

Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile

Prezentul Program transpune parțial Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 al Comisiei din 5 noiembrie 2015 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 299 din 14 noiembrie 2015, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2020/910 al Comisiei din 30 iunie 2020.

Titlu I.

SISTEMUL NAȚIONAL DE SECURITATE AL AVIAȚIEI CIVILE

Capitolul I.

DISPOZIȚII GENERALE

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

1. Programul național de securitate în domeniul aviației civile (denumit în continuare PNSA) are ca obiectiv asigurarea protecției operațiunilor aviației civile în Republica Moldova împotriva actelor de intervenție ilicită, prin reglementări, practici și proceduri menite să asigure securitatea, regularitatea și eficiența zborurilor.
2. Scopul PNSA este de a asigura securitatea activităților operatorilor aeronautici naționali și străini care furnizează servicii de transport aerian, precum și altor entităților aeronautice care asigură derularea zborurilor.

Secțiunea 2. Aplicabilitatea

3. PNSA se aplică:
 - 1) Autorităților publice și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;
 - 2) Aeroporturilor sau părților de aeroporturi care deservește aviația civilă situate pe teritoriul Republicii Moldova și care nu sunt folosite în scopuri exclusiv militare;
 - 3) Operatorilor aerieni înregistrați în Republica Moldova;
 - 4) Operatorilor aerieni care furnizează servicii în aeroporturile specificate la sbp. 2);
 - 5) Furnizorilor de servicii de navigație aeriană;
 - 6) Entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la sbp. 2) sau prin intermediul acestora.

Secțiunea 3. Cadru normativ în domeniul securității aeronautice și noțiunile de bază

4. Republica Moldova este parte la următoarele convenții internaționale care tratează aspecte privind securitatea aviației civile:
 - 1) Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944 la care Republica Moldova a aderat prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994;
 - 2) Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, încheiată la Tokyo la 14 septembrie 1963 ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996;

- 3) Convenția pentru reprimarea capturării ilicite a aeronavelor, încheiată la Haga la 16 decembrie 1970, ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996;
 - 4) Convenția pentru reprimarea actelor de intervenție ilicită îndreptate contra securității aviației civile încheiată la Montreal la 23 septembrie 1971, inclusiv Protocolul pentru reprimarea actelor ilicite de violență comise în aeroporturile internaționale, din 24.02.1988, ratificate de Republica Moldova prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996;
 - 5) Convenția cu privire la marcajul explozibililor plastici și în folie în scopul detectării adoptată la Montreal la 1 martie 1991, ratificată de Republica Moldova prin Hotărârea Parlamentului nr. 766/1996.
5. Acte normative naționale aplicabile pentru domeniul securității aviației civile:
- 1) Codul aerian al Republicii Moldova nr. 301/2017;
 - 2) Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;
 - 3) Codul contravențional al Republicii Moldova nr.218/2008;
 - 4) Codul penal al Republicii Moldova nr.985/2002;
6. În sensul PNSA se utilizează următoarele noțiuni:
- articole transportate de alte persoane decât pasagerii** - bunuri destinate uzului personal al persoanei care le transportă;
- bagaj securizat** - un bagaj de cală care urmează să plece, a fost supus controlului de securitate și este protejat fizic astfel încât să se prevină introducerea oricărui obiect;
- echipamentele tip sistem de detectare a explozibililor lichizi** (*liquid explosive detection systems – LEDS*) - echipamente capabile să detecteze materialele periculoase care conțin explozibili lichizi.
- expeditor cunoscut** - un expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri sau al poștei de către orice aeronavă;
- lichide, aerosoli și geluri** (*liquids, aerosols and gels – LAGs*) - includ pastele, loțiunile, amestecurile de lichide/solide și conținutul recipientelor sub presiune, precum pasta de dinți, gelul de păr, băuturile, supele, siropurile, parfumurile, spuma de ras și alte articole cu consistență similară;
- panouri și trape de deservire a aeronavei** - punctele și compartimentele de acces extern ale aeronavei, care au mânere externe sau panouri rabatabile externe și care sunt utilizate în mod curent pentru furnizarea serviciilor de handling la sol al aeronavelor;
- poștă** - trimiterile de corespondență și alte articole, altele decât poșta transportatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale;
- principiul necesității de a cunoaște** - principiul conform căruia accesul la informațiile cu caracter restricționat se acordă în mod individual și exclusiv numai persoanelor care, conform atribuțiilor de serviciu au dreptul să lucreze cu astfel de informații și/sau să aibă acces la acestea, în conformitate cu prevederile legale aplicabile acestor categorii de informații;
- pungă prevăzută cu elemente de probare a integrității** (*denumită în continuare pungă STEB sau pungă cu sigiliu*) - o pungă conformă cu liniile directe privind controlul de securitate recomandate de Organizația Aviației Civile Internaționale (*denumită în continuare OACI*);
- procesul comun de evaluare a echipamentelor de securitate al Conferinței Europene a Aviației Civile** (*denumit în continuare PCE - CEAC*) - programul de testare de laborator a echipamentelor de securitate în raport cu cerințele de performanță existente care au fost instituite la nivelul Uniunii Europene (*denumită în continuare UE*) (demonstrarea conformității cu cerințele de performanță prin aplicarea metodologiei comune de testare), pentru a oferi o referință comună autorităților naționale responsabile de certificare/aprobare a echipamentelor de securitate utilizate în aeroporturile aflate în responsabilitatea lor;

Secțiunea 4. Protecția informațiilor

7. Autoritatea Aeronautică Civilă (*denumită în continuare AAC*) asigură protecția necesară și determină modalitățile de procesare a informațiilor restricționate din domeniul securității aeronautice, inclusiv a informațiilor oferite de alte state sau referitoare la alte state, pentru a nu admite utilizarea inadecvată sau divulgarea acestor informații.
8. Actele subsecvente PNSA care au caracter restricționat, precum și programele de securitate ale operatorilor aeronautici, Poliției de Frontieră și altor entități definite în PNSA vor fi protejate prin măsuri de prevenire a publicării neautorizate a acestora.
9. Pentru a se preveni dezvăluirea sau diseminarea unor informații sensibile conținute în aceste programe unor persoane neautorizate, la stabilirea măsurilor de protecție pentru aceste programe, se va ține seama inclusiv de prevederile actelor normative în vigoare cu privire la protecția informațiilor restricționate.
10. Accesul la programele de securitate ale operatorilor aeronautici, Poliției de Frontieră, altor entități care sunt obligate să dețină un astfel de program sau proceduri specifice, precum și la actele subsecvente PNSA care au caracter restricționat se va acorda în baza principiului necesității de a cunoaște.
11. La stabilirea măsurilor de protecție a programelor de securitate aeronautică, se va evita supra protecția acestora prin acordarea unui nivel de securitate nejustificat de ridicat, care să permită utilizarea acestor documente de către persoanele sau organizațiile care au nevoie de informațiile conținute în aceste documente pentru îndeplinirea sarcinilor de serviciu, respectiv pentru realizarea responsabilităților ce le revin în cadrul sistemului de securitate aeronautică din care fac parte.
12. În cazul programelor de securitate, informațiile restricționate trebuie să fie incluse într-un document separat, căruia i se poate acorda un nivel de securitate ridicat și care poate fi distribuit sub control strict persoanelor autorizate, iar pentru restul conținutului programului se acordă un nivel de securitate mai scăzut, astfel încât documentul să aibă o distribuție mai largă, la el având acces și persoanele care au nevoie de informațiile cu caracter general.
13. Programele de securitate aeronautică, atunci când nu sunt utilizate, sunt păstrate în spații sigure cu acces doar pentru persoanele ce utilizează documentul în scop de serviciu, iar cheile și/sau parola de acces sunt păstrate în siguranță.
14. Vor fi clasificate ca „restricționat” („restricted”), următoarele informații cu privire la/conținute în:
 - 1) standardele de performanță și testele de certificare pentru echipamentele destinate controlului de securitate aeronautică;
 - 2) orice proceduri detaliate referitoare la aplicarea unor măsuri de securitate aeronautică;
 - 3) criteriile detaliate pe baza cărora se stabilesc excepțiile de la aplicarea măsurilor de securitate aeronautică;
 - 4) specificațiile referitoare la Programul Național de Control al Calității în domeniul Securității Aviației Civile (denumit în continuare PNCCSA) ;
 - 5) rapoartele inspecțiilor/auditurilor interne, rapoartele inspecțiilor/auditurilor ale AAC, CEAC, OACI, UE, sau ale autorităților din domeniul securității aeronautice din statele membre CEAC sau UE.Aceste informații vor putea fi puse la dispoziția autorităților din domeniul securității aeronautice din statele membre CEAC, OACI, statele membre UE sau instituțiile UE cu care Republica Moldova a încheiat acorduri accesul la, și/sau schimbul de informații sensibile în materie de securitate.
15. Republica Moldova va trata ca fiind confidențiale orice informații care provin din rapoarte de inspecții ce privesc sistemele de securitate aeronautică ale altor state. Aceste informații, precum și cele care sunt puse la dispoziția Republicii Moldova de alte state sau organizații internaționale, în cadrul acțiunilor de cooperare interstatală în domeniu, vor fi tratate potrivit nivelului de clasificare echivalent celui stabilit de organizația/instituția/ statul emitent. Informațiile de această natură vor putea fi dezvăluite numai cu acordul statului sau organizației/instituției emitent(e).

Capitolul II.

ATRIBUȚII ȘI RESPONSABILITĂȚI

Secțiunea 1. Autoritatea competentă pentru securitatea aviației civile

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

- 1) de comun cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și asigură implementarea PNSA;
- 2) definește și repartizează sarcini pentru aplicarea prevederilor PNSA;
- 3) de comun cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile propune măsuri de coordonare a activităților dintre diferite instituții din Republica Moldova în conformitate cu responsabilitățile ce le revin prin PNSA;
- 4) distribuie în scris părți relevante din actele normative subordonate PNSA operatorilor, entităților și altor părți implicate la implementarea diverselor aspecte de securitate a aviației, în baza principiului necesității de a cunoaște;
- 5) de comun cu organul central de specialitate în domeniul aviației civile revizuieste în scopul menținerii eficacității PNSA, inclusiv asigură re-evaluarea măsurilor și procedurilor de securitate a aviației și întreprinde acțiuni de remediere a vulnerabilităților;
- 6) examinează și aprobă programele de securitate ale operatorilor aeroportuari, transportatorilor aerieni naționali și străini, altor agenți aeronautici și autoritățile de stat cărora le revin responsabilități în aplicarea unor măsuri de securitate a aviației în conformitate cu Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 7) asigură, prin elaborarea și aprobarea cerințelor tehnice în materie de securitate că, serviciile de securitate aeroportuară sunt dotate cu facilitățile necesare îndeplinirii măsurilor de securitate, mijloace de comunicare, echipament de securitate, precum și facilități de instruire;
- 8) elaborează și emite reglementări, cerințe tehnice, proceduri și instrucțiuni aeronautice civile în materie de securitate a aviației în conformitate cu Codul aerian nr.301/2017 și Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 9) asigură secretariatul Comitetului Național de Securitate a Aviației în conformitate cu prevederile art. 6 alin. (5) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 10) 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 proiectele privind efectuarea altor lucrări în vecinătatea aerodromurilor/aeroporturilor;
- 11) elaborează și prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile spre avizare/aprobare Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile (*denumit în continuare PNICSA*) și PNCCSA.
- 12) asigură aplicarea PNICSA, coordonează elaborarea și aprobă programele de instruire în domeniul securității aviației a agenților aeronautici, entităților și autorităților de stat;
- 13) asigură aplicarea PNCCSA, coordonează elaborarea și aprobă programele de control intern al calității a agenților aeronautici, entităților și autorităților de stat.

Secțiunea 2. Operatorul aeroportuar

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

- 1) elaborează, aplică și menține un program de securitate al aeroportului care descrie măsurile de securitate de pe aeroport, în conformitate cu PNSA și alte reglementări naționale în domeniul securității aeronautice;
- 2) desemnează un responsabil de securitate aeroportuară care asigură aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate al aeroportului;

- 3) asigură funcționarea Comisiei aeroportuare de securitate aeronautică în conformitate cu cerințele Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 4) elaborează Planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită pe aeroport;
- 5) efectuează de comun cu Poliția de Frontieră controlul de securitate al persoanelor, altor decât pasagerii, și al bunurilor transportate de către acestea;
- 6) efectuează de comun cu Poliția de Frontieră controlul de securitate al vehiculelor care intră în zone de securitate cu acces restricționat;
- 7) efectuează de comun cu Poliția de Frontieră controlul accesului persoanelor și/sau vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat;
- 8) efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la alin. (1), art. 32 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 9) realizează activități de supraveghere și de patrulare a zonelor cu acces restricționat cât și a zonelor non restricționate;
- 10) organizează activități periodice de monitorizare și inspectare internă, pe principiul impredictibilității, urmare a evaluării amenințărilor și managementului riscurilor;
- 11) identifică vulnerabilitățile sistemului de securitate, inclusiv a echipamentelor de securitate și facilităților aeroportuare, revizuieste cu regularitate măsurile de securitate ale acestora;
- 12) asigură ca măsurile și procedurile de securitate existente sunt continuu revizuite, pentru a face față noilor amenințări și sunt suficiente pentru a face față în cazul situațiilor de urgență.;
- 13) asigură integrarea cerințelor securității aviației în proiectele de autorizare a lucrărilor de construcție și verifică respectarea acestor cerințe la recepția lucrărilor de construcție, facilităților noi sau care urmează să fie modificate în vederea extinderii sau modernizării.

Secțiunea 3. Furnizorul de servicii de navigație aeriană

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

Secțiunea 4. Entități care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene

20. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene are obligația să elaboreze și să aplice un program de securitate propriu aprobat de AAC și să desemneze un responsabil de securitate aeronautică care va asigura aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate.
21. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene este responsabilă de controlul accesului prin facilitățile lui în concordanță cu prevederile și cerințele programului de securitate al aeroportului dacă:

- 1) facilitățile acestea formează o parte a liniei de demarcație dintre zona de operațiuni aeriene și zona non restricționată;
 - 2) prin facilitățile acestea se poate obține acces din zona non restricționată în zona de operațiuni aeriene.
22. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene asigură respectarea de către personalul propriu care desfășoară activități în aeroport a prevederilor programului de securitate și a procedurilor de securitate stabilite de operatorul aeroportuar.
23. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în zona de operațiuni aeriene informează operatorul aeroportuar asupra oricărui eveniment care ar putea afecta activitatea normală desfășurată în aeroport.
24. Fiecare entitate aeronautică care desfășoară activități în afara zonelor de operațiuni aeriene, însă care conform normelor de securitate aeronautică, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică are obligația să elaboreze și să aplice un program de securitate propriu aprobat de AAC și să desemneze un responsabil de securitatea aeronautică care va asigura aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate.

