din escortă;

b) persoanele aflate sub arest sunt transportate la bordul aeronavei numai sub escorta persoanelor autorizate din cadrul organelor de drept;

c) reprezentantul operatorului aerian informează membrii escortei despre eventualele pericole pentru securitatea zborului în cazul în care aceștia ar întreprinde acțiuni în timpul comiterii actului de intervenție ilicită fără permisiunea comandantului aeronavei;

d) escorta asigură ca persoana aflată sub arest să nu dețină asupra sa articole interzise;

e) escorta va dispune de mijloacele necesare pentru limitarea libertății de acțiune a persoanelor escortate pe întreaga durată a aflării aeronavei în zbor;

f) comandantul aeronavei și membrii echipajului, precum și pasagerii autorizați să transporte arme de foc cu cursa respectivă în cabina de pasageri a aeronavei sunt informați despre transportarea persoanelor aflate sub arest și a escortei, inclusiv despre locurile ocupate de acestea;

g) îmbarcarea persoanelor aflate sub arest și a escortei este efectuată înaintea îmbarcării celorlalți pasageri, iar debarcarea – după ce ceilalți pasageri părăsesc aeronava.

(2) În cazul transportării persoanelor deportate, autoritățile competente ale Republicii Moldova comunică instituțiilor competente ale statelor tranzitate și de destinație motivul transportării și riscul pe care îl prezintă transportarea persoanelor respective. În asemenea cazuri, operatorul aerian ia măsurile necesare pentru asigurarea siguranței zborului. Transportarea persoanelor deportate se efectuează numai după consultarea prealabilă a operatorului aerian pentru a se stabili dacă persoanele respective ar putea prezenta pericol pentru siguranța zborului și dacă trebuie luate măsuri de securitate aeronautică suplimentare.

(3) Persoana suferindă de tulburări psihice, considerată drept sursă de pericol pentru siguranța zborului, poate fi transportată la bordul aeronavei numai însoțită de persoana însărcinată cu ocrotirea, capabilă de a suprima acțiunile nedorite ale acesteia pe durata aflării aeronavei în zbor. Operatorul aerian este în drept să refuze îmbarcarea persoanei suferinde de tulburări psihice în baza recomandărilor prestatorului de servicii medicale din cadrul aeroportului ori ale serviciului de securitate al operatorului respectiv.

Articolul 44. Măsuri privind punerea în aplicare a standardelor de bază

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile instituie măsuri generale destinate să completeze elemente ale standardelor de bază.

(2) Măsurile generale prevăzute la alin. (1) vizează:

- a) metodologia desfășurării controalelor de securitate aeronautică;
- b) categoriile de bunuri și substanțe care pot fi declarate articole interzise;
- c) motivele pentru care poate fi acordat accesul în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat – cu referință la controlul accesului;
- d) metodele admise pentru desfășurarea controlului de securitate al vehiculelor, controalelor și examinărilor de securitate aeronautică ale aeronavei;
- e) criteriile privind recunoașterea echivalenței standardelor de securitate aeronautică ale altor state;
- f) condițiile în care mărfurile și trimiterile poștale sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate aeronautică, precum și criteriile și etapele desemnării agenților abilitați;
- g) condițiile în care poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate aeronautică;
- h) condițiile în care proviziile de bord și proviziile de aeroport sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate aeronautică, precum și criteriile și etapele desemnării furnizorilor abilitați și a furnizorilor recunoscuți;
- i) criteriile privind stabilirea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat;
- j) criteriile de recrutare a personalului și metodele de instruire a acestuia;
- k) condițiile în care pot fi aplicate proceduri speciale de securitate aeronautică sau derogări de la standardele de bază;
- l) alte măsuri generale menite să completeze elemente neesențiale ale standardelor de bază și care nu sunt prevăzute la data intrării în vigoare a prezentei legi.

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie măsuri detaliate privind punerea în aplicare a standardelor de bază și măsurilor generale prevăzute la alin. (2), care includ:

- a) cerințele și procedurile privind controalele de securitate aeronautică;
- b) lista articolelor interzise;
- c) cerințele și procedurile privind controlul accesului;
- d) cerințele și procedurile privind controlul de securitate al vehiculelor, privind controlul și examinarea de securitate aeronautică a aeronavei;
- e) condițiile privind recunoașterea echivalenței standardelor de securitate aeronautică aplicate în alte state;
- f) procedura desemnării agenților abilitați, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia – cu referință la mărfurile și trimiterile poștale;
- g) cerințele și procedurile privind măsurile de securitate aeronautică aplicabile poștei transportatorului aerian și materialelor transportatorului aerian;
- h) procedura desemnării furnizorilor abilitați și a furnizorilor recunoscuți, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia – cu referință la proviziile de bord și proviziile de aeroport;
- i) procedura stabilirii părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat;
- j) cerințele privind recrutarea și instruirea personalului;
- k) procedurile speciale de securitate aeronautică și derogările de la măsurile de securitate aeronautică;
- l) cerințele privind specificațiile tehnice și procedurile de validare și utilizare a echipamentelor de securitate aeronautică;
- m) măsurile și procedurile aplicabile față de pasagerii potențial perturbatori.

Articolul 45. Derogări de la standardele de bază

(1) Standardele de bază nu se aplică pentru aeroporturile sau pentru zonele demarcate ale aeroporturilor în care traficul aerian este limitat cel puțin la:

- a) zboruri ale aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 15000 kg;
- b) zboruri ale elicopterelor;
- c) zboruri ale aeronavelor forțelor de ordine;
- d) zboruri ale aeronavelor serviciilor de salvatori și pompieri;
- e) zboruri ale aeronavelor prestatorilor de servicii medicale, ale serviciilor de urgență sau de salvare;
- f) zboruri ale aeronavelor operate în scopul cercetării și al dezvoltării;
- g) zboruri ale aeronavelor pentru lucrări aeriene;
- h) zboruri ale aeronavelor pentru acordarea ajutorului umanitar;
- i) zborurile operate de transportatori aerieni, de fabricanți de aeronave sau de societăți de întreținere a aeronavelor, care nu implică transportul de pasageri, de bagaje, de marfă sau de trimiteri poștale;

j) zboruri ale aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 45500 kg pentru transportul propriului personal, al pasagerilor neplătitori sau al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților operatorului aerian.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile instituie măsuri de securitate aeronautică alternative care să asigure un nivel de protecție corespunzător, pe baza unei evaluări locale a riscurilor în cadrul aeroporturilor sau al zonelor demarcate ale aeroporturilor, prevăzute la alin. (1).

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate stabili anumite criterii pentru a permite unele derogări de la standardele de bază, precum și institui măsuri de securitate aeronautică alternative care să asigure un nivel de protecție corespunzător, pe baza unei evaluări locale a riscurilor. Astfel de măsuri alternative se justifică prin aspecte ce țin cont de mărimea aeronavei sau de natura, dimensiunile ori frecvența operațiunilor sau a altor activități specifice.

(4) În cazul în care apar motive de a considera că nivelul de securitate aeronautică a fost compromis printr-o violare a sistemului de securitate, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură întreprinderea unor acțiuni corespunzătoare și prompte în scopul remedierii situației și al asigurării continuității securității aviației civile, conform unui plan de continuitate aprobat de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

Capitolul V

ECHIPAMENTELE DE SECURITATE AERONAUTICĂ

Articolul 46. Echipamentele de securitate aeronautică

(1) Echipamentele folosite în cadrul controalelor de securitate aeronautică și al altor măsuri de securitate aeronautică trebuie să corespundă cerințelor privind specificațiile tehnice stabilite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și să fie apte pentru realizarea măsurilor de securitate respective.

(2) Echipamentele de securitate aeronautică trebuie să dispună de certificate validate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) Echipamentele de securitate aeronautică sunt amplasate în încăperi (puncte de control) care corespund condițiilor de operare a mijloacelor tehnice respective, precum planificarea spațiului, parametrii tehnici, condiții de temperatură și umiditate.

(4) Cerințele privind specificațiile tehnice și procedurile de validare și utilizare a echipamentelor de securitate aeronautică se aprobă de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în temeiul art. 44 alin. (3) lit. 1).

Articolul 47. Operarea și întreținerea tehnică a echipamentelor de securitate aeronautică

(1) Pentru menținerea funcționalității echipamentelor de securitate aeronautică, acestea sunt operate numai de către personal instruit și abilitat cu operarea unor astfel de echipamente.

(2) Echipamentele de securitate aeronautică sunt exploatate conform documentației tehnice a producătorului și procedurilor stabilite în programele de securitate aeronautică ale agenților aeronautici, precum și ale autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice.

(3) Întreținerea tehnică a echipamentelor de securitate aeronautică este efectuată în conformitate cu graficele de revizii tehnice și reparații, specificate în programele de securitate aeronautică ale agenților aeronautici.

Capitolul VI PERSONALUL CARE ACTIVEAZĂ ÎN DOMENIUL ASIGURĂRII SECURITĂȚII AERONAUTICE

Articolul 48. Recrutarea și instruirea personalului care activează în domeniul asigurării securității aeronautice

(1) Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea controlului accesului și a altor controale de securitate aeronautică, precum și instructorii, inspectorii și auditorii de securitate aeronautică sunt recrutați, instruiți și certificați în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură elaborarea și implementarea programelor de instruire pentru toate categoriile de personal care participă la asigurarea securității aeronautice și persoanele, altele decât pasagerii, care solicită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat. Programul național

de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile se aprobă de organul central de specialitate în domeniul aviației civile.

(2) Personalul care aplică sau este responsabil de aplicarea controlului accesului și a altor controale de securitate aeronautică este recrutat, instruit și certificat în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile pentru a se asigura că deține aptitudinile necesare pentru a fi angajat și competența pentru a realiza sarcinile atribuite.

(3) Persoanele, altele decât pasagerii, care solicită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat beneficiază de instruire privind securitatea aeronautică înainte de eliberarea unui permis de aeroport sau a unei legitimații de membru de echipaj.

(4) Instruirile menționate la alin. (2) și (3) au loc sub forma unei instruiți inițiale și a instruirilor periodice.

(5) Agenții aeronautici și autoritățile cu competențe în domeniul securității aeronautice elaborează și implementează programe de instruire a personalului acestora în domeniul securității aeronautice, care sunt aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(6) În procesul angajării personalului serviciilor de securitate, agenții aeronautici au obligația de a asigura verificarea candidaților în conformitate cu normele stabilite de către Guvern și să coordoneze angajarea acestora cu Serviciul de Informații și Securitate.

Capitolul VII

ACȚIUNILE DE RĂSPUNS LA ACTELE DE INTERVENȚIE ILICITĂ

Articolul 49. Măsuri în cazul recepționării informației privind intenția de a comite un act de intervenție ilicită

(1) În cazul recepționării informației veridice privind intenția de a comite un act de intervenție ilicită asupra unei aeronave aflate la sol, operatorii aerieni, în comun cu operatorii aeroportuari, asigură protecția aeronavei respective în conformitate cu planurile proprii de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită. Dacă aeronava se află în zbor, furnizorul de servicii de navigație aeriană asigură în timp util informarea autorităților din statul aeroportului de destinație și a serviciilor de control al traficului aerian.

(2) În cazul recepționării informației veridice privind intenția de a comite un act de intervenție ilicită asupra unei aeronave aflate la sol sau în zbor, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează neîntârziat operatorul aerian și Poliția de Frontieră, care va efectua examinarea de securitate a aeronavei în conformitate cu procedura stabilită în vederea depistării articolelor interzise și altor bunuri sau substanțe periculoase.

(3) Operatorul aeroportuar asigură informarea Poliției de Frontieră, precum și desfășurarea acțiunilor de verificare și depistare.

Articolul 50. Planificarea, organizarea și conducerea acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită

(1) Agenții aeronautici elaborează instrucțiuni pentru personalul acestora, instituie sisteme de comunicație și asigură pregătirea personalului în scopul întreprinderii acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită, în conformitate cu planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită. Planurile respective sunt preventiv coordonate cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) În scopul asigurării eficienței măsurilor prevăzute de planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, Serviciul de Informații și Securitate asigură organizarea și desfășurarea cu regularitate a exercițiilor în vederea formării deprinderilor de interacțiune a tuturor participanților implicați în acțiunile de suprimare a actelor de intervenție ilicită.

(3) În cazul în care s-a comis un act de intervenție ilicită, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură notificarea autorităților interesate, după care întreprinde acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită conform planului de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită.

(4) În cazul situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, conducerea acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită se efectuează de către Comandamentul Operațional Antiterorist.

(5) În cazul în care o aeronavă este supusă unui act de intervenție ilicită la sol, Comandamentul Operațional Antiterorist ia măsurile necesare pentru asigurarea securității membrilor echipajului și a pasagerilor până în momentul în care vor putea relua zborul.

(6) În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită a aterizat pe teritoriul Republicii Moldova, autoritățile competente în domeniul securității

aeronautice iau măsurile necesare pentru a reține aeronava la sol, dacă decolarea acesteia nu este impusă de necesitatea majoră de protecție a vieții persoanelor.

Articolul 51. Acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită
întreprinse de către furnizorul de servicii de navigație aeriană

(1) Aeronava supusă unui act de intervenție ilicită poate intra în spațiul aerian al Republicii Moldova și poate ateriza pe orice aerodrom fără permisiunea prealabilă a furnizorului de servicii de navigație aeriană. Aeronava respectivă este deservită de către furnizorul de servicii de navigație aeriană în mod prioritar.

(2) După aterizare, aeronava supusă unui act de intervenție ilicită este direcționată spre un loc de staționare izolat și toate acțiunile ulterioare sunt întreprinse în conformitate cu planul operatorului aeroportuar privind reglementarea situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită.

(3) În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită survolează teritoriul Republicii Moldova, furnizorul de servicii de navigație aeriană asigură siguranța zborului pentru perioada aflării acesteia în spațiul aerian al Republicii Moldova, precum și transmiterea operativă a informației corespunzătoare furnizorilor de servicii de navigație aeriană din statele vecine și aeroportului de destinație, cunoscut sau presupus, pentru a întreprinde în timp util acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită.

(4) Modalitatea de informare privind deturnarea aeronavei, de schimb de informații, precum și acțiunile care urmează a fi întreprinse de către furnizorul de servicii de navigație aeriană sunt stabilite în programul de securitate aeronautică al furnizorului respectiv.

Articolul 52. Informarea organizațiilor și statelor interesate
privind actele de intervenție ilicită

(1) În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită a aterizat pe teritoriul Republicii Moldova, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează fără întârziere:

- a) statul de înmatriculare a aeronavei;
- b) statul de înregistrare a operatorului aerian;
- c) statele ai căror cetățeni au fost implicați în incident;
- d) statele ai căror cetățeni se află la bordul aeronavei în calitate de ostatici;
- e) Organizația Aviației Civile Internaționale.

(2) După suprimarea actului de intervenție ilicită comis pe teritoriul Republicii Moldova, autoritatea administrativă de implementare și realizare a

politicilor în domeniul aviației civile informează cât de curând Organizația Aviației Civile Internaționale despre toate aspectele privind asigurarea securității aeronautice legate de actul respectiv.

Articolul 53. Investigarea actelor de intervenție ilicită

(1) În scopul determinării eficienței măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică și efectuării modificărilor necesare după comiterea actului de intervenție ilicită, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile organizează investigarea actului de intervenție ilicită, cu participarea autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice.

(2) La investigarea actului de intervenție ilicită pot participa experți internaționali în domeniul securității aeronautice, precum și reprezentanți ai statelor interesate.

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile prezintă Organizației Aviației Civile Internaționale raportul final al investigării actului de intervenție ilicită în conformitate cu normele stabilite.

Capitolul VIII

**ASIGURAREA EFICIENȚEI
MĂSURILOR DE SECURITATE AERONAUTICĂ**

Secțiunea 1

**Programul național de control al calității
în domeniul securității aviației civile**

**Articolul 54. Programul național de control al calității
în domeniul securității aviației civile**

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează, prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile spre aprobare, asigură aplicarea și menține un program național de control al calității în domeniul securității aviației civile. Programul respectiv permite autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să evalueze nivelul securității aviației civile, precum și să monitorizeze conformitatea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate cu prevederile prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile, ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi.

(2) Obiectivele Programului național de control al calității în domeniul securității aviației civile (în continuare – *Program național de control al calității*) sunt verificarea, prin intermediul activităților de monitorizare a conformității, măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică implementate și determinarea nivelului de conformitate cu prevederile prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile, ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi.

(3) Programul național de control al calității permite depistarea și remedierea rapidă a deficiențelor de securitate aeronautică. Acesta prevede, de asemenea, că operatorii aeronautici și entitățile aeronautice responsabile de aplicarea standardelor de securitate aeronautică pe teritoriul Republicii Moldova sunt monitorizate direct și în mod sistematic de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau sub supravegherea acesteia.

(4) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile desfășoară activități de monitorizare a conformității și solicită remedierea tuturor deficiențelor de securitate aeronautice identificate într-un termen stabilit, în funcție de nivelul neconformității constatate. Neconformitățile în raport cu standardele de securitate aeronautică depistate în cadrul desfășurării activităților de monitorizare a conformității trebuie remediate în modul și în termenele stabilite de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(5) Abordarea activităților de remediere a deficiențelor de securitate și a măsurilor coercitive legale este graduală și proporțională deficiențelor de securitate depistate. Abordarea respectivă presupune urmarea progresivă a următoarelor etape, până la remedierea deficienței depistate:

- a) consultări și recomandări;
- b) avertizare oficială;
- c) aviz de executare/prescripție inspectorială;
- d) sancțiuni contravenționale și acțiuni judiciare.

(6) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate să omită una sau mai multe dintre etapele indicate la alin. (5), în special în cazul în care deficiența de securitate aeronautică este gravă sau recurentă.

Articolul 55. Conținutul Programului național de control al calității

(1) Programul național de control al calității stabilește activitățile de monitorizare a conformității și condițiile desfășurării acestora.

- (2) Programul național de control al calității include următoarele aspecte:
- a) structura organizațională, responsabilitățile și resursele autorității care desfășoară activitățile de monitorizare a conformității;
 - b) fișa postului și calificările necesare pentru auditorii de securitate aeronautică;
 - c) activitățile de monitorizare a conformității, inclusiv scopul auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate aeronautică; cazurile de încălcare, reală sau potențială, a normelor de securitate aeronautică în care este dispusă investigarea incidentelor de securitate; frecvența auditurilor și inspecțiilor de securitate aeronautică; clasificarea conformității măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate, corespunzător sistemului de clasificare a conformității;
 - d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică;
 - e) activitățile de remediere a deficiențelor de securitate, care să includă detalii privind raportarea acestora, acțiunile subsecvente și remedierea, în scopul asigurării conformității cu normele de securitate aeronautică;
 - f) măsurile coercitive legale și sancțiunile contravenționale;
 - g) prezentarea rapoartelor privind activitățile de monitorizare a conformității desfășurate, care să includă, după caz, schimbul de informații dintre autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aviației civile privind nivelurile de conformitate a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate;
 - h) procesul de monitorizare a unui aeroport; măsurile care trebuie luate de operatorul aeronautic și de entitatea aeronautică în materie de control intern al calității;
 - i) modul înregistrării și examinării rezultatelor Programului național de control al calității, în scopul identificării tendințelor și direcționării dezvoltării politicii în domeniul securității aviației civile.

Secțiunea a 2-a

Monitorizarea conformității în domeniul asigurării securității aeronautice

Articolul 56. Monitorizarea conformității

(1) Pentru asigurarea depistării și remedierii rapide a deficiențelor de securitate aeronautică, aeroporturile, operatorii aeronautici și entitățile aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică sunt monitorizate periodic de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Monitorizarea conformității se desfășoară în conformitate cu Programul național de control al calității, luându-se în considerare nivelul de risc, tipul și natura operațiunilor, standardele de securitate aeronautică aplicate, rezultatele controlului intern al calității în cazul operatorilor aeronautici și entităților aeronautice, precum și alți factori care influențează frecvența monitorizării conformității.

(3) Monitorizarea conformității vizează inclusiv implementarea și eficiența măsurilor de control intern al calității aplicate în aeroporturi, precum și de către operatorii aeronautici și entitățile aeronautice.

(4) Monitorizarea conformității în cadrul unui aeroport prevede îmbinarea ponderată a diferitor activități de monitorizare a conformității, care să ofere o viziune de ansamblu asupra implementării măsurilor de securitate aeronautică.

(5) Stabilirea priorităților și implementarea Programului național de control al calității se realizează independent de realizarea operațională a măsurilor de securitate aeronautică prevăzute de Programul național de securitate în domeniul aviației civile.

(6) Activitățile de monitorizare a conformității includ auditurile, inspecțiile, expertizele și testele de securitate aeronautică, precum și investigațiile incidentelor de securitate aeronautică.

Articolul 57. Metodologia desfășurării activităților de monitorizare a conformității

(1) Metodologia desfășurării activităților de monitorizare a conformității se aprobă de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și se conformează unei abordări standardizate, care include stabilirea sarcinilor, planificarea și pregătirea activității de monitorizare a conformității, activitatea desfășurată la fața locului, clasificarea constatărilor, elaborarea unui raport și remedierea deficiențelor de securitate aeronautică.

(2) Activitățile de monitorizare a conformității au la bază colectarea sistematică a informațiilor prin intermediul examinării documentelor, al observărilor, al interviurilor și al verificărilor.

(3) Monitorizarea conformității include atât activități anunțate, cât și activități neanunțate.

Articolul 58. Auditul de securitate aeronautică

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile desfășoară, cu o periodicitate prestabilită, audite de securitate aeronautică, care reprezintă o examinare detaliată a tuturor aspectelor programelor de securitate aeronautică ale agenților aeronautici, cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate în mod continuu și dacă se respectă un nivel uniform de

îndeplinire a normelor de securitate aeronautică. Examinarea respectivă include aplicarea unui eșantion reprezentativ de informații.

(2) Un audit de securitate aeronautică vizează una dintre următoarele categorii:

- a) totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate în cadrul unui aeroport;
- b) totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate de un terminal al aeroportului, un operator aeronautic sau o entitate aeronautică;
- c) o parte a Programului național de securitate în domeniul aviației civile.

(3) Metodologia desfășurării auditurilor de securitate aeronautică se aprobă de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și trebuie să includă următoarele etape:

- a) anunțarea auditului de securitate aeronautică și remiterea unui chestionar prealabil, după caz;
- b) etapa preliminară, care să includă examinarea chestionarului prealabil completat și a altor documente relevante;
- c) ședința inițială cu reprezentanții operatorului aeronautic/entității aeronautice, organizată înaintea demarării activității de la fața locului;
- d) activitatea desfășurată la fața locului;
- e) ședința finală și elaborarea unui raport;
- f) remedierea deficiențelor de securitate aeronautică și monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de deficiențe.

(4) Pentru a evalua implementarea măsurilor de securitate aeronautică, desfășurarea unui audit de securitate are la bază colectarea sistematică a informațiilor prin intermediul a cel puțin uneia dintre următoarele tehnici:

- a) examinarea documentelor;
- b) observare;
- c) interviu;
- d) verificare.

Articolul 59. Inspecțiile de securitate aeronautică

(1) În scopul stabilirii nivelului conformității și al eficienței măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile desfășoară, cu o periodicitate prestabilită sau inopinat, inspecții ale măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate de operatorii aeronautici, entitățile aeronautice și autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice.

(2) Inspecția de securitate aeronautică acoperă cel puțin un set de măsuri de securitate aeronautică interdependente prevăzute de standardele de bază și/sau de

actele normative aferente implementării acestora. Setul respectiv este monitorizat ca o activitate unică sau într-un termen rezonabil, care să nu depășească trei luni. Inspecția de securitate aeronautică include aplicarea unui eșantion reprezentativ de informații.

(3) În sensul prezentului articol, un set de măsuri de securitate aeronautică interdependente reprezintă un ansamblu de două sau mai multe măsuri prevăzute de standardele de bază și/sau de actele normative aferente implementării acestora, care au un impact reciproc atât de pregnant, încât realizarea măsurilor respective poate fi evaluată corespunzător doar dacă măsurile sunt examinate împreună. Seturile respective sunt stabilite în Programul național de control al calității.

(4) Inspecția de securitate aeronautică este desfășurată fără a fi anunțată. Dacă autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile consideră că acest lucru nu este oportun, inspecția respectivă poate fi anunțată. Metodologia desfășurării inspecțiilor de securitate aeronautică se aprobă de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și trebuie să includă următoarele etape:

- a) etapa preliminară;
- b) activitatea desfășurată la fața locului;
- c) informarea preliminară privind rezultatele inspecției de securitate aeronautică, în funcție de frecvența și rezultatele activității de monitorizare a conformității;
- d) elaborarea unui raport/înregistrarea rezultatelor inspecției de securitate aeronautică;
- e) remedierea deficiențelor de securitate aeronautică și monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de deficiențe.

(5) Pentru a evalua eficiența măsurilor de securitate aeronautică, desfășurarea inspecției de securitate aeronautică are la bază colectarea sistematică a informațiilor prin intermediul a cel puțin uneia dintre următoarele tehnici:

- a) examinarea documentelor;
- b) observare;
- c) interviu;
- d) verificare.

(6) Frecvența inspecțiilor de securitate aeronautică este determinată de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile în temeiul evaluării riscurilor. În cazul aeroportului cu cel mai mare volum anual de trafic, frecvența inspecțiilor tuturor seturilor de măsuri de securitate interdependente stabilite în Programul național de control al calității este de cel puțin o dată la douăsprezece luni, cu excepția cazului în care aeroportul a făcut obiectul unui audit de securitate aeronautică în perioada respectivă.

Articolul 60. Expertizele de securitate aeronautică

Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile efectuează expertize de securitate aeronautică ori de câte ori depistează necesitatea reevaluării măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în vederea identificării și înlăturării vulnerabilităților. Dacă este identificată o vulnerabilitate, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile solicită implementarea măsurilor de securitate aeronautică compensatorii, proporționale nivelului de risc.

Articolul 61. Testele de securitate aeronautică

(1) În scopul stabilirii eficienței, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile efectuează testarea echipamentelor de securitate aeronautică, a personalului care activează în domeniul asigurării securității aeronautice, precum și a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică. La desfășurarea testelor de securitate aeronautică, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate antrena reprezentanți ai altor autorități și structuri cu competențe în domeniul securității aeronautice.

(2) Testele de securitate aeronautică sunt desfășurate pentru evaluarea eficienței a cel puțin uneia dintre următoarele măsuri de securitate aeronautică:

- a) controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat;
- b) protecția aeronavelor;
- c) controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână;
- d) controlul de securitate al personalului și al bunurilor transportate de către aceștia;
- e) protecția bagajelor de cală;
- f) controlul de securitate al mărfurilor și al trimiterilor poștale;
- g) protecția mărfurilor și a trimiterilor poștale.

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă un protocol privind testele de securitate aeronautică care conține metodologia desfășurării testelor respective, cu respectarea prevederilor legale, inclusiv a celor de siguranță și a celor operaționale. Metodologia desfășurării testelor de securitate aeronautică include următoarele etape:

- a) etapa preliminară;
- b) activitatea desfășurată la fața locului;
- c) informarea preliminară privind rezultatele testului de securitate aeronautică, în funcție de frecvența și rezultatele monitorizărilor conformității;

d) elaborarea unui raport/înregistrarea rezultatelor testului de securitate aeronautică;

e) remedierea deficiențelor de securitate aeronautică și monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de deficiențe.

Articolul 62. Investigarea incidentelor de securitate aeronautică

(1) În scopul determinării cauzelor producerii incidentelor de securitate aeronautică, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile investighează incidentele respective.

(2) În baza rezultatelor investigării, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile întocmește un act în care se expun concluziile privind cauzele producerii incidentului de securitate aeronautică.

(3) În baza concluziilor și recomandărilor expuse, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ia măsurile necesare pentru prevenirea repetării incidentului de securitate aeronautică.

Articolul 63. Elaborarea rapoartelor/înregistrarea rezultatelor cu privire la monitorizarea conformității

(1) Activitățile de monitorizare a conformității desfășurate și rezultatele acestora sunt reflectate în rapoarte sau înregistrate într-o formă standard, stabilită în Programul național de control al calității, care să permită analiza permanentă a tendințelor.

(2) Dacă sunt identificate deficiențe de securitate aeronautică, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile comunică operatorilor aeronautici și/sau entităților aeronautice supuse activității de monitorizare a conformității constatările relevante.

Articolul 64. Remedierea deficiențelor de securitate aeronautică

(1) Remedierea deficiențelor de securitate aeronautică identificate se realizează cu promptitudine. Dacă remedierea nu poate avea loc în timp util, se aplică măsuri de securitate aeronautică compensatorii.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile solicită operatorului aeronautic și/sau entității aeronautice supuse activității de monitorizare a conformității să transmită spre aprobare un plan de acțiuni care să abordeze deficiențele de securitate aeronautică identificate, inclusiv programul realizării acțiunilor de remediere. După realizarea acțiunilor de

remediere, operatorul aeronautic și/sau entitatea aeronautică notifică despre aceasta autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(3) În urma notificării de către operatorul aeronautic și/sau entitatea aeronautică supuse activității de monitorizare a conformității a faptului că au fost întreprinse acțiunile de remediere, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile verifică realizarea acțiunilor respective. La desfășurarea monitorizărilor ulterioare este utilizată cea mai relevantă formă de monitorizare a conformității.

Capitolul IX

EVALUAREA NIVELULUI DE PERICOL ȘI MANAGEMENTUL RISCURILOR ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII AVIAȚIEI CIVILE

Articolul 65. Evaluarea nivelului de pericol în domeniul securității aviației civile

Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă metodologia de evaluare a nivelului de pericol și de management al riscurilor, conform căreia evaluează în mod continuu nivelul de pericol privind securitatea aviației civile, luând în considerare situația internă și cea internațională, sistematizând informația recepționată de la organizațiile internaționale în domeniul aviației civile, de la organele competente și din alte surse.

Articolul 66. Managementul riscurilor în domeniul securității aviației civile

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează în timp util toate părțile interesate despre pericolul existent pentru securitatea aviației civile, în vederea aplicării măsurilor suplimentare de securitate aeronautică în conformitate cu metodologia de evaluare a nivelului de pericol și de management al riscurilor.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate clasifica una sau mai multe curse aeriene drept curse aeriene cu nivel sporit de pericol, pentru o perioadă determinată sau nedeterminată, și poate solicita aplicarea măsurilor suplimentare de securitate aeronautică, în funcție de rezultatele evaluării nivelului de pericol. În situații de urgență, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate recurge la alte proceduri de urgență decât cele specificate în metodologia de evaluare a nivelului de pericol și de management al riscurilor. În situațiile respective, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează imediat Guvernul privind acțiunile întreprinse.

(3) Operatorii aeronautici și entitățile aeronautice, precum și autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice iau toate măsurile necesare pentru minimizarea riscurilor în domeniul securității aviației civile.

Capitolul X

ASIGURAREA FINANCIARĂ A SECURITĂȚII AERONAUTICE

Articolul 67. Costuri privind asigurarea securității aeronautice

(1) Pentru acoperirea cheltuielilor aferente asigurării securității aeronautice se aplică taxa pentru asigurarea securității aeronautice.

(2) Condițiile de aplicare și metodologia privind baza de calcul a taxei pentru asigurarea securității aeronautice, precum și repartizarea resurselor acumulate din aceasta se aprobă de către Guvern.

(3) Unor categorii de operatori aerieni li se pot asigura, la cererea acestora sau în cazul clasificării cursei aeriene, conform art. 66 alin. (2), drept cursă aeriană cu nivel sporit de pericol, măsuri suplimentare de securitate aeronautică, cu achitarea costurilor aferente de către operatorul aerian respectiv.

(4) Operatorii aeroportuari prezintă lunar organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicii în domeniul aviației civile un raport privind resursele financiare acumulate din taxa pentru asigurarea securității aeronautice.

Capitolul XI

RĂSPUNDEREA JURIDICĂ PENTRU ÎNCĂLCAREA LEGISLAȚIEI PRIVIND SECURITATEA AERONAUTICĂ

Articolul 68. Răspunderea juridică pentru încălcarea prevederilor prezentei legi

(1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspundere disciplinară, contravențională, civilă și penală, conform legislației în vigoare.