Secțiunea 5. Transportatori aerieni

25. Principalele atribuții și responsabilități ale unui transportator aerian național în domeniul securității aviației civile sunt următoarele:
- 1) elaborează, aplică și menține un program de securitate propriu aprobat de către AAC în conformitate cu PNSA și alte reglementări în domeniu;
 - 2) desemnează un responsabil al securității aeronautice care să coordoneze aplicarea măsurilor și procedurilor prevăzute în programul de securitate;
 - 3) organizează și menține o structură funcțională a serviciului de securitate propriu în funcție de importanță, mărimea și vulnerabilitatea operațiunilor;
 - 4) asigură selectarea și instruirea personalului cu atribuții în domeniul securității aviației civile în conformitate cu cerințele PNSA și a PNICSA;
 - 5) asigură aplicarea și urmărește respectarea dispozițiilor și normelor emise de către AAC;
 - 6) informează operatorul aeroportului asupra oricărui eveniment care ar putea afecta activitatea normală desfășurată în aeroport;
 - 7) asigură respectarea de către personalul propriu care desfășoară activități în aeroport a prevederilor programului de securitate și a procedurilor de securitate stabilite de către operatorul aeroportului;
 - 8) asigură evaluarea amenințărilor și managementul riscurilor.
26. Transportatorii aerieni străini care operează curse comerciale pe/de pe aeroporturile din Republica Moldova trebuie să dețină și să implementeze un program de securitate a cărui copie va fi transmisă, la cerere, AAC pentru analiza conformității cu cerințele impuse de PNSA în vederea validării acestuia.

Secțiunea 6. Comitetul Național de Securitate Aeronautică

27. Comitetul Național de Securitate Aeronautică este instituit în scopul asigurării și monitorizării respectării cadrului normativ privind securitatea aeronautică, inclusiv îndeplinirea și ajustarea cu regularitate a politicii naționale de securitate a aviației civile pentru a face față amenințărilor curente.
28. Comitetul Național de Securitate Aeronautică are următoarele atribuții, dar care nu se limitează la:
- 1) monitorizează respectarea cadrului normativ privind securitatea aeronautică și înaintează propuneri de elaborare sau amendare a politicilor și reglementărilor de securitate aeronautică;
 - 2) supraveghează constant aplicarea măsurilor de securitate, elaborează recomandări pentru modificarea acestor măsuri pentru a răspunde noilor tipuri de amenințări;
 - 3) elaborează recomandări pentru utilizarea și, după caz, dezvoltarea noilor aeroporturi, infrastructurii de securitate aeronautică, tehnologiilor și tehnicilor de securitate aeronautică;
 - 4) asigură coordonarea măsurilor de securitate a aviației între ministere, departamente și alte entități responsabile de implementarea PNSA, în funcție de forma și de impactul amenințărilor;

- 5) analizează periodic rapoartele și recomandările înaintate de către comisiile aeroportuare de securitate aeronautică;

Secțiunea 7. Comisia Aeroportuară de Securitate Aeronautică

29. În scopul asigurării aplicării, dezvoltării și coordonării procedurilor și măsurilor de securitate pe aeroport în conformitate cu cerințele PNSA, în toate aeroporturile din Republica Moldova se instituie Comisii aeroportuare de securitate aeronautică. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică vor revizui continuu eficiența măsurilor de securitate de pe aeroport în baza unor analize de risc prezentate de aeroportul vizat, a evenimentelor curente și a rezultatelor activităților de monitorizare a conformității la nivel de aeroport.
30. Principalele atribuții și responsabilități ale Comisiei aeroportuare de Securitate Aeronautică sunt reglementate de Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și Regulamentul – Cadru privind organizarea și funcționarea comisiilor aeroportuare.
31. Regulamentul-cadru privind organizarea și funcționarea comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică este parte componentă a PNSA, conform Anexei nr.1.
32. Regulamentul privind organizarea și funcționarea fiecărei Comisii aeroportuare de securitate aeronautică se aprobă de către AAC, la propunere operatorului aeroportuar.
33. Convocarea Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică se realizează de către președintele acestora de cel puțin patru ori pe an sau ori de câte ori apare necesitatea.
34. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică prezintă anual, până la data de 30 ianuarie, și/sau la solicitare, AAC și Comitetului Național de Securitate Aeronautică, informația privind nivelul securității aeronautice în aeroporturi, măsurile și procedurile de securitate aeronautică implementate și cele planificate, în vederea ridicării nivelului securității aeronautice.

Secțiunea 8 Alte autorități și structuri competente

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

Capitolul III.

PROGRAMELE DE SECURITATE

Secțiunea 1. Programul de securitate al operatorului aeroportuar

37. Un aeroport nu poate fi operat fără un program de securitate al operatorului aeroportuar, aprobat de AAC.
38. Un program de securitate a operatorului aeroportuar trebuie, cel puțin să:
- 1) detalieze măsurile și procedurile de securitate specifice care trebuie puse în aplicare pe aeroport, conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor prezentului Program;
 - 2) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale operatorului, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate a operatorului aeroportuar;
 - 3) să prevadă înființarea unei Comisii de securitate aeroportuară în conformitate cu cerințele prevăzute în Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și în PNSA;
 - 4) să includă prevederi cu privire la respectarea și aplicarea cerințelor de securitate aeronautică în proiectarea și construcția infrastructurii/instalațiilor de aeroport, inclusiv la modificarea infrastructurii/instalațiilor existente;
 - 5) să asigure măsuri adecvate pentru a nu permite accesul aeronavelor care nu au fost supuse examinării de securitate aeronautică în zona de securitate cu acces restricționat.

- 6) să conțină integral sau trimitere la planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, cu anexarea acestuia.
- 7) să prevadă măsuri pentru protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;
- 8) să includă o politică internă adecvată și măsuri conexe pentru creșterea gradului de conștientizare în rândul personalului și promovarea unei culturi a securității, precum și un sistem de management al securității;
- 9) prevadă modul de raportare a evenimentelor aeronautice și păstrare a înregistrărilor;
- 10) conțină orice altă procedură prescrisă de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
- 11) fie revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 2. Programul de securitate al transportatorului aerian

39. Un transportator aerian nu poate opera o aeronavă fără un program de securitate aprobat de AAC.
40. Un program de securitate al transportatorului aerian trebuie, cel puțin să:
 - 1) detalieze măsurile și procedurile de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către transportatorul aerian, conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor PNSA;
 - 2) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale operatorului, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate al transportatorului aerian;
 - 3) măsuri de securitate specifice, inclusiv:
 - a) examinări de securitate ale aeronavelor în baza analizei de risc și asigurarea protecției aeronavei împotriva intervențiilor neautorizate din momentul începerii examinării până la plecarea aeronavei;
 - b) proceduri pentru controlul de securitate a bagajelor de mână și al bagajelor de cală a pasagerilor;
 - c) proceduri pentru a se asigura că orice obiecte rămase la bord după debarcarea pasagerilor, la opririle de tranzit, sunt scoase din aeronavă sau tratate în mod corespunzător înainte de plecarea aeronavei;
 - d) stabilirea concordanței între bagajele de cală cu pasagerii care se îmbarcă, inclusiv pasagerii de tranzit și de transfer;
 - e) măsuri și proceduri pentru a asigura securitatea și siguranța la bordul aeronavei care transportă pasagerii potențiali perturbatori;
 - f) proceduri pentru transportul armelor în cabina de pasageri a aeronavei și în cala aeronavei;
 - g) proceduri de zbor atunci când un articol interzis este găsit sau sunt suspiciuni că se află la bordul unei aeronave;
 - h) securitatea și controlul accesului la aeronavele parcate;
 - i) protecția bagajelor de cală, a mărfurilor, poștei și a proviziilor de bord;
 - j) proceduri specifice aplicate de către membrii de echipaj și personalul de la sol la în cazul unor evenimente aeronautice de securitate;
 - k) proceduri cu privire la protecția documentelor care includ, dar nu se limitează la: etichetele de bagaje, stocurile tichetelor de îmbarcare, manifestele de pasageri și de marfă și STEB;
 - l) proceduri cu privire la controlul de securitate, protecția și control proviziilor;
 - m) proceduri pentru aplicarea măsurilor de securitate pentru COMAIL și COMAT;
 - n) proceduri pentru a asigura stabilirea măsurilor de securitate pentru a preveni actele de intervenție ilicită pentru aeronave atunci când acestea nu se află în zone de securitate cu acces restricționat;
 - o) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;
 - p) păstrarea evidențelor amenințărilor cu bombă și metodologia utilizată la evaluarea și clasificarea amenințărilor cu bombă.

- 4) măsuri pentru a asigura eficacitatea programului, inclusiv instruirea corespunzătoare a personalului și evaluarea programului de securitate;
- 5) să includă o politică internă adecvată și măsuri conexe pentru creșterea gradului de conștientizare în rândul personalului și promovarea unei culturi a securității, precum și un sistem de management al securității;
- 6) măsuri pentru prevenirea îmbarcării pasagerilor perturbatori;
- 7) măsuri pentru a se asigura că pasagerii în punctele de îmbarcare, dețin documentele necesare pentru intrarea în statul de destinație și/sau tranzit;
- 8) să conțină integral sau trimitere la planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, cu anexarea acestuia.
- 9) proceduri cu privire la raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor;
- 10) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
- 11) programul de securitate al transportatorului aerian este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an

Secțiunea 3. Programul de securitate al agentului abilitat și/sau expeditorului cunoscut

41. O întreprindere sau o organizație care solicită aprobarea AAC în calitate de agent abilitat sau expeditor cunoscut, nu poate opera fără un program de securitate-aprobat de AAC.
42. Programul de securitate al agentului abilitat și/sau expeditorului cunoscut conține, cel puțin:
 - 1) proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către agentul abilitat și/sau expeditorul cunoscut, conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor PNSA;
 - 2) detalii despre modul în care agentul abilitat și/sau expeditorul cunoscut intenționează să îndeplinească și să mențină cerințele stabilite în Programul său de securitate;
 - 3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale agentului abilitat și/sau expeditorului cunoscut, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate a operatorului aeroportuar
 - 4) proceduri specifice pentru:
 - a) asigurarea faptului că, în cazul în care se efectuează verificarea încărcăturii și a poștei, controlul de securitate este efectuat utilizând o metodă sau metode corespunzătoare, raportate la natura încărcăturii;
 - b) asigurarea că încărcătura sau poșta sunt protejate de intervenții neautorizate și monitorizate în fiecare etapă a manipulării sale;
 - c) aplicarea procedurilor specifice atunci când este compromisă integritatea încărcăturii sau poștei ;
 - d) asigurarea aplicării unor măsuri de securitate sporite pentru încărcăturile și poșta cu risc sporit pentru a atenua în mod corespunzător amenințările asociate acesteia;
 - e) asigurarea securității clădirilor, spațiilor și a facilităților pentru transport și a controlului accesului, pentru asigurarea protecției încărcăturii sau poștei;
 - f) proceduri specifice de recepționare a încărcăturii sau poștei, proceduri de depozitare, transportare și livrarea, după caz;
 - g) recrutarea, instruirea, aplicarea verificărilor antecedentelor și certificarea personalului implicat în implementarea controlului de securitate;
 - h) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;
 - i) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor;
 - 5) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
 - 6) programul de securitate al agentului abilitat și/sau expeditorului este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 4. Programul de securitate al furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut

43. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea directă de provizii de bord/alimente către operatorii aerieni, nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC.
44. Programul de securitate al furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut conține, cel puțin:
- 1) proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către furnizorul abilitat și/sau furnizorul recunoscut, conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor PNSA;
 - 2) detalii cu privire la modul în care furnizorul abilitat și/sau furnizorul recunoscut intenționează să respecte și să mențină cerințele prevăzute în programul de securitate;
 - 3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate a operatorului aeroportuar
 - 4) proceduri specifice pentru:
 - a) asigurarea aplicării controlului de securitate corespunzător pentru proviziile de bord/alimente;
 - b) asigurarea protecției aprovizionărilor împotriva intervențiilor neautorizate și aplicarea procedurilor specifice atunci când este compromisă integritatea bunurilor;
 - c) asigurarea securității clădirilor, spațiilor și a facilităților pentru transport și a controlului accesului, pentru asigurarea protecției proviziilor de bord/alimente;
 - d) acceptarea, stocarea, prelucrarea, transportul și livrarea de provizii de bord/alimente;
 - e) recrutarea, instruirea și efectuarea verificărilor antecedentelor a personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;
 - f) protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicații utilizate în scopuri de aviație civilă;
 - g) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor
 - 5) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
 - 6) programul de securitate al furnizorului abilitat și/sau furnizorului recunoscut este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 5. Programul de securitate al FSNA

45. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea serviciilor de trafic aerian sau de navigație aeriană nu poate opera fără un program de securitate aprobat de AAC.
46. Programul de securitate al FSNA conține, cel puțin:
- 1) proceduri de securitate specifice care trebuie puse în aplicare de către FSNA conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor PNSA;
 - 2) detalii cu privire la modul în care FSNA intenționează să respecte și să mențină cerințele prevăzute în programul de securitate;
 - 3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale FSNA, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate a operatorului aeroportuar;
 - 4) sistemul de management al securității;
 - 5) dispoziții pentru a asigura concordanța cu programele de securitate aeronautică ale aeroporturilor de operare;
 - 6) să conțină integral sau trimitere la planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, cu anexarea acestuia.
 - 7) proceduri specifice pentru:
 - a) coordonarea și comunicarea cu responsabilii din aeroport cu privire la probleme de securitate și facilitare;
 - b) măsurile de control al accesului pentru persoane și vehicule;
 - c) măsuri de protecție a personalului, facilităților, sistemelor și infrastructurii serviciilor de navigație aeriană;

- d) recrutarea, instruirea și verificarea antecedentelor pentru tot personalul serviciilor de navigație aeriană care au acces neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat;
 - e) identificarea și protecția tehnologiilor informaționale critice și a sistemelor de comunicare, navigație și supraveghere, utilizate în aviația civilă împotriva atacurilor cibernetice sau a interferențelor care pot pune în pericol securitatea aviației civile;
 - f) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor.
- 8) securitatea informațiilor și a tehnologiilor de comunicare (ICT), inclusiv securitatea cibernetică;
 - 9) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
 - 10) programul de securitate al FSNA este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