(2) Ca urmare a competențelor conferite auditorilor de securitate aeronautică, răspunderea conform Codului contravențional survine în următoarele cazuri:

a) obstrucționarea sau împiedicarea intenționată a activității unui auditor de securitate aeronautică;

b) incapacitatea ori refuzul de a furniza informațiile solicitate de un auditor de securitate aeronautică.

(3) Răspunderea conform Codului penal survine în următoarele cazuri:

a) furnizarea intenționată a informațiilor false ori înșelătoare unui auditor de securitate aeronautică;

b) uzurparea calității de auditor de securitate aeronautică.

Capitolul XII

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 69

(1) Prezenta lege intră în vigoare la expirarea a 6 luni de la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

(2) Guvernul, în termen de 6 luni de la data publicării prezentei legi:

a) va prezenta Parlamentului propuneri privind aducerea legislației în vigoare în concordanță cu prezenta lege;

b) va aproba Programul național de securitate în domeniul aviației civile;

c) va asigura adoptarea actelor normative necesare executării prezentei legi.

(3) La data intrării în vigoare a prezentei legi se abrogă Legea nr. 92/2007 privind securitatea aeronautică (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2007, nr. 90–93, art. 393), cu modificările ulterioare.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI

ЗАКОН

об авиационной безопасности

Настоящий закон перелагает:

– Регламент (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета от 11 марта 2008 года об общих правилах в области безопасности гражданской авиации и об отмене Регламента (ЕС) № 2320/2002, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 97 от 9 апреля 2008 года с изменениями, внесенными Регламентом (ЕС) № 18/2010 Комиссии от 8 января 2010 года о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета в части, касающейся требований в отношении национальных программ контроля качества в области безопасности гражданской авиации, опубликованным 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 базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации, предусмотренных в приложении к Регламенту (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 91 от 3 апреля 2009 года;

– частично перелагает Регламент (ЕС) № 1254/2009 Комиссии от 18 декабря 2009 года об установлении критериев, позволяющих государствам-членам отступать от общих базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 338 от 19 декабря 2009 года.

Парламент принимает настоящий органический закон.

Глава I ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 1. Цель, область регулирования и сфера применения

(1) Целью настоящего закона является обеспечение выполнения требований приложения 17 «Авиационная безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, ратифицированной Постановлением Парламента № 97/1994, и других международных договоров в области авиационной безопасности.

(2) Настоящий закон устанавливает нормативную базу защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

(3) Для достижения целей, установленных в частях (1) и (2), используются следующие средства:

- а) установление основных правовых рамок и базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации (далее – *базовые стандарты*);
- б) установление механизмов мониторинга соблюдения этих стандартов.

(4) Действие настоящего закона распространяется:

- а) на органы и структуры с компетенциями в области авиационной безопасности;
- б) на аэропорты и части аэропортов, расположенные на территории Республики Молдова, кроме тех, которые используются исключительно в военных целях;
- с) на эксплуатантов воздушных судов, предоставляющих услуги в аэропортах, указанных в пункте а);
- д) на эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдова;
- е) на субъектов авиации, применяющих стандарты авиационной безопасности, функционирующих в местах, расположенных внутри или за пределами зон, принадлежащих аэропортам, и поставляющих товары и/или услуги для аэропортов, указанных в пункте а), или при их посредстве, и/или на эксплуатантов воздушных судов, указанных в пунктах б) и с).

Статья 2. Нормативная база авиационной безопасности

(1) Правовое регулирование авиационной безопасности осуществляется на основании Конституции Республики Молдова, настоящего закона и других нормативных актов Парламента, указов Президента Республики Молдова, ордонансов и постановлений Правительства, других нормативных актов в

данной области, а также международных договоров, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(2) Если международный договор, одной из сторон которого является Республика Молдова, содержит иные положения, чем национальная нормативная база авиационной безопасности, применяются положения международного договора.

Статья 3. Основные понятия

Для целей настоящего закона используются следующие основные понятия:

акт незаконного вмешательства – действие или попытка совершения действия, создающего угрозу безопасности гражданской авиации, а именно:

- а) незаконный захват воздушного судна;
- б) повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;
- в) захват заложников на борту воздушного судна, на аэродроме и/или в аэропорту;
- г) насильственное проникновение на борт воздушного судна, на аэродром и/или в аэропорт либо в расположение аэронавигационных средств и аэронавигационных служб;
- д) размещение в преступных целях на борту воздушного судна, на аэродроме и/или в аэропорту запрещенных предметов;
- е) использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинения смерти, тяжких телесных повреждений либо серьезного ущерба имуществу и/или окружающей среде;
- ж) сообщение ложной информации, способной создать угрозу безопасности воздушного судна, находящегося в полете или на земле, пассажиров, экипажей, наземного персонала и/или лиц, находящихся на аэродроме, в аэропорту и/или в месте расположения (в помещении) какого-либо аэропортового сооружения или службы гражданской авиации;

деятельность по мониторингу соответствия – процедура или процесс, используемый для оценки внедрения положений настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других нормативных актов в области авиационной безопасности;

воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности;

воздушное судно, находящееся в полете, – воздушное судно считается находящимся в полете с момента, когда по завершении посадки все наружные двери воздушного судна закрыты, и до момента, когда одна из этих дверей открывается для высадки; в случае вынужденного приземления воздушное судно считается находящимся в полете до момента, когда компетентный орган принимает под свою ответственность воздушное судно, находящихся на его борту лиц и имущество;

аэродром – отграниченная площадь (включая расположенные на ней здания, сооружения и оборудование), наземная или водная либо находящаяся на стационарном сооружении или на стационарном либо плавучем морском сооружении, предназначенная полностью или частично для взлета, посадки, руления и/или стоянки воздушных судов;

аэродром двойного назначения – комплекс, включающий в себя наземную (водную) отграниченную площадь, расположенные на ней здания, сооружения и оборудование, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и/или стоянки гражданских и государственных воздушных судов;

аэропорт – комплекс, включающий в себя аэродром, аэровокзал и любые аэропортовые сооружения, предназначенный для приема, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок;

аэропорт совместного базирования – комплекс, включающий в себя аэродром, аэровокзал и определенные аэропортовые сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, используемый для обслуживания гражданских и военных воздушных перевозок, а также для обеспечения норм национальной обороны и безопасности;

авиационный агент – физическое или юридическое лицо, отличное от авиационного персонала, сертифицированное для осуществления деятельности в области гражданской авиации;

уполномоченный агент – авиаперевозчик или субъект авиации, обеспечивающий меры авиационной безопасности в отношении перевозки груза или почтовых отправлений;

сотрудник службы безопасности на борту – лицо, которому государством эксплуатанта воздушных судов и/или государством регистрации воздушного судна поручено пребывание на борту какого-либо воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на его борту лиц от актов незаконного вмешательства;

запрещенные предметы – оружие, взрывчатые, ядовитые, радиоактивные или опасные материалы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства или которые угрожают жизни и здоровью людей либо безопасности гражданской авиации, нахождение которых в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов и перевозка на борту воздушных судов запрещены в соответствии с действующими нормативными актами;

аудит авиационной безопасности – подробное рассмотрение мер и процедур авиационной безопасности, осуществляемое с целью определения того, применяются ли они в полном объеме, правильно и на постоянной основе;

аудитор авиационной безопасности – лицо, осуществляющее деятельность по мониторингу соответствия на национальном уровне от имени административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации – Орган гражданской авиации Республики Молдова, подведомственный центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, ответственный за разработку, обеспечение координации и мониторинг внедрения положений законодательства в области авиационной безопасности в соответствии с настоящим законом;

гражданская авиация – совокупность операций, выполняемых гражданскими воздушными судами, за исключением операций, выполняемых государственными воздушными судами, а также воздушными судами, находящимися в пользовании военных, таможенных или полицейских служб;

багаж – багаж, предназначенный для перевозки в багажном отсеке воздушного судна;

сопровождаемый багаж – багаж, перевозимый в грузовом отсеке воздушного судна, который был зарегистрирован для рейса пассажиром, летящим тем же воздушным судном;

несопровождаемый багаж – багаж, перевозимый как груз на борту воздушного судна, на котором находится его владелец, или на борту другого воздушного судна;

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

сертификация аудитора авиационной безопасности – процедура официальной оценки и подтверждения административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или от его имени наличия у лица необходимой компетенции для выполнения функций аудитора авиационной безопасности на приемлемом уровне, как это предусмотрено в Национальной программе контроля качества в области безопасности гражданской авиации;

контроль доступа – применение оборудования для обеспечения авиационной безопасности, с помощью которого может быть предотвращен несанкционированный проход лиц и/или проезд транспортных средств;

контроль авиационной безопасности – процедура проверки с применением технических или иных средств, осуществляемая с целью идентификации и/или обнаружения запрещенных предметов;

контроль безопасности воздушного судна – процедура проверки тех частей внутренних помещений воздушного судна, к которым возможен доступ пассажиров, а также багажного отсека воздушного судна с целью обнаружения запрещенных предметов и/или актов незаконного вмешательства;

недостаток авиационной безопасности – несоответствие одной из норм авиационной безопасности;

оборудование для обеспечения авиационной безопасности – устройства, предназначенные для использования независимо или как составная часть какой-либо системы в целях обнаружения запрещенных предметов и/или защиты от актов незаконного вмешательства;

субъект авиации – отличное от эксплуатанта юридическое лицо, осуществляющее деятельность в области гражданской авиации;

репрезентативная выборка – выборка информации, осуществленная на основании вариантов мониторинга, которая является достаточной по числу и диапазону для обоснования выводов о внедрении базовых стандартов;

обыск воздушного судна в целях безопасности – проверка внутренних помещений и доступной внешней части воздушного судна в целях обнаружения запрещенных предметов и актов незаконного вмешательства;

обзор состояния авиационной безопасности – переоценка мер и процедур авиационной безопасности в целях определения степени их уязвимости

для актов незаконного вмешательства и дачи рекомендаций по мерам, соответствующим уровню угрозы;

признанный поставщик аэропортовых припасов – поставщик, меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности которого соответствуют нормам авиационной безопасности и базовым стандартам в мере, достаточной для того, чтобы разрешить доставку аэропортовых припасов в охраняемые зоны ограниченного доступа;

уполномоченный поставщик бортприпасов (уполномоченный поставщик) – поставщик, меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности которого соответствуют нормам авиационной безопасности и базовым стандартам в мере, достаточной для того, чтобы разрешить доставку бортприпасов прямо в воздушное судно;

признанный поставщик бортприпасов – поставщик, меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности которого соответствуют нормам авиационной безопасности и базовым стандартам в мере, достаточной для того, чтобы разрешить доставку бортприпасов авиаперевозчику или уполномоченному поставщику, но без разрешения на их доставку прямо на воздушное судно;

признанный поставщик – признанный поставщик аэропортовых припасов или признанный поставщик бортприпасов;

инцидент авиационной безопасности – случай нарушения норм авиационной безопасности, создавший немедленные негативные последствия для авиационной безопасности и/или безопасности лиц и имущества;

информация, важная для безопасности, – защищенная информация, несанкционированное раскрытие или утечка которой может нанести ущерб интересам авиационной безопасности, доступ к которой ограничен и предоставляется по принципу «служебной необходимости», то есть только лицам, которым такая информация необходима в связи с выполнением служебных обязанностей;

авиаинспектор – лицо, имеющее соответствующую квалификацию и уполномоченное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для осуществления инспекционных проверок авиационной безопасности;

инспекционная проверка авиационной безопасности – изучение применения мер и процедур авиационной безопасности, предпринимаемое с тем,

чтобы определить, применяются ли они эффективно и в соответствии с применимыми базовыми стандартами, и выявить возможные недостатки авиационной безопасности;

собеседование – беседа, которую проводит аудитор авиационной безопасности для того, чтобы определить, применяются ли меры и процедуры авиационной безопасности в соответствии с законодательством об авиационной безопасности;

авиационные работы – авиационные операции гражданского характера, выполняемые эксплуатантами воздушных судов в интересах промышленности, сельского хозяйства, лесного хозяйства, общественного здоровья или охраны окружающей среды; поисково-спасательные и научно-исследовательские операции, операции по фотосъемке, мониторингу, в целях рекламы, а также в других целях, выполняемые на основании сертификата (разрешения) эксплуатанта воздушных судов;

материалы авиаперевозчика – имущество, отправителем и получателем которого является авиаперевозчик либо которое им используется;

груз – имущество, отличное от багажа, почтовых отправлений, почты авиаперевозчика, материалов авиаперевозчика и бортприпасов, которое может перевозиться на борту воздушного судна;

мера авиационной безопасности – действие или деятельность по обеспечению авиационной безопасности, включающая применение оборудования для обеспечения авиационной безопасности, посредством которого можно предотвратить пронос запрещенных предметов;

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

член кабинного экипажа – член экипажа, имеющий соответствующую квалификацию, не относящийся к летному экипажу или техническому персоналу, которому эксплуатантом воздушных судов поручено выполнение обязанностей, связанных с безопасностью пассажиров и полета в продолжение авиационных работ;

член летного экипажа – член экипажа, имеющий соответствующую квалификацию, которому эксплуатантом воздушных судов поручено выполнение

обязанностей, связанных с управлением воздушным судном (летчик, бортинженер);

наблюдение – визуальное исследование, которое проводит аудитор авиационной безопасности для того, чтобы определить, внедряются ли меры или процедуры авиационной безопасности в соответствии с законодательством об авиационной безопасности;

эксплуатант воздушных судов – физическое или юридическое лицо, занимающееся авиаперевозками или предлагающее свои услуги в данной области;

эксплуатант аэропорта – физическое или юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию аэродрома и/или аэропорта на основании свидетельства, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

авиаэксплуатант – эксплуатант воздушных судов или эксплуатант аэропорта;

трансферные пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления – пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления, продолжающие путь на воздушном судне, отличном от того, на котором прибыли;

транзитные пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления – пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления, продолжающие путь на том же воздушном судне, на котором прибыли;

потенциально проблемный пассажир – пассажир, депортированный либо задержанный на законных основаниях, либо пассажир, въезд которого на территорию какого-либо государства запрещен компетентным органом;

критический участок охраняемой зоны ограниченного доступа – зона между пунктами контроля и воздушным судном, в которой находятся пассажиры, ручная кладь и багаж, прошедшие контроль авиационной безопасности;

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

депортированное лицо – лицо, законно или незаконно въехавшее на территорию какого-либо государства, которому решением компетентных органов предписано покинуть территорию этого государства;

почта авиаперевозчика – почтовые отправления, отправителем и получателем которых является авиаперевозчик;

программа авиационной безопасности – группа мер и процедур авиационной безопасности, установленных на национальном уровне или на уровне авиаэксплуатанта/субъекта авиации в целях обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

аэропортовые припасы – любое имущество, предназначенное для продажи, использования или предоставления в охраняемой зоне ограниченного доступа;

бортприпасы – любое имущество, предназначенное для проноса на борт воздушного судна с целью использования, потребления или приобретения пассажирами или экипажем во время нахождения воздушного судна в полете, не включающее:

- а) ручную кладь;
- б) имущество, перевозимое лицами, которые не являются пассажирами;
- с) почту авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика;

авиационная безопасность – совокупность мер и процедур авиационной безопасности, людских и материальных ресурсов, предназначенных для обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

аэропортовая служба спасателей и пожарных – служба, осуществляющая деятельность по предупреждению и тушению пожаров в соответствии с нормативной базой в области пожарной безопасности;

испытание авиационной безопасности – проверка мер и процедур авиационной безопасности, в рамках которой административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или другие полномочные органы негласно инсценируют попытку совершения акта незаконного вмешательства с целью оценки эффективности применяемых мер и процедур авиационной безопасности;

авиаперевозчик – эксплуатант воздушных судов, сертифицированный для осуществления коммерческой авиаперевозки пассажиров, багажа, груза и почтовых отправлений;

почтовые отправления – корреспонденция и другое имущество, представленное для отправления и являющееся предметом почтовых услуг в соответствии с правилами Всемирного почтового союза;

проверка – действие аудитора авиационной безопасности, совершенное им, чтобы определить, применяется ли мера или процедура авиационной безопасности в соответствии с базовыми стандартами;

проверка анкетных данных – проверка личности лица, информации о его судимости/несудимости и другой информации (применяется к лицу, которое будет осуществлять контроль авиационной безопасности и/или проходить без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа);

годовой объем перевозок – общее количество прибывающих, отбывающих и транзитных пассажиров за один календарный год;

уязвимость – слабое место в применяемых мерах и/или процедурах авиационной безопасности, которое может быть использовано для совершения акта незаконного вмешательства;

демаркационная зона – место, отделенное пунктами контроля доступа от охраняемой зоны ограниченного доступа либо, если демаркационная зона является охраняемой зоной ограниченного доступа, – от других охраняемых зон ограниченного доступа;

зона общего пользования – зона в аэропорту, включающая прилегающую территорию и здания или часть таковых, расположенная вне зоны авиационных работ, доступ для лиц в которую открыт;

зона авиационных работ – зона взлета, приземления и руления воздушных судов в аэропорту, включающая прилегающую территорию и здания или часть таковых, доступ в которую ограничен;

охраняемая зона ограниченного доступа – часть зоны авиационных работ, в которой в дополнение к ограничению доступа применяются дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности;

контролируемая зона – зона в аэропорту, прилегающая территория и здания или часть таковых, доступ в которую контролируется.

Глава II

ОРГАНЫ И СТРУКТУРЫ С КОМПЕТЕНЦИЯМИ В ОБЛАСТИ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 4. Органы, компетентные в области авиационной безопасности

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

(2) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации исполняет следующие основные полномочия:

а) представляет Правительству проекты нормативных актов и проекты программных документов в области авиационной безопасности;

б) совместно с административным органом по внедрению и реализации политик в области гражданской авиации обеспечивает выполнение обязательств и осуществление прав Республики Молдова, вытекающих из положений международных договоров, предметом которых является область авиационной безопасности, и следит за их выполнением другими сторонами договора;

с) представляет Правительству на утверждение Национальную программу безопасности в области гражданской авиации;

д) утверждает Национальную программу контроля качества в области безопасности гражданской авиации и Национальную программу обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации является компетентным органом Республики Молдова в области авиационной безопасности, ответственным за разработку, обеспечение координации и мониторинг выполнения нормативной базы в области авиационной безопасности.

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

а) разрабатывает и представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для получения заключений/утверждения проекты нормативных актов в области авиационной безопасности, предусмотренные пунктами а) и с) части (2);

б) совместно с другими компетентными органами разрабатывает предложения по внесению изменений в нормативную базу авиационной

безопасности для поддержания ее действенности, а также пересматривает меры и процедуры авиационной безопасности в случае совершения акта незаконного вмешательства;

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

d) определяет в сотрудничестве с другими органами и структурами с компетенциями в области авиационной безопасности способы применения положений настоящего закона;

e) обеспечивает рабочие условия Антитеррористическому оперативному командованию на время подготовки и развертывания ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства;

f) рассматривает и дает заключения на проекты строительства и реконструкции аэродромов/аэропортов, планы размещения новых зданий, сооружений и/или объектов или на проведение других работ вблизи аэродромов/аэропортов в целях обеспечения авиационной безопасности;

g) издает в пределах компетенции, установленной настоящим законом, акты административного характера, ведомственные акты, утверждает положения, инструкции, нормы, методологии, другие нормативные акты технического характера, содержащие специальные нормы, стандарты, меры и процедуры в области авиационной безопасности;

h) осуществляет сертификацию, наблюдение и контроль за уровнем обеспечения авиационной безопасности и соблюдением национальных норм, правил и процедур в области авиационной безопасности;

i) разрабатывает и обеспечивает внедрение Национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации и Национальной программы обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации, координирует и утверждает программы обучения в области авиационной безопасности авиационных агентов, а также органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности;

j) рассматривает и утверждает программы авиационной безопасности авиаэксплуатантов и субъектов авиации;

k) оказывает методическую и консультативную помощь авиационным агентам, а также органам и структурам с компетенциями в области авиационной безопасности.

(5) Физические и юридические лица, участвующие в обеспечении безопасности гражданской авиации, обязаны предоставлять аудиторам авиационной безопасности, осуществляющим деятельность по мониторингу соответствия, информацию, необходимую для выполнения задач, поставленных перед этими аудиторами.

(6) Аудиторы авиационной безопасности должны иметь при себе документ, удостоверяющий его личность и статус, позволяющий ему осуществлять деятельность по мониторингу соответствия от имени административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и разрешающий доступ во все зоны, необходимые для осуществления этой деятельности.

(7) Аудиторы авиационной безопасности уполномочены:

а) требовать и получать немедленный доступ с целью осуществления деятельности по мониторингу соответствия во все необходимые места, включая воздушные суда и здания;

б) требовать надлежащего выполнения мер и процедур авиационной безопасности и, по обстоятельствам, повторения определенных действий.

(8) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации публикует на своей официальной веб-странице меры и процедуры авиационной безопасности, непосредственно касающиеся пассажиров. В порядке отступления от общего правила содержание мер и процедур авиационной безопасности, включающее важную для вопросов безопасности информацию, является защищенным. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает механизм защиты важной для вопросов безопасности информации, оперирования такой информацией и предоставления к ней доступа.

Статья 5. Другие органы с компетенциями в области авиационной безопасности

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

а) осуществляет информационную, контрразведывательную и специальную разведывательную деятельность в целях сбора информации, необходимой для предотвращения и пресечения рисков и угроз для безопасности гражданской авиации;

б) информирует лиц, исполняющих ответственные государственные должности, в пределах их компетенции об опасности совершения действий, угрожающих безопасности гражданской авиации;

с) организует и возглавляет деятельность Антитеррористического оперативного командования по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

д) разрабатывает и утверждает в сотрудничестве с другими органами с компетенциями в области безопасности гражданской авиации Национальный план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

е) планирует, организует и проводит обучение персонала, ответственного за выполнение ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства, в соответствии с планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

ф) обеспечивает организацию и регулярное проведение учений с целью определения, проверки и модернизации оперативного потенциала органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности;

г) руководит ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства поступивших в его распоряжение сил в чрезвычайных ситуациях согласно планам по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(2) Пограничная полиция осуществляет следующие основные полномочия:

а) осуществляет в пределах своей компетенции действия по предупреждению и выявлению актов незаконного вмешательства, а также реализует в их отношении специальные следственные меры;

б) обеспечивает поддержание общественного порядка;

с) оказывает содействие службам безопасности авиаэксплуатантов в защите охраняемых зон ограниченного доступа;

д) обеспечивает обучение персонала Пограничной полиции в области безопасности гражданской авиации;

е) участвует в обнаружении взрывных устройств и взрывчатых веществ, изъятии запрещенных предметов;

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

г) обеспечивает предотвращение незаконного размещения на борту воздушных судов запрещенных предметов и сотрудничает с органами, компетентными в области авиационной безопасности, и службами авиационной безопасности в целях идентификации лиц, представляющих угрозу с точки зрения авиационной безопасности;

h) обеспечивает реализацию программ авиационной безопасности эксплуатантов аэропортов в пределах своей компетенции;

і) осуществляет контроль безопасности пассажиров, багажа, грузов, бортприпасов, а также, в пределах своей компетенции, аэропортовых припасов, авиационного персонала и персонала, работающего в области обеспечения авиационной безопасности;

ј) осуществляет в пределах своей компетенции контроль доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа.

(3) Министерство обороны осуществляет следующие основные полномочия:

а) организует выполнение воинскими частями, дислоцированными постоянно или временно в зонах аэродромов двойного назначения и аэропортов совместного базирования, мер и процедур авиационной безопасности, установленных настоящим законом и смежной нормативной базой, и несет ответственность за их выполнение;

б) организует сотрудничество частей и подразделений Военно-воздушных сил Национальной армии и других воинских подразделений со структурами гражданской авиации в целях реализации мер по предотвращению актов незаконного вмешательства.

(4) Таможенная служба в процессе осуществления таможенного контроля пассажиров и грузов оказывает содействие Пограничной полиции в предотвращении незаконного размещения на борту воздушных судов запрещенных предметов, а также имущества и веществ, которые могут угрожать авиационной безопасности.

Статья 6. Национальный комитет авиационной безопасности

(1) В целях обеспечения и осуществления мониторинга соблюдения нормативной базы авиационной безопасности создается Национальный комитет авиационной безопасности.

(2) Национальный комитет авиационной безопасности обеспечивает принятие решений и процедурную поддержку в отношении мер, принимаемых органами и структурами с компетенциями в области авиационной безопасности по предотвращению актов незаконного вмешательства. Национальный комитет авиационной безопасности созывается один раз в 6 месяцев или по мере необходимости.

(3) Национальный комитет авиационной безопасности создается в следующем составе:

а) государственный секретарь, отвечающий за область гражданской авиации в рамках центрального отраслевого органа в области гражданской авиации;

б) по одному представителю, занимающему руководящую должность в Министерстве внутренних дел, Министерстве обороны, Службе информации и безопасности, Службе государственной охраны и Органе гражданской авиации;

с) один представитель поставщика аэронавигационных услуг – ГП «MoldATSA»;

д) по одному представителю от каждого эксплуатанта аэропорта;

е) три представителя эксплуатантов воздушных судов;

f) два представителя других субъектов авиации, применяющих стандарты авиационной безопасности в порядке, предусмотренном настоящим законом и нормативными актами по его введению в действие.

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

(5) Делопроизводство Национального комитета авиационной безопасности обеспечивается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 7. Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности

(1) В целях координации деятельности всех органов и структур с компетенциями в области безопасности гражданской авиации, разработки и реализации мер и процедур по обеспечению авиационной безопасности в 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, осуществляющие деятельность в аэропорту, командир авиационной воинской части (в случае аэропорта совместного базирования), начальники служб безопасности эксплуатанта аэропорта и эксплуатантов воздушных судов, осуществляющих деятельность в аэропорту. К работе аэропортовой комиссии по авиационной безопасности привлекаются для консультирования и другие лица, занимающие ответственные государственные должности, а также специалисты в области авиационной безопасности. Типовое положение об организации и функционировании аэропортовых комиссий по авиационной безопасности утверждаются Правительством. Для каждого аэропорта персональный состав аэропортовой комиссии по авиационной безопасности и положение об ее организации и функционировании утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Аэропортовая комиссия по авиационной безопасности осуществляет следующие основные полномочия:

а) координирует деятельность, относящуюся к применению в аэропорту положений настоящего закона;

b) контролирует реализацию программ авиационной безопасности эксплуатантов аэропортов;

c) обеспечивает постоянное оценивание мер и процедур авиационной безопасности применительно к нормальным условиям, периодам повышенного уровня угрозы и чрезвычайным ситуациям и их соответствие существующему уровню угрозы.

(4) Решения аэропортовой комиссии по авиационной безопасности являются обязательными для исполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в соответствующем 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, мерах и процедурах авиационной безопасности, принятых и запланированных в целях повышения уровня авиационной безопасности.

Статья 8. Консультативная группа заинтересованных сторон

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может создать консультативную группу заинтересованных сторон, состоящую из субъектов, работающих в области авиационной безопасности или деятельность которых находится под непосредственным влиянием уровня авиационной безопасности. Роль этой группы состоит исключительно в предоставлении консультирования центральному отраслевому органу в области гражданской авиации и административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Положение об организации и функционировании консультативной группы заинтересованных сторон, а также ее персональный состав утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

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

Статья 9. Международное сотрудничество в области гражданской авиации

(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, предметом регулирования которых является 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 соглашения с аналогичными учреждениями других государств и обеспечивает выполнение этих соглашений в соответствии с положениями законодательства;

б) сотрудничает с компетентными органами заинтересованных государств в целях совершенствования правовой основы, методов и средств предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства;

с) представляет Республику Молдова в профильных международных организациях и аналогичных иностранных органах в пределах компетенции, предоставленной ему настоящим законом;

д) осуществляет полномочия органа, компетентного в решении межгосударственных вопросов, относящихся к урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

е) поддерживает отношения сотрудничества с аналогичными иностранными учреждениями для выполнения своих полномочий, взаимодействует с органами области гражданской авиации из других государств и международными организациями, компетентными в области, регулируемой настоящим законом, в том числе путем заключения соглашений о сотрудничестве;

ф) предлагает заключение договоров о признании стандартов авиационной безопасности, применяемых в других государствах, эквивалентными стандартам, установленным на основании настоящего закона;

г) обеспечивает необходимую защиту и определяет способы обработки информации, важной для вопросов авиационной безопасности, в том числе информации, предоставляемой другими государствами или связанную с этими государствами, таким образом, чтобы не допустить ее ненадлежащего использования или разглашения;

h) в случае получения достоверной информации об опасности, угрожающей интересам гражданской авиации другого государства, передает такую информацию по установленным каналам компетентному органу этого государства;

i) в пределах имеющихся возможностей удовлетворяет запросы компетентных органов других государств, касающиеся применения специальных мер авиационной безопасности в отношении определенных авиарейсов, осуществляемых эксплуатантами воздушных судов соответствующих государств;

j) в сотрудничестве с полномочными органами публичной власти рассматривает запросы других государств о разрешении присутствия

вооруженного персонала на борту воздушных судов эксплуатантов воздушных судов соответствующего государства, выполняющих полеты в Республику Молдова.

Статья 10. Меры авиационной безопасности, запрашиваемые другими государствами

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации рассматривает запросы другого государства о принятии мер авиационной безопасности, дополнительных по отношению к мерам, предусмотренным в отношении полетов с отправлением из аэропорта Республики Молдова в данное государство как государство назначения или осуществляемых 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 подготавливает ответ, направляемый соответствующему государству.

(3) Положения частей (1) и (2) не применяются в случае, когда запрос другого государства ограничен определенным полетом, запланированным на точную дату.

Статья 11. Обязанности и полномочия командира воздушного судна

(1) Во время нахождения воздушного судна в полете командир воздушного судна обеспечивает безопасность и порядок на борту воздушного судна. Командир вправе принять все необходимые меры по устранению существующей или потенциальной угрозы для безопасности лиц и/или имущества, находящихся на борту воздушного судна, или самого воздушного судна.

(2) Лица, находящиеся на борту воздушного судна, должны следовать указаниям командира воздушного судна и его представителей.

(3) В случае, когда у командира воздушного судна имеются разумные основания полагать, что какое-либо лицо совершило или намеревается совершить на борту акт незаконного вмешательства, он может принять по отношению к данному лицу надлежащие меры, соответствующие ситуации, в том числе меры принуждения, необходимые для обеспечения безопасности воздушного судна, находящихся на его борту лиц и имущества.

(4) Командир воздушного судна предпринимает надлежащие меры, соответствующие ситуации, а именно:

- a) устанавливает личность лица;
- b) обеспечивает безопасность имущества;
- c) обеспечивает досмотр лица;
- d) обеспечивает применение наручников, если существует опасность нападения на члена экипажа или другое лицо либо повреждения имущества, для обеспечения высадки соответствующего лица после приземления и его передачи компетентным органам.

(5) Применение физической силы допускается, если другие средства или методы принуждения не позволяют устранить существующую опасность. Только сотрудник службы безопасности на борту имеет право использовать специальные средства и/или оружие. Необходимость в применении физической силы, специальных средств или оружия, а также интенсивность применения определяются обстоятельствами конкретной ситуации, характером и уровнем опасности, а также индивидуальными личностными особенностями лица, против которого они должны применяться, с соблюдением принципа пропорциональности.

(6) В целях применения мер принуждения, разрешенных командиру воздушного судна, он вправе потребовать помощи у других членов экипажа либо поручить им применить такие меры, а также, без права настаивать, может обратиться за помощью к пассажирам либо поручить им применить такие меры. Член экипажа может без такого рода поручения принять разумные превентивные меры, если у него имеются основания полагать, что существует неотложная необходимость в таких действиях для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц и/или имущества.

(7) Если меры, указанные в частях (1)–(6), были осуществлены в соответствии с настоящим законом, командир воздушного судна и члены экипажа, пассажиры, собственник воздушного судна или эксплуатирующее его лицо и лицо, от имени которого был выполнен полет, освобождаются от ответственности в ходе разбирательства в связи с ущербом, причиненным лицу, ставшему объектом соответствующих мер.

Глава III ПРОГРАММЫ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 12. Национальная программа безопасности в области гражданской авиации

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации представляет Правительству на утверждение Национальную программу безопасности в области 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 в области гражданской авиации.