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

- 47. O întreprindere sau o organizație al cărei scop este furnizarea de servicii de deservire la sol la un aeroport din Republica Moldova nu poate opera fără un program de aprobate de AAC.
- 48. Programul de securitate al furnizorului de servicii de deservire la sol conține, cel puțin:
 - 1) proceduri de securitate aplicate de către furnizorul de servicii de deservire la sol conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor PNSA asigurând concordanța acestora cu programele de securitate al aeroportului de operare și/sau după caz programele de securitate ale companiilor aeriene pe care le deservește,.
 - 2) detalii cu privire la modul în care furnizorul de servicii de deservire la sol intenționează să respecte și să mențină cerințele prevăzute în programul de securitate;
 - 3) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale furnizorului de servicii de deservire la sol, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a programului de securitate;
 - 4) proceduri de recrutare, instruire și verificare a antecedentelor pentru personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;
 - 5) să conțină integral sau trimitere la planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, cu anexarea acestuia;
 - 6) proceduri specifice cu privire la:
 - a) asigurarea concordanței cu programele de securitate al aeroportului de operare și/sau după caz programele de securitate ale companiilor aeriene pe care le deservește, pentru deservirea pasagerilor, bagajelor, mărfurilor, poștei sau a aeronavei;
 - b) asigurarea faptului că doar pasagerii, bagajele, mărfurile sau poșta, proviziile de bord sau COMAT și COMAIL care au fost supuse controlului de securitate sunt încărcate pe aeronavele angajate în aviația civilă;
 - c) protecția împotriva intervențiilor neautorizate asupra bagajelor, mărfurilor, poștei și proviziilor de bord care urmează să fie transportate din punctul în care au fost supuse controlului de securitate sau acceptate în grija furnizorului de servicii de deservire la sol sau operatorului aerian deservit, oricare ar avea loc prima, până la plecarea aeronavei pe care urmează să fie transportate;
 - d) controlul de securitate repetat a bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord, înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave, dacă există motive pentru a suspecta că integritatea bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord, a fost pusă în pericol.
 - e) înregistrările bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord încărcate la bordul aeronavei pe manifestul aeronavei;
 - f) înregistrarea bagajelor, încărcăturii, poștei, proviziilor de bord în documentația validă verificată pentru incoerențe și descris complet conținutul;
 - g) faptul că toate proviziile de bord, transporturile de marfă și poșta sunt acoperite de o declarație valabilă de securitate a lotului în format electronic sau pe hârtie înainte de acceptare la bordul navei;

- h) faptul toate incidentele apărute în timpul deservirii aeronavelor, bagajelor, proviziilor de bord, încărcăturii sau poștei sunt raportate și tratate corespunzător;
 - i) raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor.
- 7) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
 - 8) programul de securitate al furnizorului de servicii de deservire la sol este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 7. Procedurile de securitate ale Poliției de Frontieră

- 49. Poliția de Frontieră, prin subdiviziunea care asigură controlul de securitate al pasagerilor și bagajului de mână, bagajului de cală, mărfurilor, poștei, proviziilor de bord și proviziilor de aeroport pe un aeroport din Republica Moldova elaborează și implementează proceduri pentru asigurarea controlului de securitate, aprobate de AAC.
- 50. Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră includ cel puțin:
 - 1) proceduri de securitate aplicate de către Poliția de Frontieră conform cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică și cerințelor PNSA, asigurând concordanța acestora cu programele de securitate al aeroportului de operare;
 - 2) organizarea funcțiilor și responsabilităților de securitate ale Poliției de Frontieră, inclusiv desemnarea unei persoane care va coordona punerea în aplicare a procedurilor de securitate;
 - 3) prevederi cu privire la participarea și realizarea măsurilor prevăzute de planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită a aeroportului de operare;
 - 4) proceduri de recrutare, instruire și verificare a antecedentelor pentru personalul implicat în implementarea controalelor de securitate;
 - 5) proceduri cu privire la raportarea evenimentelor aeronautice și păstrarea înregistrărilor.
 - 6) orice alte prevederi prescrise de AAC în conformitate cu legislația Republicii Moldova;
- 51. Procedurile de securitate pentru Poliția de Frontieră sunt prezentate pentru coordonare operatorului aeroportuar pe care își desfășoară activitatea, înainte de aprobarea AAC.
- 52. Procedurile de securitate ale Poliției de Frontieră sunt revizuite și actualizate periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an.

Secțiunea 8. Prevederi pentru aprobarea programelor /procedurilor de securitate

- 53. Înainte ca un program de securitate/proceduri de securitate să fie aprobat(e), reprezentanții entităților prevăzute la pct.3 din PNSA (*denumiți în continuare solicitanți*), înaintează proiectul programului/procedurilor către AAC pentru examinare și aprobare.
- 54. Pentru aprobare, solicitantul depune două exemplare semnate în atenția AAC, personal sau prin intermediul unui reprezentant împuternicit conform legii, fie prin scrisoare recomandată, prin intermediul sistemelor informaționale dedicate sau prin poștă electronică (sub formă de document electronic cu semnătura electronică avansată calificată, prin intermediul mijloacelor electronice de comunicare).
- 55. AAC examinează și emite decizia cu privire la aprobarea programelor/procedurilor de securitate în termen de 30 de zile lucrătoare de la data recepționării documentelor.
- 56. Depistarea, de către AAC, a unor neconcordanțe cu prevederile legislației naționale, inclusiv cu prezentul Program servește drept temei pentru sistarea termenului de examinare și aprobare a programului/procedurilor solicitantului. AAC va notifica în termeni proximi solicitantul despre sistarea procesului de examinare și aprobare și va informa solicitantul despre cerințele prevăzute de lege care nu sânt îndeplinite indicând expres ce trebuie să modifice, prezinte și/sau să efectueze solicitantul pentru continuarea examinării și aprobării programelor/procedurilor de securitate.
- 57. Suspendarea nu poate fi aplicată pentru o perioadă mai mare de 30 de zile calendaristice de la data notificării.

58. În cazul în care nu au fost întrunite condițiile necesare stabilite de legislație, inclusiv de prezentul Program, pentru aprobarea programelor/procedurilor de securitate, sau nu au fost îndeplinite cerințele legale solicitate în perioada suspendării, AAC va refuza aprobarea programelor/procedurilor de securitate.
59. Solicitantul poartă răspundere penală și/sau după caz, contravențională pentru prezentarea datelor false și/sau neactualizate, declararea informațiilor false, și/sau depunerea /prezentarea actelor false.

Secțiunea 9. Modificări la programele/procedurile de securitate. Aprobarea modificărilor programelor /procedurilor de securitate

60. În orice moment, atunci când programul/procedurile sau părți din program/proceduri de securitate nu corespunde situației reale, entitatea:
- 1) notifică imediat, dar nu mai târziu de 1 zi AAC despre acest fapt;
 - 2) notifică imediat, dar nu mai târziu de 1 zi, de la data depistării neconformități AAC, despre măsurile provizorii întreprinse pentru asigurarea unui nivel adecvat de securitate
 - 3) în termen de maxim 15 zile lucrătoare de la notificarea prevăzută la sbp.1) elaborează modificări la programele/procedurile de securitate și le înaintează spre examinare și aprobare AAC.
61. În cazul în care AAC identifică că programul/procedurile de securitate nu corespund situației reale, va solicita imediat prezentarea măsurilor provizorii întreprinse sau, după caz identificarea măsurilor care urmează a fi întreprinse pentru asigurarea unui nivel adecvat de securitate, fiind aplicate în continuare prevederile pct. 60, sbp. 2) și 3), termenul de referință fiind ziua solicitării AAC.
62. Nerespectarea prevederilor prezentei secțiuni, inclusiv în cazul în care AAC identifică că programul/procedurile de securitate nu corespund situației reale iar entitatea responsabilă nu a respectat prevederile pct.60, constituie o neconformitate de nivelul 2 conform prevederilor Codului aerian nr.301/2017.

Titlul II. MĂSURI DE SECURITATE

Capitolul I. SECURITATEA AEROPORTUARĂ.

Secțiunea 1. Dispoziții generale

63. Autoritățile publice, structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice, operatorii aerieni și operatorii aeroportuari vor asigura realizarea măsurilor de securitate a aviației civile, în conformitate cu prezentul capitol.
64. În sensul prezentului capitol, o aeronavă, un autobuz, un cărucior de bagaje sau orice alt mijloc de transport, precum și un pasaj sau o pasarelă telescopică se consideră ca fiind o parte a unui aeroport.
65. Măsurile de securitate alternative, specifice pentru aerodromuri (inclusiv aeroporturi și heliporturi), aplicabile pentru operațiunile de aviație civilă din toate categoriile prevăzute la art.45 alin. (1) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.
66. Aeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplică măsurile alternative de securitate menționate la art. 45 Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral standardele de bază în scopul de a se asigura că standardele de securitate aplicate acestora din urmă, precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise.

Secțiunea 2. Cerințe privind planificarea aeroportuară

Subsecțiunea 1. Demarcații.

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

68. Operatorul aeroportuar stabilește demarcații dintre zona non restricționată, zona de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat, părțile critice și, după caz, zone demarcate care vor fi clar identificabile în fiecare aeroport pentru a permite luarea măsurilor de securitate corespunzătoare.
69. Demarcația dintre zona non restricționată, zona de operațiuni aeriene și după caz zona demarcată a aeroportului căreia i se aplică măsurile alternative de securitate menționate la art. 45 Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, trebuie să fie sub forma unei obstrucții fizice, clar vizibilă publicului larg, care împiedică accesul neautorizat al persoanelor.
70. Operatorii aeroportuari, stabilesc pe aeroport zone demarcate, pentru zonele în care traficul este limitat la una sau mai multe categorii, specificate în articolul 45 alineatul (1) din Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică.

Subsecțiunea 2. Zona non restricționată

71. Operatorii aeroportuari vor stabili și vor contura formal zonele non restricționate ale unui aeroport, care pot include zonele adiacente ale aeroportului, diverse facilități, terminalul aeroportuar, infrastructura critică și infrastructura publică, ținând cont de amenințările sau riscurile locale, și orice limitări operaționale. Operatorii aeroportuari în baza unei analize de risc vor stabili și vor aplica un set de măsuri pentru diminuarea riscurilor și prevenirea actelor de intervenție ilicită.
72. Operatorii aeroportuari vor coordona punerea în aplicare a măsurilor de securitate pentru zonele non restricționate cu Comisia aeroportuară de securitate aeronautică.

Subsecțiunea 3. Zonele de securitate cu acces restricționat

73. Zonele de securitate cu acces restricționat includ cel puțin următoarele:
- 1) o parte a unui aeroport la care au acces pasagerii care pleacă și care au fost supuși controlului de securitate; și
 - 2) o parte a unui aeroport prin care pot să treacă sau în care pot fi păstrate bagajele de cală care urmează să plece și care au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care este vorba despre bagaje securizate; și
 - 3) o parte a unui aeroport destinată pentru parcare a unei aeronave în vederea îmbarcării sau încărcării acesteia.
74. O parte a unui aeroport este considerată ca fiind o zonă de securitate cu acces restricționat cel puțin pe parcursul perioadei în care au loc activitățile menționate la punctul 73.
75. Atunci când se stabilește o zonă de securitate cu acces restricționat, o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate trebuie efectuată de către operatorul aeroportuar, imediat înainte de stabilirea unei astfel de zone, pentru a se asigura în mod rezonabil că aceasta nu conține articole interzise. Această dispoziție se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.
76. Ori de câte ori persoane neautorizate ar fi putut avea acces în zone de securitate cu acces restricționat, operatorul aeroportuar efectuează cât mai repede posibil, o examinare de securitate a părților care ar fi putut fi contaminate pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin articole interzise. Această dispoziție se consideră îndeplinită în cazul aeronavelor supuse unei examinări de securitate.

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

77. În aeroporturile în care mai mult de 60 de persoane dețin legitimații de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, operatorii aeroportuari stabilesc părți critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat.
78. Definirea și delimitarea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat trebuie să fie astfel făcută încât să se asigure că nu are loc o contaminare a pasagerilor care au fost deja supuși controlului

de securitate (care își încep călătoria sau sunt în transfer) și a bagajelor de mână ale acestora, precum și a bagajelor de cală supuse controlului de securitate la plecare (la începutul călătoriei sau în transfer).

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

- 1) toate părțile unui aeroport la care au acces pasagerii care pleacă și care au fost supuși controlului de securitate; și
- 2) toate părțile unui aeroport prin care pot să treacă sau în care pot fi păstrate bagajele de cală care urmează să plece și care au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care este vorba despre bagaje securizate.

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

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

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

- 1) persoane care nu au fost supuse controlului de securitate;
- 2) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din alte state decât statele membre ale UE sau pentru care UE și /sau Republica Moldova a recunoscut că aceste state nu aplică standarde de securitate echivalente cu cele aplicabile în UE și/sau Republica Moldova;
- 3) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din aeroporturile UE pentru care s-au aplicat măsuri derogatorii de la standardele de bază comune, în conformitate cu articolul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 al Comisiei din 18 decembrie 2009 de stabilire a criteriilor care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (publicat în JO L 338, 19.12.2009, p. 17) cu excepția cazului în care aceștia sunt întâmpinați la sosire și însoțiți în afara zonelor respective în conformitate cu pct 117.
- 4) pasageri și membri ai echipajului care sosesc din aeroporturile naționale pentru care s-au aplicat derogări de la standardele de bază, conform prevederilor art. 45 din legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cu excepția cazului în care aceștia sunt întâmpinați la sosire și însoțiți în afara zonelor respective în conformitate cu pct 117.

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

83. În ceea ce privește cazurile prevăzute la spb - le. 2), 3) și 4) a pct. 81, examinare de securitate se aplică doar părților critice care sunt utilizate de bagajele de cală deja supuse controlului de securitate și/sau de pasagerii care pleacă și au fost deja supuși controlului de securitate și care nu pleacă cu aceeași aeronavă ca respectivii pasageri și membri ai echipajului.

Secțiunea 3. Controlul accesului

Subsecțiunea 1. Accesul în zona de operațiuni aeriene

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

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

86. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, pe parbrizul vehiculului va fi afișat un permis de acces pentru vehicule.
87. Persoanele aflate în zona de operațiuni aeriene va prezenta, la cerere, autorizația pentru control.