(2) Национальная программа безопасности в области гражданской авиации определяет обязанности по применению базовых стандартов и излагает меры, которые требуются в этих целях от органов публичного управления, авиаэксплуатантов и субъектов авиации.

Статья 13. Программа авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта

(1) Каждый эксплуатант аэропорта разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности. В данной программе должны быть изложены меры и процедуры авиационной безопасности, которые подлежат реализации эксплуатантом аэропорта для соблюдения положений настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описывать порядок осуществления эксплуатантом аэропорта мониторинга соблюдения соответствующих мер и процедур.

(2) Программа безопасности эксплуатанта аэропорта представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включать в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

Статья 14. Программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов

(1) Каждый эксплуатант воздушных судов разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности. В данной программе должны быть изложены меры и процедуры авиационной безопасности, которые подлежат реализации эксплуатантом воздушных судов для соответствия положениям настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других применимых нормативных актов, в том числе принятых другим государством, в связи с авиационными работами, осуществляемыми на территории соответствующего государства. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описывать порядок осуществления эксплуатантом воздушных судов мониторинга соблюдения соответствующих мер и процедур.

(2) Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включать в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

(3) Если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации признает соответствие программы авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов, зарегистрированного в другом государстве, положениям части (1), такая программа подлежит признанию органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Признание осуществляется без ущерба для права органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации запрашивать от любого эксплуатанта воздушных судов, зарегистрированного в другом государстве, информацию о применении мер и процедур авиационной безопасности.

Статья 15. Программа авиационной безопасности субъекта авиации

(1) Каждый субъект авиации, который в соответствии с нормами авиационной безопасности должен применять стандарты авиационной безопасности, разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности. В данной программе должны быть изложены меры и процедуры авиационной безопасности, которые подлежат реализации субъектом авиации для соответствия положениям настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других применимых нормативных актов, в том числе принятых другим государством, в связи с авиационными работами, осуществляемыми на территории соответствующего государства. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описывать порядок осуществления субъектом авиации мониторинга соблюдения соответствующих мер и процедур.

(2) Программа безопасности субъекта авиации, применяющего стандарты авиационной безопасности, представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включать в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

Глава IV
БАЗОВЫЕ СТАНДАРТЫ БЕЗОПАСНОСТИ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Часть 1

Превентивные меры авиационной безопасности

Статья 16. Планирование аэропортов

(1) Пограничная полиция и эксплуатанты аэропортов несут ответственность за выполнение мер, предусмотренных статьями 17–19 и 25–27.

(2) При проектировании и возведении новых или изменении существующих аэропортовых сооружений следует учитывать все нормы применения базовых стандартов.

(3) Для аэропортов определяются следующие зоны:

- а) зона общего пользования;
- б) зона авиационных работ;
- в) охраняемые зоны ограниченного доступа;
- г) критические участки охраняемых зон ограниченного доступа.

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

Статья 17. Контроль доступа

(1) В целях предотвращения несанкционированного проникновения лиц и/или транспортных средств в зону авиационных работ аэропорта доступ в эту зону ограничивается.

(2) В целях предотвращения несанкционированного проникновения лиц и/или транспортных средств в охраняемые зоны ограниченного доступа доступ в эти зоны контролируется.

(3) Доступ лиц и транспортных средств в зону авиационных работ аэропорта и охраняемые зоны ограниченного доступа разрешается только в случае, когда они выполняют условия авиационной безопасности, предусмотренные настоящим законом и подчиненными ему нормативными актами.

(4) Разрешение доступа персоналу и транспортным средствам в охраняемые зоны ограниченного доступа осуществляется посредством применения

режима аэропортовых пропусков. Решение о предоставлении доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа принимается эксплуатантами аэропортов в соответствии с положениями Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, с одобрения Пограничной полиции.

(5) До выдачи удостоверения члена экипажа или аэропортового пропуска, предоставляющих право несопровождаемого доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, лицо должно успешно пройти проверку анкетных данных в соответствии с нормами, установленными Правительством.

(6) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за применение системы контроля доступа, предусмотренной настоящей статьей.

(7) Контроль доступа осуществляется Пограничной полицией совместно с эксплуатантами аэропортов. Совместный контроль доступа проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 18. Контроль безопасности транспортных средств

(1) В целях предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа транспортные средства, въезжающие в эти зоны, подлежат контролю безопасности в соответствии с нормами, установленными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

(3) Контроль безопасности транспортных средств проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 19. Надзор, патрулирование и другие виды физического контроля

(1) Аэропорты и, при необходимости, прилегающие зоны свободного доступа являются объектом надзора, патрулирования и других видов физического контроля, позволяющего выявить любые случаи подозрительного поведения лиц или уязвимости, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, а также в качестве фактора сдерживания лиц от совершения таких действий.

(2) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за организацию и обеспечение защиты охраняемых зон ограниченного доступа посредством применения технических средств, защитных барьеров и режима аэропортовых пропусков.

(3) Лица, нарушающие правила доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, несут ответственность согласно Кодексу Республики Молдова о правонарушениях.

Статья 20. Безопасность воздушных судов

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

(2) Все воздушные суда пользуются защитой от несанкционированного вмешательства.

(3) Порядок защиты воздушных судов в аэропорту устанавливается эксплуатантом аэропорта совместно с эксплуатантами воздушных судов согласно положениям нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона. Защита воздушных судов обеспечивается посредством использования технических средств надзора и организации системы патрулирования персоналом служб безопасности авиаэксплуатантов.

(4) На всем продолжении нахождения воздушного судна в полете эксплуатант воздушных судов обеспечивает защиту кабины экипажа воздушного судна от несанкционированного доступа.

(5) Перед вылетом воздушное судно проходит контроль авиационной безопасности или обыск в целях авиационной безопасности с тем, чтобы удостовериться, что на борту нет запрещенных предметов. Для транзитных воздушных судов обеспечиваются соответствующие меры авиационной безопасности согласно нормативным актам, утвержденным на основании настоящего закона.

Статья 21. Безопасность аэронавигационной системы

(1) Жизненно важные для деятельности гражданской авиации аэронавигационные установки защищены службой безопасности поставщика

аэронавигационных услуг и/или эксплуатанта аэропорта от несанкционированного вмешательства.

(2) Список аэронавигационных установок, доступ к ним и порядок их защиты предусматриваются в программе авиационной безопасности поставщика аэронавигационных услуг с учетом мер и процедур авиационной безопасности, применяемых в аэропорту, в котором они расположены.

(3) Места работы с оборудованием, предназначенным для предоставления услуг контроля воздушного движения, должны быть защищены от несанкционированного доступа.

(4) Безопасность информационных систем и сетей электронных коммуникаций, используемых в рамках организации воздушного движения и предоставления аэронавигационных услуг, и информации, обрабатываемой посредством данных систем и сетей, обеспечивается таким образом, чтобы гарантировать защиту информации от несанкционированного доступа, утечки, утери, искажения, а также гарантировать защиту этих систем и сетей от манипулирования ими.

(5) Поставщик аэронавигационных услуг разрабатывает план действий в случае чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, и включает его в свою программу авиационной безопасности.

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

Статья 22. Кибернетическая безопасность в области гражданской авиации

(1) Обеспечение кибернетической безопасности в области гражданской авиации входит в полномочия административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, а также публичного учреждения, ответственного за реализацию государственной политики в области кибернетической безопасности на национальном уровне.

(2) Авиаэксплуатанты и субъекты авиации осуществляют оценку рисков для кибернетической безопасности согласно процедуре, утвержденной административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. На основании этой оценки авиаэксплуатанты и субъекты

авиации разрабатывают и внедряют надлежащие меры защиты в целях обеспечения конфиденциальности, целостности и доступности критически важных информационных систем и сетей электронных коммуникаций, а также данных, используемых в гражданской авиации, повреждение которых может угрожать безопасности гражданской авиации.

Часть 2

Контроль авиационной безопасности

Статья 23. Контроль безопасности пассажиров и ручной клади

(1) Вылетающие, трансферные или транзитные пассажиры, а также их ручная кладь проходят контроль безопасности для предотвращения проноса запрещенных изделий в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

(2) Перед вылетом авиаэксплуатанты обеспечивают прохождение пассажирами и их багажом контроля безопасности. Пассажиры, отказавшиеся пройти контроль безопасности, не допускаются к посадке в воздушные суда. Командир воздушного судна в случае необходимости может распорядиться о проведении контроля безопасности пассажиров и ручной клади и во время нахождения воздушного судна в полете.

(3) Для осуществления контроля безопасности пассажиров и багажа эксплуатант аэропорта должен располагать оборудованием для обеспечения авиационной безопасности, позволяющим обнаружение запрещенных предметов, а также имущества и веществ, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства.

(4) Пассажиры, прошедшие контроль безопасности, не должны вступать в контакт с лицами, не прошедшими данный контроль. В случае, когда по любым причинам такой контакт состоялся, в зависимости от обстоятельств принимаются следующие меры:

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

б) перед посадкой пассажиры и их ручная кладь проходят повторный контроль безопасности;

в) если пассажиры, прошедшие контроль безопасности, поднялись на борт воздушного судна после контактирования с лицами, не прошедшими контроль безопасности, данное воздушное судно проходит повторный контроль безопасности.

(5) Пассажиры, которым требуется особый контроль безопасности, такие как пассажиры с кардиостимулятором и пассажиры с ограниченными возможностями, проходят контроль безопасности без применения оборудования для обеспечения авиационной безопасности.

(6) Обнаруженное вследствие осуществления контроля безопасности имущество, представляющее угрозу для авиационной безопасности, изымается уполномоченными органами в соответствии с действующим законодательством.

(7) Определенное имущество, провоз которого не допускается в ручной клади, может быть провезено в багаже. Применяемые в таких случаях процедуры авиационной безопасности устанавливаются в программах авиационной безопасности авиаэксплуатантов.

(8) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 24. Контроль авиационной безопасности трансферных и транзитных пассажиров

(1) Трансферные пассажиры и их ручная кладь могут быть освобождены от контроля безопасности в случае, когда они прибывают из государства, применяемые стандарты авиационной безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

(2) Транзитные пассажиры и их ручная кладь могут быть освобождены от контроля безопасности, если они:

- а) остаются на борту воздушного судна;
- б) не вступают в контакт с вылетающими пассажирами, прошедшими контроль безопасности, которые не садятся на борт этого судна;
- в) прибыли из другого государства, применяемые стандарты авиационной безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

(3) Если соблюдение положений части (2) в полном объеме невозможно, трансферные и транзитные пассажиры проходят при посадке повторный контроль безопасности.

(4) Авиаэксплуатанты устанавливают в своих программах авиационной безопасности меры контроля безопасности трансферных и транзитных

пассажиров, исключая для них возможность доступа к багажу, а также возможность проноса на борт воздушного судна запрещенных предметов посредством контактирования с лицами, не прошедшими контроль безопасности.

(5) Зарегистрированный багаж, принадлежащий трансферным пассажирам, проходит контроль безопасности таким же образом, как и зарегистрированный багаж пассажиров, поднявшихся на борт в начальном пункте отправления. Эксплуатанты воздушных судов не допускают к перевозке трансферный багаж, пока не получают подтверждение присутствия соответствующего пассажира на борту воздушного судна.

(6) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 25. Контроль безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимого ими имущества

(1) Лица, не являющиеся пассажирами, проходят вместе с перевозимым ими имуществом контроль безопасности на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа для предотвращения проноса в эти зоны запрещенных предметов.

(2) Лица, не являющиеся пассажирами, вместе с перевозимым ими имуществом проходят контроль безопасности на входе в критические участки охраняемых зон ограниченного доступа для предотвращения проноса в эти зоны запрещенных предметов.

(3) Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

(4) Контроль безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимого ими имущества проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 26. Контроль безопасности транспортных средств, которым разрешен доступ в охраняемую зону ограниченного доступа

(1) На въезде в охраняемую зону ограниченного доступа транспортные средства, для которых разрешен доступ в данную зону, проходят контроль безопасности в порядке, установленном административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) На въезде в охраняемую зону ограниченного доступа транспортные средства дипломатических представительств и консульских учреждений, аккредитованных в Республике Молдова, а также их персонала, которым разрешен доступ в данную зону, проходят контроль безопасности с соблюдением положений международных договоров, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(3) Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

(4) Контроль безопасности транспортных средств, которым разрешен доступ в охраняемую зону ограниченного доступа, проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 27. Контроль безопасности пассажиров с особым статусом

(1) Президент Республики Молдова, Председатель Парламента, Премьер-министр и сопровождающие их члены их семей, главы государств, парламентов и правительств и члены их семей, находящиеся с официальным визитом в Республике Молдова, а также ручная кладь и багаж этих лиц не подлежат контролю безопасности.

(2) Пассажиры, обладающие дипломатическим иммунитетом, подлежат контролю безопасности.

(3) Дипломатические или консульские вализы с опознавательными знаками государства проходят контроль безопасности, но не открываются и не задерживаются при условии, что они опечатаны и/или имеют внешние опознавательные знаки, подтверждающие их специальное содержание, а лицо, под ответственностью которого находятся эти вализы, предъявляет удостоверение личности и соответствующее разрешение/доверенность, подтверждающее его статус, в котором указывается количество сопровождаемых им дипломатических или консульских вализ. Другая ручная кладь данного лица проходит контроль авиационной безопасности в установленном порядке.

Статья 28. Контроль безопасности багажа

(1) Для предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна весь багаж подлежит контролю безопасности перед погрузкой в воздушное судно.

(2) Трансферный багаж может быть освобожден от контроля безопасности в случае, когда он прибывает из государства, применяемые стандарты авиационной безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

(3) Транзитный багаж может быть освобожден от контроля безопасности в случае, когда он остается на борту воздушного судна.

(4) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 29. Контроль безопасности несопровождаемого багажа

(1) Авиаэксплуатанты и наземный персонал принимают багаж только от пассажиров, имеющих билеты. После приема и регистрации сопровождаемого багажа обеспечивается его защита от несанкционированного доступа до момента погрузки на борт воздушного судна. Доступ в зону обработки багажа разрешен только уполномоченному персоналу. Не допускается погрузка на борт воздушного судна незарегистрированного багажа.

(2) Багаж, оказавшийся несопровождаемым по причинам, отличным от указанных в статье 36, должен пройти дополнительный контроль безопасности в порядке, установленном административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 30. Контроль безопасности груза и почтовых отправлений

(1) Перед погрузкой на борт воздушного судна к грузу и почтовым отправлениям применяются меры и процедуры авиационной безопасности, установленные Национальной программой безопасности в области гражданской авиации. Если данные меры и процедуры не были применены самим эксплуатантом воздушного судна или если их применение не было подтверждено и заверено уполномоченным агентом, эксплуатант воздушного судна не принимает данные груз и почтовые отправления к перевозке на борту воздушного судна.

(2) К трансферному грузу и трансферным почтовым отправлениям могут быть применены и другие виды контроля безопасности, утвержденные

центральным отраслевым органом в области гражданской авиации на основании пункта f) части (2) статьи 44.

(3) Транзитный груз и транзитные почтовые отправления могут быть освобождены от контроля безопасности в случае, когда они остаются на борту воздушного судна.

(4) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьёй.

Статья 31. Контроль безопасности бортприпасов

(1) Контроль безопасности бортприпасов осуществляется Пограничной полицией совместно с эксплуатантами воздушных судов.

(2) Авиаэксплуатанты устанавливают в своих программах авиационной безопасности и реализуют меры и процедуры авиационной безопасности, необходимые для обеспечения безопасности бортприпасов и предотвращения размещения среди бортприпасов запрещенных предметов.

(3) Поставщики бортприпасов предусматривают в своих программах авиационной безопасности и реализуют меры и процедуры авиационной безопасности для предотвращения размещения среди бортприпасов запрещенных предметов. Поставщики бортприпасов обеспечивают защиту припасов, находящихся за пределами аэропорта, от пункта производства до аэропорта.

Статья 32. Контроль безопасности аэропортовых припасов

(1) Контроль безопасности аэропортовых припасов, предназначенных для продажи или использования в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов, включая припасы, предназначенные для магазинов беспошлинной торговли и ресторанов, осуществляется Пограничной полицией.

(2) Контроль безопасности аэропортовых припасов, отличных от указанных в части (1), осуществляется эксплуатантами аэропортов.

Часть 3

Меры защиты для обеспечения авиационной безопасности

Статья 33. Защита пассажиров и ручной клади

(1) Пассажиры находятся под защитой, а их ручная кладь защищена от любого несанкционированного вмешательства с момента прохождения контроля безопасности и до вылета перевозящего их воздушного судна.

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

(3) Вылетающие пассажиры, прошедшие контроль безопасности, не должны вступать в контакт с прибывающими пассажирами, за исключением случаев, когда пассажиры прибывают из государства, применяемые стандарты безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

Статья 34. Потенциально проблемные пассажиры

До вылета воздушного судна и во время его нахождения в полете к потенциально проблемным пассажирам применяются надлежащие меры авиационной безопасности, установленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основании пункта m) части (3) статьи 44.

Статья 35. Защита багажа

Багаж, подлежащий погрузке на борт воздушного судна, защищен от любого несанкционированного вмешательства начиная с момента прохождения контроля безопасности или передачи эксплуатанту воздушных судов, в зависимости от того, какое из событий наступит первым, и до вылета воздушного судна, которое будет его перевозить.

Статья 36. Установление принадлежности багажа пассажирам

(1) Каждая единица багажа должна быть идентифицирована как сопровождаемый или несопровождаемый багаж.

(2) Несопровождаемый багаж не подлежит перевозке, за исключением случаев, когда он был отделен от пассажира по не зависящим от пассажира причинам либо когда к нему были применены надлежащие меры авиационной безопасности в соответствии с нормативными актами, утвержденными на основании настоящего закона.

Статья 37. Защита груза и почтовых отправлений

Груз и почтовые отправления, предназначенные для перевозки на борту воздушного судна, защищены от любого несанкционированного

вмешательства с момента применения к ним мер авиационной безопасности и до того, как перевозящее их воздушное судно будет считаться находящимся в полете.

Статья 38. Защита почтовых отправок авиаперевозчиков и материалов авиаперевозчиков

Для предотвращения проноса на борт воздушного судна запрещенных предметов к почте авиаперевозчика и материалам авиаперевозчика применяются меры авиационной безопасности, установленные в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов, и для них обеспечивается защита до погрузки на воздушное судно.

Статья 39. Защита бортприпасов

Для предотвращения проноса на борт воздушного судна запрещенных предметов бортприпасы, включая продукты питания, предназначенные для перевозки или использования на борту воздушного судна, проходят контроль безопасности, и для них эксплуатантом воздушных судов и/или авиационными агентами, осуществляющими деятельность в охраняемой зоне, обеспечивается защита до погрузки на воздушное судно.

Статья 40. Защита аэропортовых припасов

Для предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа припасы, предназначенные для продажи или использования в этих зонах, включая припасы, предназначенные для магазинов беспошлинной торговли/ресторанов, расположенных в критических участках охраняемых зон ограниченного доступа, защищены эксплуатантами аэропортов и/или авиационными агентами, осуществляющими деятельность в соответствующих зонах.

Часть 4

**Меры авиационной безопасности на борту
воздушного судна, находящегося в полете**

**Статья 41. Меры авиационной безопасности на борту
воздушного судна, находящегося в полете**

(1) Доступ лиц, не имеющих соответствующего разрешения, в кабину экипажа воздушного судна во время его нахождения в полете запрещается.

(2) Для предотвращения актов незаконного вмешательства во время нахождения воздушного судна в полете предпринимаются надлежащие меры авиационной безопасности, в частности, обучение членов экипажа.

(3) На борту воздушного судна оружие перевозится в багажном отсеке. В виде исключения оружие может перевозиться в других отсеках воздушного судна, если соблюдены условия авиационной безопасности, предусмотренные настоящим законом, а пролетаемые государства, государства транзита и государства назначения выдали соответствующее разрешение.

Статья 42. Разрешенный провоз оружия

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

- а) уполномоченному персоналу при обеспечении безопасности лиц, пользующихся государственной охраной;
- б) уполномоченному персоналу при сопровождении специальных или дипломатических грузов;
- с) уполномоченному персоналу при конвоировании лиц, находящихся под арестом;
- д) сотрудникам службы безопасности на борту.

(2) В случаях, отличных от указанных в части (1), провоз холодного оружия и огнестрельного оружия допускается только в местах, недоступных для лиц, находящихся на борту воздушного судна, в течение всего времени нахождения воздушного судна в полете, при условии, что уполномоченное компетентным органом лицо подтвердило, что огнестрельное оружие разряжено.

(3) В течение времени нахождения воздушного судна в полете применение огнестрельного оружия на его борту запрещается.

(4) Командир воздушного судна и члены экипажа должны быть извещены о количестве находящихся на борту воздушного судна лиц, имеющих при себе оружие, и занимаемых ими местах.

Статья 43. Перевозка лиц, находящихся под арестом, депортированных лиц и лиц, страдающих психическими расстройствами

(1) При перевозке лиц, находящихся под арестом, должны быть соблюдены следующие меры и процедуры авиационной безопасности:

- а) компетентный орган по меньшей мере за 24 часа до посадки извещает эксплуатанта воздушных судов, Пограничную полицию и Таможенную

службу о дате перевозки, номере авиарейса, количестве лиц, находящихся под арестом, и конвоиров;

b) лица, находящиеся под арестом, перевозятся на борту воздушного судна только под конвоем уполномоченных лиц из правоохранительных органов;

c) представитель эксплуатанта воздушных судов должен известить конвоиров о потенциальной угрозе для безопасности полета, которая возникнет в случае, если ими без разрешения командира воздушного судна будут предприняты какие-либо действия при совершении акта незаконного вмешательства;

d) конвой обеспечивает отсутствие при себе у лица, находящегося под арестом, запрещенных предметов;

e) конвой должен располагать необходимыми средствами для ограничения свободы действий конвоируемых лиц на всем протяжении нахождения воздушного судна в полете;

f) командир воздушного судна и члены экипажа, а также пассажиры, которым был разрешен провоз данным рейсом в пассажирском салоне воздушного судна огнестрельного оружия, должны быть извещены о перевозке лиц, находящихся под арестом, и конвоя, а также о занимаемых ими местах;

g) посадка лиц, находящихся под арестом, и конвоя производится до посадки других пассажиров, а их высадка – после того, как другие пассажиры покинут воздушное судно.

(2) В случае перевозки депортированных лиц компетентные органы Республики Молдова извещают компетентные учреждения государств транзита и государств назначения о причинах перевозки и риске, связанном с перевозкой этих лиц. В таких случаях эксплуатант воздушных судов принимает необходимые меры для обеспечения безопасности полета. Перевозка депортированных лиц осуществляется только после предварительных консультаций с эксплуатантом воздушных судов для того, чтобы определить, представляют ли эти лица угрозу для безопасности полета и требуется ли принятие дополнительных мер авиационной безопасности.

(3) Лицо, страдающее психическими расстройствами и признанное источником угрозы для безопасности полета, может перевозиться на борту воздушного судна только в сопровождении лица, ответственного за охрану, которое в состоянии пресечь его нежелательные действия во время нахождения воздушного судна в полете. Эксплуатант воздушных судов вправе отказать в посадке лица, страдающего психическими расстройствами, на основании рекомендаций поставщика медицинских услуг аэропорта или службы безопасности данного эксплуатанта.

Статья 44. Меры по введению в действие базовых стандартов

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации устанавливает общие меры, направленные на дополнение элементов базовых стандартов.

(2) Общие меры, предусмотренные частью (1), распространяются на:

- a) методологию осуществления контроля авиационной безопасности;
- b) категории имущества и веществ, которые могут быть признаны запрещенными предметами;
- c) в отношении контроля доступа – основания, по которым может быть предоставлен доступ в зону авиационных работ и охраняемые зоны ограниченного доступа;
- d) допустимые методы осуществления контроля безопасности транспортных средств, контроля и обыска в целях авиационной безопасности воздушного судна;
- e) критерии признания эквивалентными стандартов авиационной безопасности других государств;
- f) условия, при которых груз и почтовые отправления подлежат контролю безопасности или применению других мер авиационной безопасности, а также критерии и этапы назначения уполномоченных агентов;
- g) условия, при которых почтовые отправления авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика подлежат контролю авиационной безопасности или применению других мер авиационной безопасности;
- h) условия, при которых бортприпасы и аэропортовые припасы подлежат контролю безопасности или применению других мер авиационной безопасности, а также критерии и этапы назначения уполномоченных поставщиков и признанных поставщиков;
- i) критерии определения критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;
- j) критерии набора персонала и программы его обучения;
- k) условия, при которых могут применяться специальные процедуры авиационной безопасности или отступления от базовых стандартов;
- l) другие общие меры, направленные на дополнение второстепенных элементов базовых стандартов, не предусмотренные на момент вступления в силу настоящего закона.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает детализированные меры по внедрению базовых стандартов и общих мер, указанных в части (2), включающие:

- a) требования и процедуры контроля авиационной безопасности;
- b) список запрещенных предметов;
- c) требования и процедуры контроля доступа;

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

e) условия признания эквивалентными стандартов безопасности, применяемых в других государствах;

f) в отношении груза и почтовых отправлений – процедуру назначения уполномоченных агентов, а также установленные для них обязанности;

g) требования и процедуры в отношении мер безопасности, применяемых к почтовым отправлениям авиаперевозчика и материалам авиаперевозчика;

h) в отношении бортприпасов и аэропортовых припасов – процедуру назначения уполномоченных поставщиков и признанных поставщиков, а также установленные для них обязанности;

i) процедуру определения критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

j) требования к набору и обучению персонала;

k) специальные процедуры авиационной безопасности и отступления от мер авиационной безопасности;

l) требования к техническим условиям и процедурам признания и использования оборудования для обеспечения авиационной безопасности;

m) меры и процедуры, применяемые к потенциально проблемным пассажирам.

Статья 45. Отступления от базовых стандартов

(1) Базовые стандарты не применяются к аэропортам или демаркационным зонам аэропортов, в которых воздушное движение ограничено по меньшей мере:

a) полетами воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 15000 кг;

b) полетами вертолетов;

c) полетами воздушных судов сил правопорядка;

d) полетами воздушных судов служб спасателей и пожарных;

e) полетами воздушных судов поставщиков медицинских услуг, аварийных или спасательных служб;

f) полетами воздушных судов, выполняемыми в научно-исследовательских целях;

g) полетами воздушных судов для авиационных работ;

h) полетами воздушных судов для оказания гуманитарной помощи;

i) полетами, выполняемыми авиаперевозчиками, изготовителями воздушных судов или компаниями по техническому обслуживанию воздушных судов, которые не связаны с перевозкой пассажиров, багажа, груза или почтовых отправлений;

j) полетами воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 45500 кг для перевозки собственного персонала, пассажиров, которые не платят за перевозку, или имущества в целях осуществления эксплуатантом воздушных судов своей деятельности.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает альтернативные меры безопасности для обеспечения надлежащего уровня защиты на основании локальной оценки рисков в аэропортах или демаркационных зонах аэропортов, предусмотренных частью (1).

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может устанавливать определенные критерии для разрешения некоторых отступлений от базовых стандартов, а также учреждать альтернативные меры авиационной безопасности, обеспечивающие надлежащий уровень защиты, на основании локальной оценки рисков. Такие альтернативные меры должны быть оправданы с учетом размера воздушного судна, характера, масштаба или периодичности работ либо других специфических видов деятельности.

(4) Если возникают основания полагать, что уровень авиационной безопасности был скомпрометирован вследствие взлома системы безопасности, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает незамедлительное принятие надлежащих мер в целях исправления ситуации и непрерывного обеспечения безопасности гражданской авиации согласно плану непрерывности, утвержденному административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Глава V ОБОРУДОВАНИЕ ДЛЯ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 46. Оборудование для обеспечения авиационной безопасности

(1) Оборудование, используемое в рамках контроля авиационной безопасности и других мер авиационной безопасности, должно соответствовать требованиям к техническим спецификациям, установленным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, и быть пригодным для реализации соответствующих мер безопасности.

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

(3) Оборудование для обеспечения авиационной безопасности размещается в помещениях (пунктах контроля), отвечающих условиям эксплуатации соответствующих технических средств по объемно-планировочному решению, техническим параметрам, условиям температуры и влажности.

(4) Требования к техническим характеристикам и процедуры признания и использования оборудования для обеспечения авиационной безопасности утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основании пункта 1) части (3) статьи 44.

Статья 47. Работа с оборудованием для обеспечения авиационной безопасности и его техническое обслуживание

(1) В целях сохранения работоспособности оборудования для обеспечения авиационной безопасности работать с ним должен только обученный персонал, получивший допуск к работе с таким оборудованием.

(2) Оборудование для обеспечения авиационной безопасности эксплуатируется согласно технической документации производителя и процедурам, установленным в программах авиационной безопасности авиационных агентств, а также органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности.

(3) Техническое обслуживание оборудования для обеспечения авиационной безопасности осуществляется в соответствии с графиками техосмотра и ремонта, предусмотренными в программах авиационной безопасности авиационных агентств.

Глава VI ПЕРСОНАЛ, РАБОТАЮЩИЙ В ОБЛАСТИ ОБЕСПЕЧЕНИЯ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 48. Набор и обучение персонала, работающего в области обеспечения авиационной безопасности

(1) Лица, применяющие или ответственные за применение контроля доступа и других видов контроля авиационной безопасности, а также инструкторы, инспекторы и аудиторы авиационной безопасности набираются на

работу, проходят обучение и сертификацию в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает разработку и внедрение программы обучения для всех категорий персонала, участвующего в обеспечении авиационной безопасности, и лиц, не являющихся пассажирами, запрашивающих доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа. Национальная программа обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации утверждается центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(2) Персонал, применяющий или ответственный за применение контроля доступа и других видов контроля авиационной безопасности, набирается на работу, проходит обучение и сертификацию в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации для гарантирования наличия у него необходимых для приема на работу навыков и компетенций по выполнению поставленных перед ним задач.

(3) Для лиц, не являющихся пассажирами, запрашивающих доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, проводится обучение по вопросам авиационной безопасности до выдачи аэропортового пропуска или удостоверения члена экипажа.

(4) Обучение, указанное в частях (2) и (3), проводится в форме вводных и периодических инструктажей.

(5) Авиационные агенты и органы с компетенциями в области авиационной безопасности разрабатывают и внедряют программы обучения своего персонала в области авиационной безопасности, которые утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(6) Авиационные агенты в процессе приема на работу персонала служб безопасности обязаны обеспечить проверку кандидатов в соответствии с нормами, установленными Правительством, и согласовать их прием на работу со Службой информации и безопасности.

Глава VII

ОТВЕТНЫЕ ДЕЙСТВИЯ В СВЯЗИ С АКТАМИ НЕЗАКОННОГО ВМЕШАТЕЛЬСТВА

Статья 49. Меры в случае получения информации, относящейся к намерению совершения акта незаконного вмешательства

(1) В случае получения достоверной информации, относящейся к намерению совершения акта незаконного вмешательства в отношении находящегося на земле воздушного судна, эксплуатанты воздушных судов совместно с эксплуатантами аэропортов обеспечивают защиту этого воздушного судна в соответствии с собственными планами урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства. Если воздушное судно находится в полете, поставщик аэронавигационных услуг в кратчайшие сроки обеспечивает уведомление властей государства аэропорта назначения и служб контроля воздушного движения.

(2) В случае получения достоверной информации, относящейся к намерению совершения акта незаконного вмешательства в отношении воздушного судна, находящегося на земле или в полете, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно уведомляет эксплуатанта воздушных судов и Пограничную полицию, которая будет в соответствии с установленной процедурой проводить обыск в целях безопасности воздушного судна для обнаружения запрещенных предметов и другого опасного имущества или веществ.

(3) Эксплуатант аэропорта обеспечивает информирование Пограничной полиции, а также осуществление контрольных и розыскных мероприятий.

Статья 50. Планирование, организация и руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства

(1) Авиационные агенты разрабатывают инструкции для своего персонала, создают системы коммуникаций и обеспечивают подготовку персонала для осуществления ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства в соответствии с планами урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства. Соответствующие планы проходят предварительное согласование с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) В целях обеспечения эффективности мер, предусмотренных планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, Служба информации и безопасности обеспечивает

организацию и регулярное проведение 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 органов, после чего выполняет ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства согласно плану урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(4) В случае чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства осуществляет Антитеррористическое оперативное командование.