Subsecțiunea 2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat

88. Accesul în zona de securitate cu acces restricționat este permis doar dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în această zonă. Tururile de aeroport cu ghid, efectuate sub escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat. Controlul accesului este efectuat de Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari.
89. Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, aceasta va prezenta una dintre următoarele autorizații:
- 1) carte de îmbarcare valabilă sau un document echivalent; sau
 - 2) legitimație de membru de echipaj valabilă; sau
 - 3) legitimație de aeroport valabilă; sau
 - 4) legitimație valabilă de inspector aeronautic emisă de AAC;
 - 5) orice legitimație valabilă emisă sau recunoscută de AAC.
- În mod alternativ, se poate acorda accesul după identificarea pozitivă prin intermediul verificării datelor biometrice.
90. Pentru ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, pe parbrizul vehiculului va fi afișat un permis de acces pentru vehicule.
91. Poliția de Frontieră, înainte de a permite unei persoane accesul în zonele de securitate cu acces restricționat verifică, cartea de îmbarcare sau documentul echivalent menționat la punctul 89 sbp. 1), pentru a se asigura în mod rezonabil că respectivul document este valabil.
- Operatorul aeroportuar, înainte de a permite unei persoane accesul în zonele de securitate cu acces restricționat verifică că legitimația menționată la punctul 89 sbp. -le 2), 3) , 4) și 5) pentru a se asigura în mod rezonabil că respectiva legitimație este valabilă și că persoana care o prezintă este titularul.
92. În cazul utilizării identificării biometrice, verificarea trebuie să asigure că persoana care intenționează să dobândească accesul în zonele de securitate cu acces restricționat deține una dintre autorizațiile enumerate la punctul 89 și că această autorizație este valabilă și nu a fost invalidată.
93. Pentru a preveni accesul neautorizat în zonele de securitate cu acces restricționat, punctele de acces trebuie să fie controlate:
- 1) cu un sistem electronic care limitează accesul la câte o persoană pe rând; sau
 - 2) de către persoane autorizate care efectuează controlul accesului.
- Limitarea la o singură persoană pe rând, menționată la sbp. 1), nu se aplică la punctele de acces utilizate exclusiv de personalul responsabil cu aplicarea legii.
94. Înainte ca unui vehicul să i se permită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, operatorul aeroportuar verifică permisul de acces pentru vehicule, pentru a se asigura că documentul este valabil și că acesta corespunde vehiculului respectiv.

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

95. Legitimația de membru de echipaj a unui membru de echipaj angajat de un transportator aerian, emis de AAC, și legitimația de aeroport emisă de operatorul aeroportuar pot fi emise numai pentru o persoană care are o necesitate operațională și care a trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.
96. Legitimația de membru de echipaj și legitimația de aeroport se emit pentru o perioadă de maximum cinci ani.
97. Legitimația unei persoane care nu trece cu succes de verificarea aprofundată a antecedentelor este dezactivată sau retrasă imediat, și restituită autorității aeroportuare sau entității emitente.

- 98.** Legitimația se poartă la vedere cel puțin atunci când titularul se află într-o zonă de securitate cu acces restricționat. O persoană care nu își poartă legitimația la vedere în zonele de securitate cu acces restricționat, alte decât cele în care sunt prezenți pasageri, este somată de către persoanele responsabile de aplicarea punctului 143 sbp. 3) și, dacă este cazul, este raportată.
- 99.** Legitimația de membru de echipaj sau legitimația de aeroport este returnată imediat entității emitente:
- 1) la cererea entității emitente sau a operatorului aeroportuar; după caz:
 - 2) la încetarea contractului de muncă; sau
 - 3) la schimbarea angajatorului; sau
 - 4) la schimbarea necesității de a avea acces în zonele pentru care s-a acordat autorizație; sau
 - 5) la expirarea legitimației; sau
 - 6) la retragerea sau suspendarea legitimației.
- 100.** Entitatea emitentă este notificată imediat în cazul pierderii, furtului sau nereturnării unei legitimații.
- 101.** O legitimație electronică este dezactivată imediat în urma returnării, a expirării, a retragerii sau a notificării pierderii, furtului sau nereturnării acesteia.

Subsecțiunea 4. Cerințe suplimentare privind legitimațiile de membru de echipaj

- 102.** Legitimația de membru de echipaj a unui membru de echipaj angajat de un transportator aerian din Republica Moldova trebuie, cel puțin să conțină:
- 1) numele și fotografia titularului; și
 - 2) numele transportatorului aerian; și
 - 3) cuvântul „crew” în limba engleză; și
 - 4) data expirării.

Subsecțiunea 5. Cerințe suplimentare privind legitimațiile de aeroport

- 103.** Legitimație de aeroport trebuie să conțină:
- 1) numele și fotografia titularului; și
 - 2) numele angajatorului titularului, cu excepția cazurilor în care este programat electronic; și
 - 3) numele entității emitente sau numele aeroportului; și
 - 4) zonele pentru care titularul este autorizat să aibă acces; și
 - 5) data expirării, cu excepția cazurilor în care este programată electronic.
- Numele și zonele de acces pot fi înlocuite de o identificare echivalentă.
- 104.** Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a legitimațiilor de aeroport, operatorul aeroportuar implementează un sistem care să ofere o asigurare rezonabilă că tentativele de utilizare a legitimațiilor pierdute, furate sau nereturnate sunt detectate. La detectarea unor astfel de tentative operatorul aeroportuar ia măsuri corespunzătoare.

Subsecțiunea 6. Cerințe privind permisele de acces pentru vehicule

- 105.** Operatorul aeroportuar poate emite un permis de acces pentru vehicule numai în cazul în care s-a constatat o necesitate operațională.
- 106.** Un permis de acces pentru vehicule este propriu vehiculului în cauză și prezintă:
- 1) zonele pentru care vehiculul este autorizat să aibă acces; și
 - 2) data expirării.
- 107.** Un permis electronic de acces pentru vehicule este:
- 1) fixat pe vehicul într-un mod care să garanteze că nu poate fi transferat; sau
 - 2) legat de utilizatorul înregistrat al vehiculului, persoană fizică sau juridică cu ajutorul unei baze de date securizate de înregistrare a vehiculelor.

Nu este necesar ca permisele electronice de acces pentru vehicule să indice zonele în care vehiculul este autorizat să aibă acces sau data expirării, cu condiția ca aceste informații să poată fi citite electronic și

verificate înainte de acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricționat. Permisele electronice de acces pentru vehicule trebuie să poată fi citite electronic în zona de operațiuni aeriene.

108. Permisul de acces pentru vehicule este afișat într-un loc vizibil ori de câte ori vehiculul se află în zona de operațiuni aeriene.

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

- 1) la cererea entității emitente; sau
- 2) atunci când vehiculul urmează să nu mai fie utilizat pentru acces în zona de operațiuni aeriene; sau
- 3) la expirarea permisului de acces, cu excepția cazului în care acesta este invalidat în mod automat.

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

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

112. Pentru a împiedica utilizarea frauduloasă a permiselor de acces pentru vehicule, operatorul aeroportuar stabilește un sistem care să ofere o asigurare rezonabilă că tentativele de utilizare a permiselor de acces pentru vehicule pierdute, furate sau nereturnate sunt detectate. La detectarea unor astfel de tentative se iau măsuri corespunzătoare.

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

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

Subsecțiunea 7. Accesul cu însoțire

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

- 1) zonele în care pot fi prezenți pasageri; și
- 2) zonele aflate în imediata apropiere a aeronavei cu care au sosit sau cu care urmează să plece; și
- 3) zonele destinate pentru echipaje; și
- 4) distanțele dintre terminal sau punctul de acces și aeronava cu care au sosit sau vor pleca membrii echipajului.

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

117. Operatorul aeroportuar se asigură ca însoțitorul:

- 1) deține o legitimație valabilă, conform dispozițiilor de la punctul 89 sbp. 3), 4) și 5); și
- 2) să fie autorizat de către operatorul aeroportuar și să însoțească persoane în zonele de securitate cu acces restricționat; și
- 3) să aibă în permanență persoana (persoanele) însoțită (însoțite) în raza sa vizuală directă; și
- 4) să se asigure în mod rezonabil că persoana (persoanele) însoțită (însoțite) nu încalcă normele de securitate.

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

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

120. Criterii de respingere a cererii de emitere a unei legitimații de aeroport sunt:

- 1) este parte la proces penal în calitate de suspect sau acuzat;
 - 2) a fost condamnat pentru o infracțiune comisă în mod voit și înregistrările nu au fost șterse din baza de date cu cazierele juridice detaliate;
 - 3) a prezentat informații false sau eronate în chestionarul cu date personale sau în documentele anexate la dosar;
 - 4) persoana verificată este dependentă de o substanță narcotică sau psihotropă, alcool sau jocuri de noroc;
 - 5) are o tulburare psihică care limitează capacitatea de a înțelege sau de a-și controla comportamentul;
- 121.** Orice alte excepții fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

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

- 122.** Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de controlul de securitate al persoanelor altele decât pasagerii, și al articolelor transportate.
- 123.** Reprezentantul Poliției de Frontieră în baza informațiilor operative sau având suspiciuni întemeiate poate repeta controlul de securitate, prin metoda controlului manual.
- 124.** Persoanele, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate, de operatorul aeroportuar, prin unul dintre următoarele mijloace:
- 1) control manual;
 - 2) poartă detectoare de metale (WTMD);
 - 3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);
 - 4) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;
 - 5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD);
 - 6) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);
 - 7) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).
- Echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.
- 125.** În ceea ce privește controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, se aplică următoarele prevederi din pct. – le 183, 187 – 189, 192 – 197.
- 126.** Operatorii aeroportuari și Poliția de Frontieră utilizează echipamentele ETD și echipamentele ETD în combinație cu echipamentele SED, numai ca mijloace suplimentare de control de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, sau într-o alternanță imprevizibilă cu controalele manuale, controalele manuale în combinație cu echipamente SMD, poarta detectoare de metale sau scanerele de securitate.
- 127.** Articolele transportate de persoane, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră în comun cu operatorul aeroportuar, prin unul dintre următoarele mijloace:
- 1) control manual;
 - 2) echipamente cu raze X;
 - 3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);
 - 4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).
- 128.** În ceea ce privește controlul de securitate al articolelor transportate de alte persoane decât pasagerii, se aplică prevederi din pct. - le 212 – 215, 217 și 218.
- 129.** Operatorii aeroportuari pot utiliza echipamentele de detectare a urmelor de explozibili numai ca mijloace suplimentare de control de securitate al articolelor transportate de persoane, altele decât pasagerii, sau într-o alternanță imprevizibilă cu controalele manuale, echipamentele cu raze X sau sistemele de detectare a explozibililor.

130. Atunci când persoanele, altele decât pasagerii, și articolele transportate sunt supuse controlului de securitate în mod continuu și aleatoriu, frecvența trebuie stabilită de operatorul aeroportuar pe baza unei evaluări a riscurilor.
131. Animalele utilizate pentru a răspunde unor nevoi operaționale și conduse de o persoană deținătoare a unei legitimații de aeroport valabilă trebuie supuse unui control vizual înainte de acordarea accesului în zonele de securitate cu acces restricționat.
132. Excepțiile și procedurile speciale aplicabile prezentei secțiuni sunt obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 5. Examinarea vehiculelor

133. Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari sunt responsabili de implementarea controlului de securitate al vehiculelor.
134. Reprezentantul Poliției de Frontieră în baza informațiilor operative sau având suspiciuni întemeiate poate repeta controlul de securitate, prin metoda controlului manual.

Subsecțiunea 1. Vehicule care intră în părți critice

135. Toate vehiculele sunt examinate de către operatorul aeroportuar, înainte de a intra în părți critice. După examinare și până la intrarea în părțile critice, acestea sunt protejate de orice intervenție ilicită.
136. Șoferul și orice alți pasageri ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată bunurile personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.
137. Operatorul aeroportuar elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al selectării zonelor vehiculelor care urmează să fie examinate.
138. Excepțiile și procedurile speciale aplicabile prezentei subsecțiuni sunt obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

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

139. Șoferul și orice alți pasageri ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în timpul efectuării examinării. Acestora li se cere să își scoată bunurile personale din vehicul și să le ia cu ei pentru controlul de securitate.
140. Poliția de Frontieră în comun cu operatorii aeroportuari elaborează metodologii clare care să asigure caracterul aleatoriu al zonelor vehiculelor care urmează să fie examinate.

Subsecțiunea 3. Metode de examinare

141. Un control manual constă în verificarea manuală completă a zonelor selectate, inclusiv a conținutului acestora, pentru a se asigura în mod rezonabil că acestea nu conțin articole interzise.
142. Echipamente de detectare a urmelor de explozibili metode sunt utilizate numai ca mijloace suplimentare de examinare a vehiculelor.

Secțiunea 6. Supravegherea, patrularea și alte controale fizice

143. Operatorul aeroportuar este responsabil de efectuarea activităților de supraveghere sau de patrulare pentru a monitoriza:
- 1) demarcațiile dintre zona non restricționată, zona de operațiuni aeriene, zonele de securitate cu acces restricționat, părțile critice și, dacă este cazul, zonele demarcate; și
 - 2) zonele din terminal și zonele din vecinătatea acestuia care sunt accesibile publicului, inclusiv parcurile și drumurile; și
 - 3) purtarea la vedere a legitimațiilor de către persoanele aflate în zonele de securitate cu acces restricționat, altele decât cele în care sunt prezenți pasageri, precum și valabilitatea acestor legitimații; și

- 4) afișarea și valabilitatea permiselor de acces pentru vehiculele aflate în zona de operațiuni aeriene; și
- 5) bagajele de cală, mărfurile și poșta, proviziile de bord, precum și poșta și mărfurile operatorilor aerieni aflate în părți critice, care așteaptă să fie încărcate.
- 144.** Frecvența și mijloacele cu care se efectuează activitățile de supraveghere și de patrulare se bazează pe o evaluare a riscurilor, aprobată de AAC și, realizată de către operatorul aeroportuar.
- 145.** La evaluare a riscurilor prevăzută la pct. 144, operatorul aeroportuar va ține cont de :
- 1) mărimea aeroportului, inclusiv numărul și natura operațiunilor; și
 - 2) configurația aeroportului, în special interconexiunile dintre zonele stabilite în aeroport; și
 - 3) posibilitățile și limitările pe care le prezintă mijloacele utilizate în activitățile de supraveghere și de patrulare.
- 146.** La cerere, părțile din evaluarea riscurilor prevăzută la pct. 144, care se referă la frecvența și mijloacele de supraveghere și de patrulare sunt puse la dispoziția AAC.
- 147.** Operatorul aeroportuar realizează activități de supraveghere și de patrulare în mod impredictibil și verifică valabilitatea legitimațiilor în mod aleatoriu.
- 148.** Operatorul aeroportuar stabilește în programul său de securitate, măsuri menite atât să descurajeze trecerea ilicită a persoanelor prin punctele de control de securitate, cât și, dacă o astfel de încălcare s-a produs, să asigure că încălcarea și repercusiunile acesteia sunt soluționate și rectificate prompt.
- 149.** Platformele și zonele de parcare sunt adecvat iluminate, și în special, iluminatul furnizat acoperă zonele vulnerabile ale aeroportului.

Secțiunea 7. Articole interzise

- 150.** Persoanelor, altele decât pasagerii, li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat a articolelor enumerate la pct. 156.
- 151.** Operatorul aeroportuar poate acorda o exceptare de la pct. 156, cu condiția ca persoana să fie autorizată să transporte articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat în vederea îndeplinirii unor sarcini esențiale pentru exploatarea instalațiilor aeroportuare sau a aeronavelor ori pentru îndeplinirea atribuțiilor în timpul zborului.
- 152.** În fiecare aeroport, pentru a stabili legătura între persoana autorizată să transporte unul sau mai multe articole enumerate în punctul 156 și articolul transportat, operatorul aeroportuar se asigură că:
- 1) persoana deține o autorizație din partea operatorului aeroportuar și o are asupra sa. Autorizația este indicată pe legitimația care oferă acces în zonele de securitate cu acces restricționat sau pe o declarație scrisă separată. Autorizația indică articolul sau articolele care pot fi transportate, fie menționând categoria, fie menționând articolul specific. În cazul în care este indicată pe legitimație, autorizația este recunoscută pe baza „necesității de a cunoaște”; sau
 - 2) la punctul de control de securitate există un sistem care indică persoanele care sunt autorizate să transporte, inclusiv articolele permise, menționându-se fie categoria, fie articolul specific.
- 153.** Stabilirea legăturii prevăzute la pct. 152 are loc înainte de a se permite introducerea articolului (lor) în cauză în zonele de securitate cu acces restricționat și la solicitarea persoanelor care efectuează activități de supraveghere sau de patrulare în temeiul punctului 117 sbp. 3).
- 154.** Articolele enumerate în pct. 156 pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat dacă sunt păstrate în condiții de siguranță.
- 155.** Articolele enumerate la pct. 227 sbp. 3), 4) și 5) pot fi depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat cu condiția să nu fie accesibile pasagerilor.
- 156.** Următoarele categorii de articole sunt interzise de a fi introduse în zonele de securitate cu acces restricționat de către persoanele, altele decât pasagerii:
- 1) pistoale, arme de foc și alte dispozitive care lansează proiectile – dispozitive care pot fi sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave prin lansarea de proiectile, inclusiv:
 - a) toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști;
 - b) pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate;

- c) părți componente ale armelor de foc, cu excepția lunetelor telescopice;
 - d) arme cu aer comprimat și cu CO₂, cum ar fi pistoale, puști cu alice, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;
 - e) pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;
 - f) arcuri, arbalete și săgeți;
 - g) harpoane și lansatoare de harpoane;
 - h) praștii și catapulte;
- 2) dispozitive paralizante – dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:
- a) dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante („taser”) și bastoane cu electroșocuri;
 - b) dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;
 - c) substanțe chimice, gaze și sprayuri neutralizante și incapacitate, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;
- 3) substanțe și dispozitive explozive și incendiare – substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:
- a) muniție;
 - b) capse detonante;
 - c) detonatoare și fitiluri;
 - d) copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile;
 - e) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;
 - f) artificii și alte articole pirotehnice;
 - g) bombe fumigene și cartușe fumigene;
 - h) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici;
- 4) orice alt articol care poate fi utilizat pentru a cauza vătămări grave și care nu este utilizat în mod obișnuit în zonele de securitate cu acces restricționat, cum ar fi echipamentele specifice artelor marțiale, săbiile, spadele etc.

Capitolul II.

SECURITATEA AERONAVELOR

Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 157.** Lista articolelor interzise pentru examinarea de securitate a interiorului unei aeronave este aceeași cu cea prevăzută în pct. 156.
- 158.** Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate sunt considerate articole interzise pentru examinarea de securitate a exteriorului unei aeronave.
- 159.** Un operator aerian asigură aplicarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol în ceea ce privește aeronavele sale.
- 160.** Nu este necesar ca o aeronavă să fie supusă unui control de securitate. Aceasta trebuie să fie supusă unei examinări de securitate în conformitate cu pct. - le 163 - 165.
- 161.** Un operator aerian este, la cerere, notificat de operatorul aeroportului dacă o aeronavă care îi aparține se află sau nu într-o parte critică. Atunci când acest lucru nu este clar, se va presupune că aeronava se află într-o parte, alta decât una critică.
- 162.** Atunci când o zonă nu mai este considerată parte critică din cauza unei modificări a statutului de securitate, operatorul aeroportuar informează în acest sens transportatorii care sunt afectați.

Secțiunea 2. Examinarea de securitate a aeronavelor

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

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

- 1) ori de câte ori există motive să se creadă că persoane neautorizate ar fi putut avea acces la o aeronavă;
- 2) în orice moment înainte de plecare;
- 3) dacă aeronava care sosește în zona de securitate cu acces restricționat, dinspre o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor PNSA, sau echivalente standardelor de securitate din UE, trebuie supusă unei examinări de securitate în orice moment după debarcarea pasagerilor din zona ce urmează a fi examinată și/sau după descărcarea calei;
- 4) o aeronavă care sosește dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute echivalente prevederilor PNSA, sau echivalente standardelor de securitate din UE în care a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor PNSA, sau echivalente standardelor de securitate din UE, se consideră a fi o aeronavă care sosește dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor detaliate în PNSA.

164. Alte cazuri în care se realizează o examinare de securitate a unei aeronave fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

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

Subsecțiunea 2. Informații privind examinarea de securitate a unei aeronave

166. Următoarele informații privind examinarea de securitate a unei aeronave alocate unui zbor de plecare sunt înregistrate și păstrate într-un loc aflat în afara aeronavei, timp de 24 de ore sau pe durata zborului, dacă aceasta este mai lungă:

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

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

- 1) data și ora la care a fost efectuată examinarea de securitate a aeronavei; și
- 2) numele și semnătura persoanei responsabile de efectuarea examinării de securitate a aeronavei.

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

Subsecțiunea 3. Protecția aeronavelor

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

- 1) se asigură că persoanele care încearcă să obțină un acces neautorizat sunt somate prompt; sau
- 2) închid ușa(le) exterioare. Atunci când aeronava se află într-o parte critică, ușile exterioare care nu sunt accesibile persoanelor de la sol sunt considerate închise dacă mijloacele de acces au fost îndepărtate și plasate suficient de departe de aeronavă, astfel încât accesul persoanelor să fie împiedicat în mod rezonabil; sau
- 3) dețin mijloace electronice care pot detecta imediat accesul neautorizat; sau
- 4) dețin un sistem electronic de acces pe bază de legitimație de aeroport la toate ușile care conduc direct la puntea de îmbarcare pentru pasageri, adiacente unei uși deschise a aeronavei, care permite doar accesul persoanelor instruite în conformitate cu PNICSA. Aceste persoane trebuie să se asigure că accesul neautorizat nu este posibil în intervalul de timp în care utilizează ușa;
- 5) să fie parcată, ori de câte ori este posibil, cât mai departe de îngrădirea perimetrului aeroportuar sau alte bariere ușor accesibile și în zone bine iluminate.

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

171. În cazul în care ușile externe sunt închise, iar aeronava se află într-o parte, alta decât o parte critică, fiecare ușa externă trebuie, de asemenea:
- 1) să aibă mijloacele de acces îndepărtate; sau
 - 2) să fie sigilată; sau
 - 3) să fie încuiată; sau
 - 4) să fie monitorizată.
172. Pct. 171, sbp.1) nu se aplică în cazul unei uși accesibile persoanelor de la sol.
173. În cazul în care mijloacele de acces se îndepărtează de la ușile care nu sunt accesibile persoanelor de la sol, acestea trebuie plasate suficient de departe de aeronavă, astfel încât să se prevină în mod rezonabil accesul.
174. În cazul în care ușile externe sunt încuiate, numai persoanele care au o necesitate operațională trebuie să fie în măsură să deschidă aceste uși.
175. În cazul în care ușile externe sunt monitorizate, monitorizarea trebuie să asigure că accesul neautorizat la aeronavă este imediat detectat.
176. În cazul în care serviciile de securitate menționate la pct. 171 sunt total sau parțial subcontractate prestatorilor de servicii, programul de securitate al operatorului va conține prevederi de delegare a responsabilităților și de control de îndeplinire a acestora.

Capitolul III.

PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ

Secțiunea 1. Dispoziții generale

177. AAC, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, entitățile responsabile de deservirea la sol, asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
178. Pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum și bagajele de mână ale acestora se supun unui control de securitate pentru a se preveni introducerea articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei.
179. Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute echivalente prevederilor PNSA, sau echivalente standardelor de securitate din UE, în care a fost în tranzit după ce a venit dintr-o țară unde măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute echivalente prevederilor PNSA, sau echivalente standardelor de securitate din UE, se consideră a fi se consideră a fi pasageri și bagaje de mână care sosesc dintr-un stat în care măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în PNSA, cu excepția cazului în care există confirmarea că bagajele de cală au fost supuse controlului de securitate, în conformitate cu PNSA.
180. Pasagerii și bagajele lor de mână care sosesc dintr-un aeroport al UE, în cazul în care statul Uniunii a derogat de la standardele de bază comune în conformitate cu 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 (denumit în continuare Regulamentul (UE) nr. 1254/2009) sau dintr-un aeroport național pentru care s-au aplicat derogări de la standardele de bază, conform prevederilor art. 45 din legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, se consideră a fi pasagerii și bagajele de mână care sosesc dintr-un stat/aeroport în care măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în PNSA, cu excepția cazului în care există confirmarea că acești pasageri și bagajele lor de mână au fost supuse controlului de securitate, în conformitate cu PNSA.
181. Controlul de securitate al pasagerilor și bagajelor de mână se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.

Secțiunea 2. Controlul de securitate al pasagerilor

Subsecțiunea 1. Aplicabilitate

- 182.** Categoriile de pasageri exceptați de la control de securitate sunt stabiliți în art.27 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.
- 183.** În cazul în care se permite transportarea unui animal viu în cabina unei aeronave, acesta este supus controlului de securitate fie ca pasager, fie ca bagaj de mână.
- 184.** Înainte de efectuarea controlului de securitate, paltoanele și jachetele sunt scoase, acestea fiind supuse controlului de securitate ca bagaje de mână. Operatorul care efectuează controlul îi poate solicita pasagerului să înlăture și alte elemente de îmbrăcăminte și/sau alte obiecte, dacă este cazul.

Subsecțiunea 2. Metode de control de securitate

- 185.** Pasagerii sunt supuși controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:
 - 1) control manual;
 - 2) poartă detectoare de metale (WTMD);
 - 3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);
 - 4) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante;
 - 5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD).
 - 6) echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD);
 - 7) echipamente de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED).Echipamentele ETD, echipamentele SMD și echipamentele SED pot fi utilizați numai ca mijloace suplimentare de control de securitate.
- 186.** În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă pasagerul are asupra sa articole interzise, i se interzice pasagerului în cauză accesul în zonele de securitate cu acces restricționat sau acesta este supus din nou controlului de securitate până când operatorul respectiv consideră că rezultatul este satisfăcător.
- 187.** Atunci când se efectuează un control manual, acesta se face astfel încât să se asigure în mod rezonabil că persoana nu are asupra sa articole interzise.
- 188.** Atunci când alarma porții detectoare de metale se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.
- 189.** Detectoarele portabile de metale sunt utilizate numai ca mijloc suplimentar de control de securitate. Acestea nu înlocuiesc necesitatea efectuării unui control manual.
- 190.** Atunci când la verificarea cu echipament de detectare de explozibili ETD se declanșează alarma, aceasta este rezolvată ca să se asigure în mod rezonabil că pasagerul nu constituie amenințare la adresa aviației civile.
- 191.** Procedura prevăzută la pct. 190 este inclusă în programul aeroportuar de securitate și în procedurile Poliției de Frontieră, aprobate de către AAC.
- 192.** Sunt utilizate echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu detectoare portabile de metale (HHMD) numai în cazurile în care operatorul care efectuează controlul de securitate consideră că un control manual al unei anumite părți a persoanei este inefficient și/sau nedorit.
- 193.** În cazul în care pentru controlul de securitate al pasagerilor se folosește un scanner de securitate cu examinator uman, așa cum este definit în pct. - le 498-504, sunt respectate următoarele condiții minime:
 - 1) nu este permisă stocarea, reținerea, copierea, imprimarea sau extragerea de imagini cu ajutorul scannerelor de securitate. Cu toate acestea, orice imagine generată pe parcursul controlului de securitate este păstrată pe durata necesară pentru ca examinatorul uman să o analizeze, fiind ștersă

de îndată ce se stabilește că pasagerul nu are asupra sa articole interzise. Accesul neautorizat și utilizarea imaginii sunt interzise;

- 2) examinatorul uman care analizează imaginea se va afla într-un alt loc, astfel încât să nu poată vedea pasagerul supus controlului de securitate;
 - 3) în locul separat unde este analizată imaginea nu sunt acceptate niciun fel de dispozitive tehnice cu capacitatea de a stoca, copia, fotografia sau înregistra imagini în orice alt mod;
 - 4) imaginea nu poate fi legată de niciun fel de date referitoare la persoana supusă controlului de securitate, iar identitatea acestei persoane trebuie să rămână anonimă;
 - 5) pasagerii pot opta pentru analizarea imaginii corpului lor de către un examinator uman de sex masculin sau feminin;
 - 6) imaginea trebuie estompată sau acoperită pentru a împiedica identificarea feței pasagerului.
- 194.** Pct. 193, sbp.1) și 4) se aplică și în cazul scanerelor de securitate cu detectare automată a amenințărilor.
- 195.** Pasagerii au dreptul de a refuza să se supună controlului efectuat cu un scanner de securitate. În acest caz, pasagerul este supus controlului de securitate printr-o metodă alternativă care include cel puțin un control manual, în conformitate cu procedurile specifice care fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.
- 196.** Atunci când alarma scannerului de securitate se declanșează, trebuie stabilită cauza care a produs alarma.
- 197.** Înainte de a fi supus controlului cu scannerul de securitate, pasagerul este informat în legătură cu tehnologia utilizată, condițiile de utilizare a acesteia și posibilitatea de a refuza controlul efectuat cu un scanner de securitate.

Secțiunea 3. Controlul de securitate al bagajelor de mână

Subsecțiunea 1. Aplicabilitate

- 198.** Înainte de efectuarea controlului de securitate, computerele portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni sunt scoase din bagajele de mână și supuse controlului de securitate separat.
- 199.** Excepție de la prevederile pct. 198 îl constituie cazul în care bagajele de mână urmează să fie supuse controlului de securitate cu sisteme de detectare a explozibililor (EDS) care respectă standardul C2 sau mai ridicat.