(5) В случае, когда воздушное судно подверглось акту незаконного вмешательства на земле, Антитеррористическое оперативное командование принимает необходимые меры для обеспечения безопасности членов экипажа и пассажиров до того, как полет может быть возобновлен.

(6) В случае, когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, совершило посадку на территории Республики Молдова, органы, компетентные в области авиационной безопасности, принимают необходимые меры по его задержанию на земле, если необходимость в его вылете не продиктована первейшей необходимостью защиты жизни людей.

Статья 51. Ответные действия, предпринимаемые поставщиком аэронавигационных услуг в связи с актами незаконного вмешательства

(1) Воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, может войти в воздушное пространство Республики Молдова и приземлиться на любом аэродроме без предварительного разрешения поставщика аэронавигационных услуг. Данное воздушное судно обслуживается поставщиком аэронавигационных услуг в первоочередном порядке.

(2) После посадки воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, отводится на изолированную стоянку, и все дальнейшие действия предпринимаются в соответствии с планом эксплуатанта аэропорта по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(3) В случае, когда воздушное судно, подвергнувшееся акту незаконного вмешательства, пролетает над территорией Республики Молдова, поставщик аэронавигационных услуг обеспечивает безопасность его полета во время нахождения в воздушном пространстве Республики Молдова, а также оперативную передачу соответствующей информации поставщикам аэронавигационных услуг соседних государств и известному или предполагаемому аэропорту назначения с тем, чтобы они своевременно предприняли ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства.

(4) Способы оповещения о захвате воздушного судна, обмена информацией, а также действия, которые должен предпринять поставщик аэронавигационных услуг, устанавливаются в программе авиационной безопасности данного поставщика.

Статья 52. Информирование заинтересованных организаций и государств об актах незаконного вмешательства

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

- а) государство регистрации воздушного судна;
- б) государство регистрации эксплуатанта воздушных судов;
- в) государства, граждане которых вовлечены в инцидент;
- г) государства, граждане которых 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 53. Расследование актов незаконного вмешательства

(1) Для определения эффективности мер и процедур авиационной безопасности и осуществления необходимых изменений после совершения акта незаконного вмешательства административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации организует расследование акта незаконного вмешательства с участием органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности.

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

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

Глава VIII ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭФФЕКТИВНОСТИ МЕР АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Часть 1

Национальная программа контроля качества в области безопасности гражданской авиации

Статья 54. Национальная программа контроля качества в области безопасности гражданской авиации

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрабатывает, представляет на утверждение центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, обеспечивает применение и поддерживает Национальную программу контроля качества в области безопасности гражданской авиации. Данная программа позволяет административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации оценивать уровень безопасности гражданской авиации, а также проводить мониторинг соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности положениям настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, других нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона.

(2) Задачами Национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации (далее – *Национальная программа контроля качества*) являются проверка посредством деятельности по мониторингу соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности и определение уровня соответствия положениям настоящего закона, Национальной программы обеспечения безопасности в области гражданской авиации, других нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона.

(3) Национальная программа контроля качества позволяет быстрое выявление и исправление недостатков авиационной безопасности. Она также предусматривает, что авиаэксплуатанты и субъекты авиации, ответственные

за применение стандартов авиационной безопасности на территории Республики Молдова, должны находиться под непосредственным и систематическим мониторингом административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или под его надзором.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит деятельность по мониторингу соответствия и требует исправления всех обнаруженных недостатков авиационной безопасности в течение срока, установленного в зависимости от уровня констатированного несоответствия. Несоответствия стандартам авиационной безопасности, обнаруженные в рамках проведения деятельности по мониторингу соответствия, должны быть устранены в порядке и в сроки, установленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(5) Метод деятельности по исправлению недостатков авиационной безопасности и применения законных мер принуждения должен быть поэтапным и пропорциональным обнаруженным недостаткам авиационной безопасности. Такой метод подразумевает последовательное прохождение следующих этапов вплоть до исправления недостатков авиационной безопасности:

- a) консультации и рекомендации;
- b) официальное предупреждение;
- c) уведомление об исполнении/инспекторское предписание;
- d) наказания за правонарушение и судебные действия.

(6) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может пропустить один или несколько этапов, указанных в части (5), в частности, в случае серьезных или повторяющихся недостатков авиационной безопасности.

Статья 55. Содержание Национальной программы контроля качества

(1) Национальная программа контроля качества определяет виды деятельности по мониторингу соответствия и условия их осуществления.

(2) Национальная программа контроля качества включает следующие аспекты:

- a) организационная структура, обязанности и ресурсы органа, осуществляющего деятельность по мониторингу соответствия;
- b) должностная инструкция и квалификационные требования для аудиторов авиационной безопасности;
- c) виды деятельности по мониторингу соответствия, в том числе цель аудиторских проверок, инспекционных проверок и испытаний авиационной

безопасности; случаи фактического или потенциального нарушения норм авиационной безопасности, при которых назначается расследование инцидентов безопасности; частота проведения аудиторских и инспекционных проверок авиационной безопасности; классификация соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности согласно системе классификации соответствия;

d) экспертиза – в случае, когда необходим пересмотр мер и процедур авиационной безопасности;

e) мероприятия по исправлению недостатков авиационной безопасности с указанием подробностей, связанных с извещением о них, последующими действиями и исправлением недостатков в целях обеспечения соответствия нормам авиационной безопасности;

f) законные меры принуждения и наказания за правонарушение;

g) представление отчетности о проведенной деятельности по мониторингу соответствия, которая может включать, в зависимости от случая, обмен информацией между органами и структурами с компетенциями в области безопасности гражданской авиации относительно уровней соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности;

h) процесс мониторинга аэропорта; меры, которые авиаэксплуатанту и субъекту авиации необходимо предпринять по внутреннему контролю качества;

i) порядок регистрации и изучения результатов Национальной программы контроля качества в целях выявления тенденций и направлений разработки политики в области безопасности гражданской авиации.

Часть 2

Мониторинг соответствия в области обеспечения авиационной безопасности

Статья 56. Мониторинг соответствия

(1) Для обеспечения скорейшего обнаружения и исправления недостатков авиационной безопасности аэропорты, авиаэксплуатанты и субъекты авиации, применяющие стандарты авиационной безопасности, проходят периодический мониторинг, выполняемый административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Мониторинг соответствия проводится в соответствии с Национальной программой контроля качества с учетом уровня риска, вида и характера работ, применяемых стандартов авиационной безопасности, результатов внутреннего контроля качества в случае авиаэксплуатантов и субъектов авиации, а также других факторов, влияющих на частоту мониторинга соответствия.

(3) Мониторинг соответствия распространяется в том числе на выполнение и эффективность мер внутреннего контроля качества, применяемых в аэропортах, а также авиаэксплуатантами и субъектами авиации.

(4) Мониторинг соответствия в пределах отдельного аэропорта предусматривает оптимальную комбинацию из различных видов деятельности по мониторингу соответствия, которая должна давать цельную картину применения мер авиационной безопасности.

(5) Определение приоритетов и внедрение Национальной программы контроля качества осуществляются независимо от реализации в рабочем порядке мер авиационной безопасности, предусмотренных Национальной программой безопасности в области гражданской авиации.

(6) Деятельность по мониторингу соответствия включает в себя аудиторские проверки, инспекционные проверки, экспертизы и испытания авиационной безопасности, а также расследования инцидентов авиационной безопасности.

Статья 57. Методология осуществления деятельности по мониторингу соответствия

(1) Методология осуществления деятельности по мониторингу соответствия утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и должна соответствовать стандартизованному подходу, который включает в себя постановку задач, планирование и подготовку деятельности по мониторингу соответствия, деятельность, проводимую на местах, классификацию полученных данных, подготовку отчета и исправление недостатков авиационной безопасности.

(2) Деятельность по мониторингу соответствия должна быть основана на систематическом сборе информации посредством изучения документов, наблюдения, собеседований и проверок.

(3) Мониторинг соответствия включает в себя как объявленные, так и необъявленные мероприятия.

Статья 58. Аудит авиационной безопасности

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет с определенной периодичностью аудиты авиационной безопасности, представляющие собой тщательное рассмотрение всех аспектов программ авиационной безопасности авиационных

агентов, с тем, чтобы определить, применяются ли они непрерывно основе и с соблюдением единого уровня выполнения норм авиационной безопасности. Такое рассмотрение включает в себя использование репрезентативной выборки информации.

(2) Аудит авиационной безопасности распространяется на одну из следующих категорий:

- а) совокупность мер авиационной безопасности, применяемых в пределах отдельного аэропорта;
- б) совокупность мер авиационной безопасности, применяемых отдельным терминалом аэропорта, авиаэксплуатантом или субъектом авиации;
- с) одна из частей Национальной программы безопасности в области гражданской авиации.

(3) Методология проведения аудита авиационной безопасности утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и должна включать следующие этапы:

- а) объявление об аудите авиационной безопасности и, по обстоятельствам, направление предварительного опросника;
- б) предварительный этап, включающий изучение заполненного предварительного опросника и другой относящейся к делу документации;
- с) вводное заседание с представителями авиаэксплуатанта/субъекта авиации, организованное до начала деятельности на местах;
- д) проведение деятельности на местах;
- е) итоговое заседание и составление отчета;
- ф) исправление недостатков авиационной безопасности и мониторинг исправления – в случае, когда такие недостатки обнаружены.

(4) Для оценки выполнения мер авиационной безопасности проведение аудита безопасности основывается на систематическом сборе информации с использованием по меньшей мере одной из следующих техник:

- а) изучение документов;
- б) наблюдение;
- с) собеседование;
- д) проверка.

Статья 59. Инспекционные проверки авиационной безопасности

(1) С целью определения уровня соответствия и эффективности применяемых мер и процедур авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит с определенной периодичностью или внепланово инспекционные проверки мер и процедур авиационной безопасности, применяемых

авиаэксплуатантами, субъектами авиации, а также органами и структурами с компетенциями в области авиационной безопасности.

(2) Инспекционная проверка авиационной безопасности распространяется по меньшей мере на одну группу взаимосвязанных мер авиационной безопасности, предусмотренных базовыми стандартами и/или нормативными актами по их применению. Соответствующая группа мер проходит мониторинг в один прием либо в разумные сроки, обычно не превышающие трех месяцев. Инспекционная проверка авиационной безопасности включает применение репрезентативной выборки информации.

(3) В смысле настоящей статьи группа взаимосвязанных мер авиационной безопасности представляет собой комбинацию из двух или более мер, предусмотренных базовыми стандартами и/или нормативными актами по их применению, которые настолько тесно взаимосвязаны друг с другом, что реализация таких мер может быть надлежащим образом оценена только в случае их совместного рассмотрения. Соответствующие группы мер установлены в Национальной программе контроля качества.

(4) Инспекционная проверка авиационной безопасности проводится без предварительного уведомления. Если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сочтет это нецелесообразным, об инспекционной проверке может быть объявлено. Методология проведения инспекционных проверок авиационной безопасности утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и должна включать следующие этапы:

- a) предварительный этап;
- b) проведение деятельности на местах;
- c) предварительное информирование о результатах инспекционной проверки авиационной безопасности в зависимости от частоты и результатов мониторинга соответствия;
- d) подготовка отчета/регистрация результатов инспекционной проверки авиационной безопасности;
- e) исправление недостатков авиационной безопасности и мониторинг исправления – в случае, когда такие недостатки обнаружены.

(5) Для оценки эффективности мер авиационной безопасности проведение инспекционной проверки авиационной безопасности основывается на систематическом сборе информации с использованием по меньшей мере одной из следующих техник:

- a) изучение документов;
- b) наблюдение;
- c) собеседование;

d) проверка.

(6) Частота инспекционных проверок авиационной безопасности определяется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основе оценки рисков. В случае аэропорта с наибольшим годовым объемом перевозок частота инспекционных проверок всех групп взаимосвязанных мер безопасности, установленных в Национальной программе контроля качества, составляет не менее одного раза в двенадцать месяцев, за исключением случая, когда в аэропорту в течение данного периода проводился аудит авиационной безопасности.

Статья 60. Обзоры авиационной безопасности

Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит обзоры авиационной безопасности всякий раз, когда находит необходимой переоценку мер и процедур авиационной безопасности для обнаружения и устранения уязвимостей. Если такая уязвимость обнаружена, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует применения компенсирующих мер авиационной безопасности, соразмерных с уровнем риска.

Статья 61. Испытания авиационной безопасности

(1) В целях определения эффективности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет испытания оборудования для обеспечения авиационной безопасности, персонала, работающего в области обеспечения авиационной безопасности, а также мер и процедур авиационной безопасности. В проведении испытаний авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может задействовать представителей других органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности.

(2) Испытания авиационной безопасности осуществляются для оценки эффективности по меньшей мере одной из следующих мер авиационной безопасности;

- a) контроль доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа;
- b) защита воздушных судов;
- c) контроль авиационной безопасности пассажиров и ручной клади;
- d) контроль авиационной безопасности персонала и перевозимого им имущества;
- e) защита багажа;
- f) контроль авиационной безопасности груза и почтовых отправлений;

g) защита груза и почтовых отправлений.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает протокол испытаний авиационной безопасности, включающий в себя методологию проведения таких испытаний с соблюдением правовых положений, а также требований безопасности и эксплуатационных требований. Методология проведения испытаний авиационной безопасности включает следующие этапы:

- a) предварительный этап;
- b) проведение деятельности на местах;
- c) предварительное уведомление о результатах испытания авиационной безопасности в зависимости от частоты и результатов мониторинга соответствия;
- d) подготовка отчета/регистрация результатов испытания авиационной безопасности;
- e) исправление недостатков авиационной безопасности и мониторинг исправления – в случае, когда такие недостатки обнаружены.

Статья 62. Расследование инцидентов авиационной безопасности

(1) В целях установления причин инцидентов авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит расследование таких инцидентов.

(2) На основании результатов расследования административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации составляет акт, в котором приводятся заключения относительно причин инцидента авиационной безопасности.

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

Статья 63. Подготовка отчетов/регистрация результатов мониторинга соответствия

(1) Деятельность по мониторингу соответствия и ее результаты отражаются в отчетах или регистрируются в стандартном формате, установленном Национальной программой контроля качества, что делает возможным осуществление непрерывного анализа тенденций.

(2) В случае обнаружения недостатков авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации уведомляет об этих заключениях авиаэксплуатантов и/или субъектов авиации, в отношении которых был проведен мониторинг соответствия.

Статья 64. Исправление недостатков авиационной безопасности

(1) Обнаруженные недостатки авиационной безопасности незамедлительно исправляются. Если своевременное исправление недостатков невозможно, применяются компенсирующие меры авиационной безопасности.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует от аэропорта, авиаэксплуатанта и/или субъекта авиации, в отношении которых был проведен мониторинг соответствия, представления на утверждение плана действий, касающегося обнаруженных недостатков авиационной безопасности, в том числе программы реализации мероприятий по исправлению. По завершении мероприятий по исправлению авиаэксплуатант и/или субъект авиации уведомляют об этом административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) После получения уведомления от авиаэксплуатанта и/или субъекта авиации, в отношении которых проводилась деятельность по мониторингу соответствия, о проведении мероприятий по исправлению, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проверяет, как были выполнены эти мероприятия. При осуществлении последующего мониторинга применяется наиболее подходящая форма мониторинга соответствия.

Глава IX

ОЦЕНКА УРОВНЯ УГРОЗЫ И УПРАВЛЕНИЕ РИСКАМИ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Статья 65. Оценка уровня угрозы в области безопасности гражданской авиации

Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает методологию оценки уровня угрозы и управления рисками, согласно которой осуществляет непрерывную оценку уровня угрозы для безопасности гражданской авиации с учетом внутренней и международной обстановки, систематизируя информацию, поступающую от международных организаций гражданской авиации, компетентных органов и других источников.

Статья 66. Управление рисками в области безопасности гражданской авиации

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации своевременно информирует все заинтересованные стороны о существующей угрозе для безопасности гражданской авиации ввиду применения дополнительных мер авиационной безопасности в соответствии с методологией оценки уровня угрозы и управления рисками.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может присвоить одному или нескольким воздушным рейсам классификацию рейса повышенного уровня угрозы на определенный или неопределенный срок и требовать применения дополнительных мер авиационной безопасности в зависимости от результатов оценки уровня угрозы. В случае чрезвычайных ситуаций административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может прибегнуть к чрезвычайным процедурам, отличным от указанных в методологии оценки уровня угрозы и управления рисками. В таких ситуациях административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно информирует Правительство о предпринятых действиях.