Subsecțiunea 2. Lichide, aerosoli și geluri (LAGs)

- 200.** Este permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat a lichidelor, aerosolilor și gelurilor, cu condiția ca ele sunt supuse controlului de securitate sau sunt exceptate de la acest tip de control, în conformitate cu prevederile prezentului capitol.
- 201.** Poliția de Frontieră supune controlului de securitate, la intrarea în zona de securitate cu acces restricționat, cel puțin lichidele, aerosolii și gelurile obținute pe un aeroport sau la bordul unei aeronave, care sunt sigilate într-o pungă STEB, în interiorul căreia se află, poziționată în mod vizibil, dovada achiziționării din zona de operațiuni aeriene a unui aeroport sau la bordul unei aeronave, precum și lichidele, aerosolii și gelurile care urmează să fie folosite pe durata călătoriei în scop medical sau care răspund unei necesități dietetice speciale, inclusiv alimentele pentru bebeluși.
- 202.** AAC poate stabili și alte categorii de LAGs care pot fi permise în zona de securitate cu acces restricționat, după efectuarea controlului de securitate.
- 203.** Înainte de efectuarea controlului de securitate, lichidele, aerosolii și gelurile sunt scoase din bagajele de mână și supuse controlului de securitate separat, cu excepția cazului în care echipamentul utilizat la efectuarea controlului de securitate al bagajelor de mână are, capacitatea care să-i permită a fi utilizat pentru controlul de securitate al recipientelor multiple, închise, cu lichide, aerosoli și geluri, aflate în bagaje.

- 204.** Atunci când lichidele, aerosolii și gelurile au fost scoase din bagajul de mână, pasagerul trebuie să prezinte:
- 1) toate lichidele, aerosolii și gelurile în recipiente individuale cu o capacitate de maximum 100 de mililitri sau echivalent puse într-o singură pungă de plastic transparentă resigilabilă, cu o capacitate de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil și care este complet închisă; și
 - 2) toate celelalte lichide, aerosoli și geluri, separat, inclusiv STEB conținând lichide, aerosoli și geluri.
- 205.** Poliția de Frontieră, transportatorii aerieni și operatorii aeroportuari furnizează pasagerilor informații în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor practicat la aeroporturile de operare.
- 206.** Operatorul aeroportuar în programul de securitate poate stabili ca lichidele, aerosolii și gelurile transportate de pasageri pot fi exceptate de la controlul de securitate cu echipamente LEDS la intrarea într-o zonă de securitate cu acces restricționat numai dacă sunt ambalate în recipiente individuale cu capacitatea de maximum 100 de mililitri sau echivalent și se află într-o singură pungă de plastic transparentă resigilabilă cu capacitatea de maximum 1 litru, în care articolele conținute încap confortabil și care este complet închisă.
- 207.** Operatorul aeroportuar, în coordonare cu Poliția de Frontieră, poate stabili în programul de securitate, categorii de lichide, aerosoli și geluri care, din motive obiective, trebuie supuse unor proceduri speciale de control de securitate sau pot fi exceptate de la acest control.

Subsecțiunea 3. Metode de control de securitate

- 208.** Bagajele de mână sunt supuse controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode:
- 1) control manual; sau
 - 2) echipamente cu raze X; sau
 - 3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau
 - 4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD).
- 209.** În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de mână conține sau nu articole interzise, bagajul de mână este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.
- 210.** AAC poate stabili categorii de bagaje de mână care, din motive obiective, pot fi supuse unor proceduri speciale de control de securitate sau pot fi exceptate de la acest control.
- 211.** Operatorul aeroportuar, în coordonare cu Poliția de Frontieră, stabilește în programul de securitate excepții de la controlul de securitate pentru valizele diplomatice în conformitate cu cerințele stabilite la art. 27 alin. (3) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică
- 212.** Un control manual al bagajului de mână constă în verificarea manuală a bagajului, inclusiv a conținutului acestuia, astfel încât să se asigure în mod rezonabil că acesta nu conține articole interzise.
- 213.** Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, fiecare imagine este văzută de operatorul care efectuează controlul de securitate sau analizată de un program informatic care permite îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (auto clear software – denumit în continuare ACS).
- 214.** Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, trebuie stabilită cauza tuturor semnalelor de alarmă într-un mod satisfăcător pentru operatorul care efectuează controlul de securitate, astfel încât să asigure în mod rezonabil că nu se introduc articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavelor.
- 215.** Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, se scoate din bagaj orice articol a cărui densitate împiedică operatorul care efectuează controlul de securitate să analizeze conținutul

bagajului de mână. Bagajul este supus din nou controlului de securitate, iar articolul în cauză este supus controlului de securitate separat ca bagaj de mână.

216. Orice bagaj în care se constată prezența unui aparat electric de mari dimensiuni este supus din nou controlului de securitate după îndepărtarea respectivului aparat, iar aparatul electric este supus controlului de securitate separat, cu excepția cazului în care bagajul de mână a fost supus controlului de securitate cu echipamente EDS care respectă standardul C2 sau mai ridicat.
217. Persoanele care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână cu echipamente cu raze X sau echipamente EDS nu trebuie, în mod normal, să petreacă mai mult de 20 de minute examinând continuu imagini. După fiecare astfel de perioadă, operatorul care efectuează controlul de securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.
218. Supraveghetorul responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de mână, asigură componență optimă a echipei, calitatea muncii, instruirea, asistența și evaluarea.

Secțiunea 5. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână

219. Pasagerii beneficiază de protecție, iar bagajele de mână ale acestora sunt protejate de orice intervenții neautorizate, începând cu momentul în care sunt supuși controlului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă.
220. Protecția pasagerilor și bagajelor de mână este asigurată de către operatorul aeroportuar din punctul în care sunt supuși controlului de securitate și până la poarta de îmbarcare, și de transportorul aerian de la poarta de îmbarcare până la aeronava care îi transportă.
221. Procedurile specifice cu privire la protecția pasagerilor și a bagajelor de mână fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.

Secțiunea 6. Articole interzise

Subsecțiunea 1. Prevederi generale

222. Pasagerilor li se interzice introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul unei aeronave a articolelor enumerate în punctul 227.
223. O exceptare de la punctul 222 poate fi acordată în următoarele condiții:
 - 1) AAC și-a dat acordul pentru transportul articolului respectiv în conformitate cu procedura stabilită; și
 - 2) transportatorul aerian și Poliția de Frontieră au fost informate de AAC în legătură cu pasagerul și articolul pe care acesta îl transportă înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă; și
 - 3) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate, și
 - 4) articole vor fi apoi plasate în condiții de securitate la bordul aeronavei.
224. Cu excepția articolelor interzise specificate în pct. 255, articolele interzise menționate în pct. 227 pot fi transportate în bagajele de cală, cu condiția ca pasagerii să nu aibă acces nesupravegheat la aceste bagaje de la punctul de control până la primirea acestuia la sosire.
225. Poliția de Frontieră și/sau transportatorul aerian, poate refuza accesul în zona de securitate cu acces restricționat și în cabina unei aeronave oricărui pasager care deține un articol care nu figurează în lista prevăzută la pct. 227 dar asupra căruia are suspiciuni rezonabile.
226. Transportatorul aerian se asigură că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate în pct. 227 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.

Subsecțiunea 2. Lista articolelor interzise.

227. Fără a aduce atingere normelor de siguranță aplicabile, pasagerilor le este interzis să introducă următoarele articole în zona de securitate cu acces restricționat și la bordul unei aeronave:
 - 1) pistoale, arme de foc și alte dispozitive care lansează proiectile - dispozitive care pot fi sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave prin lansarea de proiectile, inclusiv:
 - a) toate tipurile de arme de foc, cum ar fi pistoale, revolvere, carabine, puști;

- b) pistoale de jucărie, copii și imitații ale armelor de foc care pot fi confundate cu arme adevărate;
 - c) părți componente ale armelor de foc, cu excepția lunetelor telescopice;
 - d) arme cu aer comprimat și cu CO₂, cum ar fi pistoale, puști cu alicie, carabine, precum și puști și pistoale cu bile;
 - e) pistoale lansatoare de rachete de semnalizare și pistoale starter;
 - f) arcuri, arbalete și săgeți;
 - g) harpoane și lansatoare de harpoane;
 - h) praștii și catapulte;
- 2) dispozitive paralizante - dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza, inclusiv:
- a) dispozitive cu electroșocuri, cum ar fi pistoale cu electroșocuri, pistoale paralizante (taser) și bastoane cu electroșocuri;
 - b) dispozitive de asomare și dispozitive de ucidere a animalelor;
 - c) substanțe chimice, gaze și sprayuri neutralizante și incapacitante, cum ar fi sprayuri cu substanțe iritant-lacrimogene, sprayuri cu piper, sprayuri cu ardei iute, gaze lacrimogene, sprayuri cu acid și sprayuri cu substanțe repulsive pentru animale;
- 3) obiecte cu vârf ascuțit sau cu muchie ascuțită - obiecte cu vârful ascuțit sau cu muchia ascuțită care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave, inclusiv:
- a) obiecte concepute pentru a toca, cum ar fi topoare, securi și satâre;
 - b) topoare și dălți de spart gheața;
 - c) lame de ras;
 - d) cuttere;
 - e) cuțite cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm;
 - f) foarfece cu lame cu lungimea mai mare de 6 cm, măsurată de la ax;
 - g) echipamente de arte marțiale, cu vârf ascuțit sau cu lamă ascuțită;
 - h) săbii și spade;
- 4) unelte de lucru - unelte care pot fi utilizate atât pentru a cauza vătămări grave, cât și pentru a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:
- a) răngi;
 - b) burghie și vârfuri de burghie, inclusiv mașini de găurit electrice portabile fără fir;
 - c) unelte cu lamă sau tijă cu o lungime mai mare de 6 cm, care pot fi utilizate ca arme, cum ar fi șurubelnițe și dălți;
 - d) fierăstraie, inclusiv fierăstraie electrice portabile fără fir;
 - e) arzătoare de sudură;
 - f) pistoale de împușcat bolțuri și pistoale de bătut cuie;
- 5) instrumente contondente - obiecte care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave atunci când sunt folosite pentru a lovi, inclusiv:
- a) bâte de baseball și softball;
 - b) ciomege și bastoane, cum ar fi bastoanele de poliție;
 - c) echipamente specifice artelor marțiale;
- 6) substanțe și dispozitive explozive și incendiare - substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot sau par a putea fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau a pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:
- a) muniție;
 - b) capse detonante;
 - c) detonatoare și fitiluri;
 - d) copii sau imitații ale dispozitivelor explozibile;
 - e) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;
 - f) artificii și alte articole pirotehnice;

- g) bombe fumigene și cartușe fumigene;
- h) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici.

Capitolul IV BAGAJELE DE CALĂ

Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 228. AAC, Poliția de Frontieră, operatorul aeroportuar, transportatorul aerian sau altă entitate responsabilă în conformitate cu prevederile PNSA asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 229. Toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate, înainte de îmbarcarea în aeronavă, pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei.
- 230. Bagajele de cală care sosesc dintr-un stat unde măsurile de securitate aplicate sunt recunoscute echivalente prevederilor PNSA, sau echivalente standardelor de securitate din UE, în care aeronava a fost în tranzit după ce a sosit dintr-o țară unde măsurile de securitate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în PNSA, se consideră a fi bagaje de cală care nu au fost supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care există confirmare că aceste bagaje de cală au fost supuse controlului de securitate în respectivul stat la nivelul standardelor din PNSA.
- 231. Bagajele de cală care sosesc dintr-un aeroport al UE, în cazul în care statul Uniunii a derogat de la standardele de bază comune în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 sau dintr-un aeroport național pentru care s-au aplicat derogări de la standardele de bază, conform prevederilor art. 45 din legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, se consideră a fi bagaje de cală care sosesc dintr-un aeroport în care măsurile de securitate aplicate nu sunt recunoscute ca echivalente cu cele stabilite în PNSA, cu excepția cazului în care există confirmarea că acești pasageri și bagajele lor de mână au fost supuse controlului de securitate, în conformitate cu PNSA.
- 232. Controlul de securitate al bagajelor de cală se efectuează de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.

Secțiunea 2. Controlul de securitate a bagajelor de cală

Subsecțiunea 1. Categoriile speciale de bagaje și valizele diplomatice

- 233. Operatorul aeroportuar stabilește în programul de securitate exceptările de la controlul de securitate pentru valizele diplomatice în conformitate cu cerințele stabilite la art. 27, alin (3) din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

- 234. Controlul de securitatea al bagajelor de cală se efectuează după cum urmează:
 - 1) Pentru controlul de securitate al bagajelor de cală se utilizează, separat sau combinate, următoarele metode:
 - a) controlul manual; sau
 - b) echipamente cu raze X; sau
 - c) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); sau
 - d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (EDT).
 - 2) În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă bagajul de cală conține sau nu articole interzise, bagajul de cală este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.
- 235. Categoriile bagajelor de cală exceptate de la control de securitate sunt stabilite la art. 28 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.
- 236. Un control manual constă în verificarea manuală completă a bagajului, inclusiv a conținutului acestuia, astfel încât să se asigure că acesta nu conține articole interzise.

237. Atunci când se utilizează echipamente cu raze X sau echipamente EDS, existența oricărui obiect a cărui densitate diminuează capacitatea operatorului echipamentului de a analiza conținutul bagajului va avea drept rezultat supunerea acestuia unei alte metode de control de securitate.
238. Controlul de securitate cu ajutorul unui echipament de detectare a urmelor de explozibili (ETD) constă în analiza unor eșantioane prelevate din interiorul și exteriorul bagajului, precum și din conținutul acestuia. Conținutul bagajului poate fi, de asemenea, supus unui control manual.
239. Operatorul aeroportuar în comun cu Poliția de Frontieră stabilește proceduri detaliate privind realizarea controlului de securitate în condiții de ieșire din funcțiune a echipamentului de bază.
240. Persoanele care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală cu echipamente cu raze X sau echipamente EDS nu trebuie, în mod normal, să petreacă mai mult de 20 de minute examinând continuu imagini. După fiecare astfel de perioade, operatorul care efectuează controlul de securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.
241. Un supraveghetor responsabil de operatorii care efectuează controlul de securitate al bagajelor de cală, este responsabil pentru a asigura o componentă optimă a echipei, calitatea muncii, instruirea, asistența și evaluarea.

Secțiunea 3. Protecția bagajelor de cală

242. Bagajele de cală care urmează să fie îmbarcate pe o aeronavă sunt protejate, de către transportatorul aerian, împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau sunt date în grija transportatorului aerian, evenimentul care are loc mai întâi fiind luat în considerare, și până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate acestea. Bagajele de cală care nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate trebuie supuse din nou controlului de securitate.
243. Pasagerilor nu li se poate permite accesul la bagajele de cală care au fost supuse controlului de securitate decât dacă respectivele bagaje de cală le aparțin și dacă sunt supravegheați de către Poliția de Frontieră astfel încât să se asigure că:
- 1) niciunul dintre articolele interzise incluse în lista din pct. 256 nu sunt introduse în bagajele de cală; sau
 - 2) niciunul dintre articole interzise incluse în lista din pct. 227 nu sunt scoase din bagajele de cală și introduse în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavei.

Secțiunea 4. Concordanța dintre bagajele de cală și pasageri

Subsecțiunea 1. Identificarea bagajelor de cală

244. Fiecare bagaj de cală este identificat de transportatorul aerian ca fiind însoțit sau neînsoțit.
245. În timpul procesului de îmbarcare, transportatorii aerieni trebuie să se asigure că fiecare pasager prezintă o carte de îmbarcare valabilă sau un document echivalent care corespunde bagajului de cală care a fost înregistrat.
246. În timpul procesului de îmbarcare, transportatorul aerian trebuie să asigure existența unei proceduri de identificare a bagajelor de cală ale pasagerilor care nu s-au îmbarcat sau care au părăsit aeronava înainte de plecare.
247. În cazul în care un pasager nu este prezent la bordul aeronavei, bagajul de cală corespunzător cărții sale de îmbarcare sau documentului echivalent se consideră a fi neînsoțit.
248. Transportatorii aerieni asigură că fiecare bagaj de cală neînsoțit este clar identificabil ca fiind autorizat pentru transportul aerian, iar Poliția de Frontieră se asigură că acesta este supus controlului de securitate înainte de a fi îmbarcat la bordul unei aeronave.

Subsecțiunea 2. Factorii independenți de voința pasagerului

249. Transportatorul aerian înregistrează motivul pentru care un bagaj a devenit neînsoțit, înainte de încărcarea acestuia în aeronavă, cu excepția cazului în care se aplică măsurile de securitate menționate la pct. 251 - 253.
250. Detalii suplimentare cu privire la factorii independenți de voința pasagerilor sunt obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 3. Măsurile de securitate adecvate pentru bagajele de cală neînsoțite

251. Bagajele de cală neînsoțite care nu fac obiectul pct. -lor 249 și 250, trebuie să fie supuse controlului de securitate efectuat prin utilizarea uneia dintre metodele indicate la punctul 234 și, dacă este cazul, se aplică cerințele suplimentare prevăzute în dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC.
252. Bagajele de cală care devin bagaje neînsoțite din cauza unor factori diferiți de cei menționați la pct. 250 trebuie scoase din aeronavă și supuse din nou controlului de securitate, înainte de a fi reîncărcate.
253. Dispoziții detaliate suplimentare cu privire la măsurile de securitate adecvate pentru bagajele de cală neînsoțite sunt prevăzute în dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 5. Articole interzise

254. Pasagerilor li se interzice să transporte în bagajul de cală articolele prevăzute la pct. 256.
255. O excepție de la pct. 254 poate fi acordată în următoarele condiții:
- 1) se respectă procedura aprobată de AAC care permite transportul articolului respectiv și stabilește cerințe specifice pentru transportatorul aerian; și
 - 2) regulile de siguranță aplicabile sunt respectate.
256. Pasagerilor le este interzis să transporte în bagajele de cală substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau care pot pune în pericol siguranța aeronavei, inclusiv:
- 1) muniție;
 - 2) capse detonante;
 - 3) detonatoare și fitiluri;
 - 4) mine, grenade și alte dispozitive explozibile militare;
 - 5) artificii și alte articole pirotehnice;
 - 6) bombe fumigene și cartușe fumigene;
 - 7) dinamită, praf de pușcă și explozibili plastici.
257. Transportatorul aerian asigură permanent, că pasagerii sunt informați cu privire la articolele interzise enumerate în pct. 256 înainte de încheierea procedurii de înregistrare.

Capitolul V. MĂRFURILE ȘI POȘTA

Secțiunea 1. Dispoziții generale

258. AAC, operatorul aeroportuar, operatorul arian, agenții abilitați, expeditorii cunoscuți și Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor stabilite în prezentul capitol.
259. Controlul de securitate a mărfurilor și poștei se efectuează de către agenții abilitați, iar în lipsa acestora de către Poliția de Frontieră. În cazul în care controlul de securitate a mărfurilor și poștei se efectuează de către agenții abilitați acest proces urmează a fi coordonat cu Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale ale Poliției de Frontieră, care sunt aprobate de AAC.
260. Dispozitivele explozibile și incendiare asamblate care nu sunt transportate în conformitate cu normele de siguranță aplicabile sunt considerate articole interzise în expedierile de mărfuri și poștă.
261. Toate mărfurile și poșta se supun unor măsuri de securitate înainte de a fi imbarcate într-o aeronavă.
262. Un transportator aerian nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave în cazul în care nu a aplicat el însuși aceste măsuri sau aplicarea lor nu a fost confirmată și atestată de un agent abilitat sau un expeditor cunoscut.

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

Subsecțiunea 1. Măsurile de securitate. Prevederi generale

264. Toate mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de a fi încărcate la bordul unei aeronave, cu excepția cazului în care:
- 1) expedierea a fost supusă, de către un agent abilitat, măsurilor de securitate necesare și expedierea a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau
 - 2) expedierea a fost supusă, de către un expeditor cunoscut, măsurilor de securitate necesare și expedierea a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; sau
 - 3) expedierea este exceptată de la controlul de securitate și a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul în care a devenit marfă destinată transportului aerian identificabilă sau poștă destinată transportului aerian identificabilă și până la încărcare.
265. Atunci când există orice motiv să se creadă că o expediție căreia i s-au aplicat măsuri de securitate a făcut obiectul unei violări a integrității sau nu a fost protejată împotriva intervențiilor neautorizate după momentul aplicării măsurilor de securitate respective, aceasta este supusă controlului de securitate de către un agent abilitat înainte de încărcarea la bordul unei aeronave.
266. Expedierile care par să fi făcut obiectul unei violări a integrității sau care sunt în alt mod suspecte sunt tratate ca mărfuri sau poștă cu risc ridicat (*high risk cargo or mail* – denumite în continuare HRCM).
267. O persoană cu drept de acces neînsoțit la mărfurile destinate transportului aerian identificabile sau la poșta destinată transportului aerian identificabilă cărora li s-au aplicat măsurile de securitate necesare trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.
268. Procedurile privind mărfurile și poșta cu risc ridicat fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

269. La efectuarea controlului de securitate al mărfurilor sau al poștei:
- 1) se utilizează mijloacele și metodele cele mai adecvate pentru a detecta articole interzise, ținând cont de natura expedierii; și
 - 2) mijloacele sau metoda utilizată corespunde unui standard suficient de înalt pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul expedierii.
270. Atunci când operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate fi sigur, în mod rezonabil, că expedierea nu conține articole interzise, expedierea în cauză este respinsă sau este supusă din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.
271. Mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate efectuat prin cel puțin una dintre următoarele metode în conformitate cu dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC:
- 1) control manual;
 - 2) echipamente cu raze X;
 - 3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);
 - 4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);
 - 5) control vizual;
 - 6) echipamente de detecție a metalelor (MDE).
272. Persoanele care efectuează controlul de securitate al mărfurilor cu echipamente cu raze X sau echipamente EDS nu trebuie, în mod normal, să petreacă mai mult de 20 de minute examinând continuu imagini. După fiecare astfel de perioadă, operatorul care efectuează controlul de

securitate nu trebuie să examineze imagini timp de cel puțin 10 minute. Această cerință se aplică numai atunci când există un flux neîntrerupt de imagini de examinat.

273. Pot fi exceptate de controlul de securitate mărfurile și trimiterile poștale în tranzit doar în cazul în care acestea rămân la bordul aeronavei.
274. Măsuri suplimentare privind exceptarea de la controlul de securitate al mărfurilor și poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 2. Agenți abilitați

Subsecțiunea 1. Aprobarea agenților abilitați

275. Agenții abilitați sunt aprobați de AAC.
276. Aprobarea ca agent abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru.
277. Orice entitate care aplică măsurile de securitate menționate la pct.-ele 286-297, este aprobată ca agent abilitat. Sunt incluși furnizorii terți de logistică responsabili de servicii integrate de antrepozitare și transport, transportatorii aerieni și agenții de handling.
278. Un agent abilitat poate subcontracta una sau mai multe dintre următoarele:
- 1) oricare dintre măsurile de securitate menționate la pct.-ele 286-297 altui agent abilitat;
 - 2) oricare dintre măsurile de securitate menționate la pct.-ele 286-297 altei entități, dacă măsurile respective sunt aplicate la punctul de lucru al agentului abilitat sau la un aeroport și sunt incluse în programul de securitate al agentului abilitat sau al aeroportului;
 - 3) oricare dintre măsurile de securitate menționate la pct.-ele 286-297 altei entități, dacă măsurile respective sunt aplicate în alt loc decât la punctul de lucru al agentului abilitat sau la un aeroport și dacă entitatea a fost certificată sau aprobată de către AAC, pentru furnizarea acestor servicii;
 - 4) protecția și transportul expedierilor unui transportator rutier de mărfuri care îndeplinește cerințele de punctele 311 și 316.
279. Pentru aprobarea agenților abilitați se aplică următoarea procedură:
- 1) solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC pentru punctele de lucru indicate în cerere.
 - 2) solicitantul prezintă AAC un program de securitate care:
 - a) descrie metodele și procedurile urmate de către agent pentru a se conforma cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințelor PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora;
 - b) descrie modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.
 - 3) solicitantul, prezintă „Declarația-angajament – agent abilitat” conform Anexei nr.2. Declarația este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă de securitate.
 - 4) declarația semnată rămâne în păstrarea AAC;
 - 5) AAC examinează programul de securitate și apoi efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele PNSA, inclusiv cerințele altor acte normative subsecvente acestora
 - 6) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul sbp. - lor1) - 6) sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la agent se introduc în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare” cel târziu în următoarea zi lucrătoare.
 - 7) la înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, într-un format standard.
 - 8) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul sbp. - lor 1) - 6) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale trebuie notificate prompt entității care solicită aprobarea ca agent abilitat;
 - 9) programul de securitate al unui transportator aerian care descrie metodele și procedurile de urmat de către respectivul transportator aerian pentru a se conforma cerințelor Legii nr.192/2019, cerințelor PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora, cu privire la aprobarea agenților abilitați, se consideră a îndeplini cerințele privind programul de securitate al unui agent abilitat.
 - 10) un agent abilitat nu este considerat ca fiind aprobat decât atunci când datele sale sunt incluse în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare”.

280. Un agent abilitat desemnează cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru responsabilă de aplicarea programului de securitate transmis. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.
281. Un agent abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani.
282. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a evalua dacă agentul abilitat respectă în continuare cerințele Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora.
283. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale agentului abilitat de către AAC în conformitate cu PNCCSA poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate cerințele necesare pentru aprobare.
284. În cazul în care consideră că agentul abilitat nu mai respectă cerințele Legii nr.192/2019, cerințele PNSA, inclusiv cerințele altor acte normative subsecvente acestora, AAC retrage statutul de agent abilitat pentru punctul sau punctele de lucru indicate.
285. Imediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de ore, AAC asigură că modificarea de statut a fostului agent abilitat este înregistrată în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare”.

Subsecțiunea 2. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de un agent abilitat

286. Atunci când acceptă expedieri, un agent abilitat stabilește dacă entitatea de la care primește expedierile este un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau nu deține niciunul dintre aceste statute.
287. Agentul abilitat solicită persoanei care efectuează livrarea oricăror expedieri să prezinte buletinul de identitate, pașaportul sau permisul de conducere. Documentul respectiv trebuie utilizat pentru a stabili identitatea persoanei care efectuează livrarea expedierilor.
288. Agentul abilitat se asigură că expedierile cărora nu le-au fost aplicate anterior toate măsurile de securitate necesare sunt:
- 1) supuse controlului de securitate în conformitate cu pct. - le 269-274; sau
 - 2) acceptate în vederea depozitării sub răspunderea exclusivă a agentului abilitat, neidentificabile ca expedieri destinate transportului aerian înainte de selecționare și selecționate în mod autonom, fără intervenția expeditorului sau a oricărei persoane sau entități, cu excepția celor desemnate și pregătite de agentul abilitat în acest scop. Prezentul sbp. se aplică doar dacă expeditorul nu poate prevedea faptul că expedierea va fi efectuată pe cale aeriană.
289. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la pct. - le 286-288 și la dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC, agentul abilitat asigură protecția mărfurilor și a poștei în conformitate cu prevederile Secțiunii 4. Protecția mărfurilor și poștei a prezentului Capitol.
290. După aplicarea măsurilor de securitate menționate la punctele 286-289, agentul abilitat se asigură că orice expediere încredințată unui transportator aerian sau unui alt agent abilitat este însoțită de documentația corespunzătoare, fie sub forma unei scrisori de transport aerian, fie a unei declarații separate, în format electronic sau pe suport de hârtie.
291. Documentația menționată la punctul 290 este disponibilă pentru inspecția de către AAC în orice moment înainte de încărcarea expedierii în aeronavă și pe toată durata zborului sau timp de 24 de ore, dacă această durată este mai mare, și conține toate informațiile următoare:
- 1) codul unic alfanumeric de identificare a agentului abilitat, astfel cum a fost primit de la AAC;
 - 2) un cod unic de identificare a expedierii, precum numărul scrisorii de transport aerian (house sau master air waybill);
 - 3) conținutul expedierii, cu excepția expedierilor enumerate în cadrul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC ca și excepții de la controlul de securitate.
 - 4) statutul de securitate al expedierii, care să menționeze:
 - a) „SPX”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă; sau
 - b) „SCO”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță numai pe aeronave de marfă și de poștă; sau
 - c) „SHR”, însemnând că expedierea poate fi transportată în siguranță pe aeronave de pasageri, de marfă și de poștă, în conformitate cu cerințele pentru nivel ridicat de risc;
 - 5) motivul emiterii statutului de securitate, care să menționeze:
 - a) „KC”, însemnând că a fost primită de la un expeditor cunoscut; sau