(3) Авиаэксплуатанты и субъекты авиации, а также органы и структуры с компетенциями в области авиационной безопасности принимают все необходимые меры для минимизации рисков в области безопасности гражданской авиации.

Глава X ФИНАНСОВОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 67. Расходы на обеспечение авиационной безопасности

(1) Для покрытия затрат на обеспечение авиационной безопасности применяется сбор на обеспечение авиационной безопасности.

(2) Условия применения сбора на обеспечение авиационной безопасности, методология его расчета, а также порядок распределения средств, накопленных от сбора на обеспечение авиационной безопасности, утверждаются Правительством.

(3) Для некоторых категорий эксплуатантов воздушных судов по их требованию либо в случае присвоения воздушному рейсу классификации рейса повышенного уровня угрозы согласно части (2) статьи 66 могут обеспечиваться дополнительные меры авиационной безопасности с оплатой сопутствующих расходов соответствующим эксплуатантом воздушных судов.

(4) Эксплуатанты аэропортов ежемесячно представляют административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации отчет о финансовых ресурсах, накопленных от сбора на обеспечение авиационной безопасности.

Глава XI

ЮРИДИЧЕСКАЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НАРУШЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА ОБ АВИАЦИОННОЙ БЕЗОПАСНОСТИ

Статья 68. Юридическая ответственность за нарушение положений настоящего закона

(1) Нарушение положений настоящего закона влечет дисциплинарную, правонарушительную, гражданскую и уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

(2) Как следует из предоставленных аудиторам авиационной безопасности полномочий, ответственность согласно Кодексу о правонарушениях наступает в следующих случаях:

- а) создание умышленных препятствий или помех в работе аудитору авиационной безопасности;
- б) неспособность или отказ предоставить аудитору авиационной безопасности требуемую информацию.

(3) Ответственность согласно Уголовному кодексу наступает в следующих случаях:

- а) предоставление аудитору авиационной безопасности ложной или вводящей в заблуждение информации;
- б) выдача другим лицом себя за аудитора авиационной безопасности.

Глава XII

ЗАКЛЮЧИТЕЛЬНЫЕ И ПЕРЕХОДНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Статья 69.

(1) Настоящий закон вступает в силу в шестимесячный срок со дня опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

(2) Правительству в шестимесячный срок со дня опубликования настоящего закона:

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

б) утвердить Национальную программу безопасности в области гражданской авиации;

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

(3) Со дня вступления в силу настоящего закона признать утратившим силу Закон об авиационной безопасности № 92/2007 (Официальный монитор Республики Молдова, 2007 г., № 90–93, ст. 393), с последующими изменениями.

ПРЕДСЕДАТЕЛЬ ПАРЛАМЕНТА

SINTEZA
obiectiilor și propunerilor asupra
Legii privind securitatea aeronautică
(nr.216 din 25.06.2018), Reexaminare

Nr. crt.	Autorul obiectiilor și propunerilor	Conținutul obiectiilor și propunerilor	Decizia Comisiei
I.	II.	III.	IV.
1.	Președintele Republicii Moldova	<p>La 23 noiembrie 2018, Parlamentul a adoptat Legea nr.260 privind securitatea aeronautică, pe care, ulterior, a remis-o Președintelui Republicii Moldova spre promulgare.</p> <p>Potrivit notei informative, legea urmărește scopul executării Hotărârii Guvernului nr.28 din 22 ianuarie 2014 cu privire la aprobarea Planului național de armonizare a legislației pentru anul 2014, dar și implementării în cadrul normativ național a reglementărilor europene incluse în Anexa III la Acordul privind spațiul aerian comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre.</p> <p>Astfel, remanierile înscrise pe segmentul controlului de securitate înainte de zbor au ca efect denaturarea radicală a competențelor autorităților implicate în această procedură. Or, potrivit art.5 alin.(2) al legii examinate, Poliția de Frontieră are în atribuție doar acordarea sprijinului pentru serviciile de securitate aeronautică în protecția zonelor de securitate cu acces restricționat pentru prevenirea plăsării ilegale la bordul aeronavelor a bunurilor și a substanțelor ce pot periclita securitatea aeronautică, dar și colaborarea cu autoritățile competente în domeniul securității aeronautice și cu serviciile de securitate ale operatorilor aeronautici.</p> <p>Prevederi similare sânt înscrise și pentru Serviciul Vamal în formula: „acordă sprijin serviciilor de securitate” ale operatorilor aeronautici.</p> <p>În acest sens, este bine cunoscut faptul că Poliția de Frontieră este autoritatea administrativă care implementează politica statului în domeniul managementului integrat al frontierei de stat, exercită atribuțiile privind combaterea migrației ilegale și a criminalității transfrontaliere.</p> <p>Mai mult ca atât, potrivit art.6 alin.(1) lit.b) din Legea nr.283 din 28 decembrie 2011 cu privire la Poliția de Frontieră, instituția de stat respectivă asigură menținerea regimului frontierei de stat, regimului zonei de frontieră, precum și a ordinii publice în punctele de trecere a frontierei de stat, asigură securitatea publică, securitatea aeronautică,</p>	-Se acceptă.

Nr. crt.	Autorul amendamentului	Conținutul amendamentului	Decizia Comisiei
I.	II.	<p data-bbox="145 100 188 264">III.</p> <p data-bbox="188 100 272 1653">controlul de securitate al pasagerilor, al bagajelor, al încărcăturilor, al personalului aeronautic, al personalului naval și a personalului de protecție a zonelor de securitate cu acces limitat în cadrul aeroporturilor și porturilor Republicii Moldova.</p> <p data-bbox="272 100 357 1653">De altfel, art.9 din Legea nr.283/2011 reglementează expres segmentul și domeniile de colaborare ale Poliției de Frontieră cu alte entități publice și private.</p> <p data-bbox="357 100 442 1653">Or, printre acestea nu se regăsește o eventuală colaborare în sensul descris de Legea nr.260.</p> <p data-bbox="442 100 526 1653">În acest sens, atragem atenția că legea examinată denaturează competența de bază a Poliției de Frontieră - asigurarea securității - și o transferă <i>de facto</i> către agentul economic care urmează să exercite controlul de securitate, iar organul de stat, doar să-și asiste.</p> <p data-bbox="526 100 611 1653">În subsidiar, potrivit Legii cu privire la frontiera de stat nr.215 din 4 noiembrie 2011, Republica Moldova, la organizarea controlului frontierei, se călăuzește de principiul asigurării securității naționale și internaționale. Iar controlul frontierei pe uscat și pe apele de frontieră este efectuat de către Poliția de Frontieră în comun cu Serviciul Vamal.</p> <p data-bbox="611 100 695 1653">În același timp, Legea nr.215/2011 prevede expres faptul că controlul la trecerea frontierei reprezintă un complex de măsuri efectuate de către Poliția de Frontieră - pentru a autoriza trecerea frontierei de stat de persoane și mijloace de transport; de către Serviciul Vamal - pentru a autoriza trecerea peste frontiera de stat a mărfurilor și a altor bunuri, precum și de către alte organe de control stabilite de lege.</p> <p data-bbox="695 100 780 1653">Cu referire la atribuțiile Serviciului Vamal, Legea nr.302 din 21 decembrie 2017 cu privire la Serviciul Vamal prevede expres că una dintre atribuțiile Serviciului constă în efectuarea controlului și a supravegherii vamale, inclusiv prevenirea, depistarea și combaterea contrabandei.</p> <p data-bbox="780 100 865 1653">Logica obiectivelor expuse este suplimentată și de prevederile art.23 al legii examinate, potrivit căruia pentru efectuarea controlului de securitate al pasagerilor și al bagajelor, operatorul aeroportuar dispune de echipamente de securitate aeronautică care să asigure depistarea articolelor interzise. Or, aceste echipamente urmează a fi puse la dispoziția autorităților publice competente (Poliția de Frontieră și Serviciul Vamal) întru realizarea controalelor respective.</p>	IV.

Nr. crt.	Autorul amendamentului	Conținutul amendamentului	Decizia Comisiei
I.	II.	<p data-bbox="161 990 188 1043">III.</p> <p data-bbox="197 385 576 1653">În mod suplimentar, în art.23 alin.(8), 24 alin.(6), 25 alin.(3), 26 alin.(3), 28 alin.(4), 30 alin.(4) și, în special, 32 alin.(1) este reglementat faptul că operatorii aeroportuari sânt responsabili de implementarea controlului de securitate, iar art.32 suplimentează acest concept prin prevederea potrivit căreia controlul de securitate al proviziilor de aeroport destinate vânzării sau utilizării în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv al proviziilor destinate magazinelor duty-free și restaurantelor, este efectuat de către operatorii aeroportuari.</p> <p data-bbox="467 385 576 1653">În sensul celor expuse, Capitolul VI al legii examinate prevede expres transferul competențelor de aplicare și gestionare a echipamentelor de securitate către agentul economic.</p> <p data-bbox="585 385 847 1653">Pe lângă cele expuse, menționăm că Organizația Internațională a Aviației Civile (ICAO) a adoptat Manualul de Securitate pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită. Astfel, standardele ICAO, în vederea încorporării noilor riscuri și amenințări, sânt formulate și revizuite în Anexa nr.17 la Convenția Aviației Civile Internaționale din 1974, potrivit punctelor 7.2.1 și 7.2.2, statele sânt responsabile fără echivoc de protecția cetățenilor împotriva actelor teroriste și de altă natură de intervenție ilegală împotriva aviației civile.</p> <p data-bbox="857 385 922 1653">Totodată, în lumina acestor prevederi, statele sânt responsabile de evaluarea formală a nivelului de amenințare și de revizuirea constantă a acestuia.</p> <p data-bbox="932 385 997 1653">Or, aeroporturile urmează să pună în aplicare și să mențină controlul calității programelor de securitate pentru determinarea și respectarea eficiență a programului.</p> <p data-bbox="1007 385 1310 1653">În concluzie, apreciem că scopul enunțat în nota informativă la Legea nr.260 nu a fost realizat, ci dimpotrivă normele propuse generează incertitudini și dificultăți în realizarea sarcinilor practice ale instituțiilor de profil, mai mult ca atât reduc și afectează competențele funcționale ale organelor publice menite să asigure regimul de securitate. Pentru motivele invocate mai sus, în temeiul art.93 alin.(2) din Constituție, remît Parlamentului, spre reexaminare, Legea nr.260 privind securitatea aeronautică, în vederea reevaluării competențelor de asigurare a securității aeronautice prin prisma prevederilor articolelor menționate.</p>	IV.

Nr. crt.	Autorul amendamentului	Conținutul amendamentului	Decizia Comisiei
I.	II.		IV.
	III.	<p>1. La articolul 5. Alte autorități cu competențe în domeniul securității aeronautice: în aliniatul (2) Poliția de Frontieră exercită următoarele atribuții de bază:</p> <ul style="list-style-type: none"> - lit. e) se modifică și se va expune cu următorul cuprins: „e) participă la depistarea dispozitivelor explozive, la ridicarea articolelor și substanțelor interzise pentru transportare; - lit. g) se modifică și se va expune cu următorul cuprins: „g) asigură prevenirea plăsării ilegale la bordul aeronavelor a articolelor și substanțelor ce pot periclita securitatea aeronautică și colaborează cu autoritățile competente în domeniul securității aeronautice și cu serviciile de securitate aeronautică în vederea identificării persoanelor care prezintă pericol din punctul de vedere al securității aeronautice”; - se completează cu lit. i) cu următorul cuprins: „lit i) efectuează controlul de securitate al pasagerilor, al bagajelor, al încărcăturilor, al proviziilor de bord, în limita competențelor al proviziilor de aeroport, al personalului aeronautic și al personalului de protecție a zonelor de securitate cu acces limitat.” <p>2. La articolul 16. Planificarea aeroportuară</p> <ul style="list-style-type: none"> - alin. (1) se modifică și se va expune cu următorul cuprins: - „(1) Poliția de Frontieră și operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea măsurilor prevăzute de art. 17,18,19,25,26,27.” <p>3. La articolul 17. Controlul accesului</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (4) la sfârșit se va completa cu textul care va avea următorul cuprins: „după consultarea și aprobarea de către Poliția de Frontieră.”; - în alin. (6) cuvântul „controlului” se va substitui cu sintagma „sistemului de control al”; - se completează cu alineatul (7) cu următorul cuprins: <p>„(7) Controlul accesului specificat la prezentul articol este efectuat de Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari. Controlul în comun este efectuat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică.”</p>	

Nr. crt.	Autorul amendamentului	Conținutul amendamentului	Decizia Comisiei
I.	II.	III.	IV.
		<p>4. La articolul 18. Controlul de securitate al vehiculelor</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (2) după cuvântul „aeroportuări” se completează cu sintagma „în comun cu Poliția de Frontieră”; - se completează cu alineatul (3) cu următorul cuprins: - „(3) Controlul de securitate al vehiculelor este efectuat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică”. <p>5. La articolul 23. Controlul de securitate al pasagerilor și bagajelor de mână</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (8) sintagma „Operatorii aeroportuări sunt responsabili” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră este responsabilă”. <p>6. La articolul 24. Controlul de securitate al pasagerilor în transfer și în tranzit</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (6) sintagma „Operatorii aeroportuări sunt responsabili” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră este responsabilă”. <p>7. La articolul 25. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (3) după sintagma „Operatorii aeroportuări” se completează cu sintagma „în comun cu Poliția de frontieră”; - se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins: - „(4) Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea, este efectuat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică”. <p>8. La articolul 26. Controlul de securitate al vehiculelor pentru care s-a autorizat accesul în zona de securitate cu acces restricționat</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (3) după sintagma „Operatorii aeroportuări” se completează cu sintagma „în comun cu Poliția de Frontieră”; - se completează cu alineatul (4) cu următorul cuprins: 	

Nr. crt.	Autorul amendamentului	Conținutul amendamentului	Decizia Comisiei
I.	II.	III.	IV.
		<p>„(4) Controlul de securitate al vehiculelor pentru care s-a autorizat accesul în zona de securitate cu acces restricționat, este efectuat în conformitate cu procedura elaborată de Comisia aeroportuară de securitate aeronautică”.</p> <p>9. La articolul 28. Controlul de securitate al bagajelor de cală</p> <ul style="list-style-type: none"> - alin. (4), sintagma „Operatorii aeroportuari sunt responsabili” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră este responsabilă”. <p>10. La articolul 29. Controlul de securitate al bagajelor de cală neînsoțite</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (3) sintagma „Operatorii aeroportuari sunt responsabili” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră este responsabilă”. <p>11. La articolul 30. Controlul de securitate al mărfurilor și al trimiterilor poștale</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (4) sintagma „Operatorii aeroportuari sunt responsabili” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră este responsabilă”. <p>12. La articolul 31. Controlul de securitate al proviziilor de bord</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (1) sintagma „operatorii aeroportuari” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră”. <p>13. La articolul 32. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport</p> <ul style="list-style-type: none"> - în alin. (1) sintagma „operatorii aeroportuari” se substituie cu sintagma „Poliția de Frontieră”. <p>14. La articolul 67. Costuri privind asigurarea securității aeronautice</p> <ul style="list-style-type: none"> - art. 67 va avea următorul cuprins: “(1) Pentru acoperirea cheltuielilor aferente asigurării securității aeronautice se aplică taxa pentru asigurarea securității aeronautice. (2) Condițiile de aplicare, metodologia privind baza de calcul, precum și repartizarea resurselor acumulate din taxa pentru asigurarea securității aeronautice se aprobă de către Guvern. 	

Nr. crt.	Autorul amendamentului	Conținutul amendamentului	Decizia Comisiei
I.	II.	<p>III.</p> <p>(3) Unor categorii de operatori aerieni li se pot asigura, la cererea acestora sau în cazul clasificării cursei aeriene, conform art. 66 alin. (2), drept cursă aeriană cu nivel sporit de pericol, măsuri suplimentare de securitate aeronautică, cu achitarea costurilor aferente de către operatorul aerian vizat.</p> <p>(4) Operatorii aeroportuari vor prezenta lunar organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicii în domeniul aviației civile raportul privind resursele financiare acumulate din taxa de securitate aeronautică.”</p>	IV.

Alexandru JIZDAN,
Președinte al Comisiei