- b) „RA”, însemnând că a fost selecționată de către un agent abilitat; sau
 - c) mijlocul sau metoda de control de securitate utilizată; sau
 - d) motivele pentru care expedierea a fost exceptată de la controlul de securitate;
 - 6) numele persoanei care a emis statutul de securitate sau o modalitate de identificare echivalentă, precum și data și ora emiterii;
 - 7) codul unic de identificare, obținut de la AAC, al oricărui agent abilitat care a acceptat statutul de securitate acordat unei expedieri de către un alt agent abilitat.
- 292.** Un agent abilitat care încredințează expedieri unui alt agent abilitat sau transportator aerian poate decide, de asemenea, să transmită doar informațiile necesare în conformitate cu pct. 291, sbp. - le 1)-5) și 7) și să păstreze informațiile necesare în conformitate cu pct.291, sbp.6) pe durata zborului sau a zborurilor, ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare.
- 293.** În cazul expedierilor consolidate, cerințele de la pct. - le 290 - 292 sunt considerate îndeplinite dacă:
- 1) agentul abilitat care efectuează consolidarea reține informațiile necesare în temeiul punctului 291 sbp.- le 1) – 7), pentru fiecare expediere individuală, pe durata zborului sau zborurilor ori timp de 24 de ore, dacă această perioadă este mai mare; și
 - 2) documentația care însoțește expedierea consolidată include codul de identificare alfanumeric al agentului abilitat care a efectuat consolidarea, un cod unic de identificare al expedierii consolidate și statutul de securitate al acesteia.
- 294.** Pct. 293, sbp. 1) nu se aplică expedierilor consolidate care sunt întotdeauna supuse controlului de securitate sau exceptate de la acesta în conformitate cu dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC, dacă agentul abilitat atribuie expedierii consolidate un cod unic de identificare și indică statutul de securitate și un singur motiv pentru care a fost emis acest statut de securitate.
- 295.** Atunci când acceptă expedieri cărora nu le-au fost aplicate în prealabil toate măsurile de securitate necesare, agentul abilitat poate alege, de asemenea, să nu aplice măsurile de securitate menționate la punctele 286-297, ci să predea expedierile unui alt agent abilitat care să asigure aplicarea acestor măsuri de securitate.
- 296.** Un agent abilitat se asigură că toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și instruiți în conformitate cu cerințele PNICSA și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poșta destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost recrutați și au urmat o instruire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele PNICSA.
- 297.** Măsuri suplimentare privind securitatea mărfurilor și poștei fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 3. Expeditorii cunoscuți

Subsecțiunea 1. Aprobarea expeditorilor cunoscuți

- 298.** Expeditorii cunoscuți sunt aprobați de AAC.
- 299.** Aprobarea ca expeditor cunoscut se acordă pentru un anumit punct de lucru.
- 300.** Pentru aprobarea expeditorilor cunoscuți se aplică următoarea procedură:
- 1) solicitantul trebuie să ceară aprobarea AAC pentru punctul său de lucru;
 - 2) solicitantului i se vor furniza de către AAC un Ghid pentru expeditori cunoscuți și o Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți;
 - 3) solicitantul prezintă AAC un program de Securitate, care:
 - a) descrie metodele și procedurile urmate de către expeditor pentru a se conforma cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințelor PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora;
 - b) descrie modul în care conformitatea cu aceste metode și proceduri urmează să fie monitorizată de către expeditorul însuși;
 - 4) solicitantul completează informațiile solicitate în Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți și o prezintă AAC;
 - 5) lista de verificare include o Declarație-angajament care este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de persoana responsabilă de asigurarea securității aeronautice la punctul de lucru și depusă la AAC;

- 6) AAC examinează programul de securitate și apoi efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul respectă cerințele Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele PNSA, inclusiv cerințele altor acte normative subsecvente acestora.
 - 7) AAC utilizează Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți pentru a evalua dacă solicitantul corespunde cerințelor prevăzute la sbp. 6);
 - 8) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul sbp. 3) - 6) sunt satisfăcătoare, aceasta se asigură că detaliile necesare cu privire la expeditor se introduc în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare” cel târziu în următoarea zi lucrătoare.
 - 9) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul sbp. 3) - 6) nu sunt satisfăcătoare, motivele sale sunt notificate prompt entității care solicită aprobarea ca expeditor cunoscut;
 - 10) la înregistrarea în baza de date, AAC atribuie fiecărui punct de lucru aprobat un cod alfanumeric unic de identificare, în formatul standard.
 - 11) un expeditor cunoscut nu este considerat ca fiind aprobat decât atunci când datele sale sunt incluse în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare”.
301. Informațiile conținute în Lista de verificare completată, prevăzută la pct. 300, sunt tratate ca informații restricționate.
 302. Un expeditor cunoscut desemnează cel puțin o persoană la fiecare punct de lucru responsabilă de aplicarea și supravegherea aplicării măsurilor de securitate în respectivul punct de lucru. Această persoană trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare aprofundată a antecedentelor.
 303. Un expeditor cunoscut este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani.
 304. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă expeditorul cunoscut respectă în continuare cerințele Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora.
 305. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale expeditorului cunoscut de către AAC în conformitate cu PNCCSA poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate zonele indicate în Lista de verificare pentru validarea expeditorilor cunoscuți.
 306. În cazul în care AAC consideră că expeditorul cunoscut nu mai respectă cerințele Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințele PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora AAC retrage statutul de expeditor cunoscut pentru punctul sau punctele de lucru indicate.
 307. Imediat după retragere și, în orice caz, în termen de 24 de ore, AAC se asigură că modificarea de statut a expeditorului este înregistrată în „Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare”.

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

308. Un expeditor cunoscut se asigură că:
 - 1) la punctul de lucru sau în spațiile de lucru există un nivel de securitate suficient pentru a proteja mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă împotriva intervențiilor neautorizate; și
 - 2) toți membrii personalului care aplică măsuri de securitate sunt recrutați și instruiți în conformitate cu cerințele PNCSA și că toți membrii personalului care au acces la mărfurile/poșta identificabile ca mărfuri/poșta destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare au fost recrutați și au urmat o instruire de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu cerințele PNCSA; și
 - 3) în timpul producției, ambalării, depozitării, expedierii și/sau transportării, după caz, mărfurile destinate transportului aerian identificabile și poșta destinată transportului aerian identificabilă sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate sau a violării integrității.
309. În cazul în care, dintr-un motiv oarecare, măsurile de securitate prevăzute la pct. 308 nu au fost aplicate unei expedieri sau în cazul în care expedierea nu a fost realizată de expeditorul cunoscut pentru propriul său cont, expeditorul cunoscut indică clar acest lucru agentului abilitat, astfel încât punctul 288 să poată fi aplicat.
310. Expeditorul cunoscut acceptă că expedierile cărora nu le-au fost aplicate măsurile de securitate sunt supuse controlului de securitate în conformitate cu punctele 269-274.

Secțiunea 4. Protecția mărfurilor și poștei

Subsecțiunea 1. Protecția mărfurilor și a poștei în timpul transportului

- 311.** Pentru a se asigura că expedierile cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate necesare sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate în timpul transportului:
- 1) expedierile trebuie ambalate sau sigilate de către agentul abilitat sau expeditorul cunoscut astfel încât să se asigure că orice violare a integrității ar fi vizibilă; dacă acest lucru nu este posibil, sunt luate măsuri alternative de protecție care să asigure integritatea expedierii; și
 - 2) compartimentul de mărfuri al vehiculului în care urmează să fie transportate expedierile este încuiat sau sigilat, iar vehiculele cu prelată sunt securizate cu corzi TIR astfel încât să se asigure că orice violare a integrității acestora ar fi vizibilă, iar suprafața de încărcare a vehiculelor cu platformă plată este ținută sub observație; și
 - 3) declarația transportatorului rutier de mărfuri, conform Anexei nr.3, trebuie să fie coordonată de transportatorul rutier de mărfuri care a încheiat contractul de servicii de transport cu agentul abilitat, cu expeditorul cunoscut, cu excepția cazului în care însuși transportatorul rutier de mărfuri este aprobat ca agent abilitat.
- 312.** Declarația semnată rămâne în păstrarea agentului abilitat sau a expeditorului cunoscut în numele căruia se realizează transportul. La cerere, o copie a declarației semnate trebuie să fie pusă de asemenea la dispoziția agentului abilitat sau a transportatorului aerian care primește expedierea sau a AAC.
- 313.** Pct. 311, sbp. 2) și 3) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.

Subsecțiunea 2. Protecția mărfurilor și a poștei în timpul manipulării, al depozitării și al încărcării într-o aeronavă

- 314.** Expedierile de mărfuri și poștă care se află într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt considerate ca fiind protejate împotriva intervențiilor neautorizate.
- 315.** Expedierile de mărfuri și poștă care se află în alte părți decât într-o parte critică a unei zone de securitate cu acces restricționat sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate până în momentul predării către un alt agent abilitat sau transportator aerian.
- 316.** Expedierile trebuie plasate în acele părți ale spațiului de lucru al agentului abilitat care sunt supuse unui control al accesului sau, dacă sunt plasate în afara unor astfel de părți, se consideră ca fiind protejate împotriva intervențiilor neautorizate dacă:
- 1) sunt protejate fizic, astfel încât să se prevină introducerea unui articol interzis sau;
 - 2) nu sunt lăsate nesupravegheate, iar accesul este limitat la persoanele implicate în protecția și încărcarea mărfurilor și a poștei în aeronave.

Capitolul VI

POȘTA TRANSPORTATORULUI AERIAN ȘI MATERIALELE TRANSPORTORULUI AERIAN

Secțiunea 1. Prevederi generale

- 317.** Transportatorii aerieni, operatorii aeroportuari și Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 318.** Înainte de a fi încărcate în cala unei aeronave, poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate și protejate în conformitate cu Capitolul IV sau sunt supuse unor măsuri de securitate și protejate în conformitate cu Capitolul V.
- 319.** Înainte de a fi încărcate în orice parte a unei aeronave diferită de cală, poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate și protejate în conformitate cu prevederile privind bagajele de mână de la Capitolul III.

Secțiunea 2. Materialele ale transportatorului aerian utilizate pentru procesarea pasagerilor și a bagajelor

- 320. Materialele transportatorului aerian care sunt utilizate în scopul procesării pasagerilor și a bagajelor și care ar putea fi folosite pentru a compromite securitatea aviației sunt protejate sau ținute sub supraveghere, în vederea prevenirii accesului neautorizat, de către transportatorul aerian.
- 321. Serviciile de auto înregistrare (self check-in) și opțiunile internet aplicabile a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate ca acces autorizat la astfel de materiale.
- 322. Transportatorul aerian se asigură că materialele scoase din uz care ar putea fi utilizate pentru a facilita accesul neautorizat sau pentru a introduce bagaje în zona de securitate cu acces restricționat sau într-o aeronavă sunt distruse sau anulate.
- 323. Transportatorul aerian se asigură că sistemele de control al plecărilor și sistemele de înregistrare sunt gestionate astfel încât să se împiedice accesul neautorizat. Serviciile de auto înregistrare a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate ca acces autorizat la astfel de sisteme.

Capitolul VII. PROVIZII DE BORD

Secțiunea 1. Dispoziții generale

- 324. Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, furnizorul abilitat sau furnizorul recunoscut asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 325. Controlul de securitate al proviziilor de bord se efectuează de către Poliția de Frontieră în comun cu transportatorii aerieni în baza unor proceduri operaționale comune, care sunt aprobate de AAC.
- 326. Proviziile sunt considerate provizii de bord din momentul în care sunt identificabile drept provizii care se iau la bordul unei aeronave pentru utilizarea, consumul sau achiziționarea de către pasageri sau echipaj în timpul unui zbor.
- 327. Lista articolelor interzise în proviziile de bord coincide cu lista din pct. 156. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu punctele 150-155.

Secțiunea 2. Măsuri de securitate

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

- 328. Proviziile de bord sunt supuse controlului de securitate înainte de a fi introduse într-o zonă de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care:
 - 1) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un transportator aerian care le livrează la propria aeronavă și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea la aeronavă; sau
 - 2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor de provizii de bord abilitat (denumit în continuare furnizor abilitat) și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la sosirea în zona de securitate cu acces restricționat sau, dacă este cazul, până la livrarea la transportatorul aerian sau la alt furnizor abilitat; sau
 - 3) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor recunoscut și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea la transportatorul aerian sau la furnizorul abilitat.
- 329. Atunci când există orice motiv să se creadă că proviziile de bord cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate au făcut obiectul unei violări a integrității sau nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate după momentul aplicării măsurilor de securitate respective, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.
- 330. Măsurile suplimentare de securitate aplicate proviziilor de bord fac obiectul dispozițiilor suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

331. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de bord, mijloacele sau metoda utilizată țin cont de natura proviziilor și corespunde unui standard suficient pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în interiorul proviziilor.
332. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate:
- 1) control vizual;
 - 2) control manual;
 - 3) echipamente cu raze X;
 - 4) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);
 - 5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu sbp. 1).
333. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă obiectul conține sau nu articole interzise, acesta este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

Subsecțiunea 3. Aprobarea furnizorilor abilitați

334. Furnizorii abilitați sunt aprobați de AAC.
335. Aprobarea ca furnizor abilitat se acordă pentru un anumit punct de lucru.
336. Orice entitate care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni, și furnizează provizii de bord direct la aeronave trebuie să fie aprobată ca furnizor abilitat. Această prevedere nu se aplică în cazul unui transportator aerian care aplică el însuși aceste măsuri de securitate și livrează provizii doar la aeronava proprie.
337. Pentru aprobarea furnizorilor abilitați se aplică următoarea procedură:
- 1) entitatea solicită aprobarea AAC pentru a i se acorda statutul de furnizor abilitat.
 - 2) solicitantul prezintă AAC un program de securitate care:
 - c) descrie metodele și procedurile urmate de către furnizor pentru a se conforma cerințelor Legii nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, cerințelor PNSA, inclusiv altor acte normative subsecvente acestora;
 - d) descrie modul în care agentul urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.
 - 3) solicitantul, prezintă „Declarația-angajament – furnizor abilitat” conform Anexei nr.4. Declarația este semnată de reprezentantul legal al solicitantului sau de către persoana responsabilă de securitate.
 - 4) declarația semnată rămâne în păstrarea AAC;
 - 5) AAC examinează programul de securitate și apoi efectuează o verificare la fața locului a punctelor de lucru indicate, pentru a evalua dacă solicitantul se conformează obligațiilor stabilite la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni.
 - 6) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul sbp. – lor 2), 3) și 5) sunt satisfăcătoare, aceasta poate aproba furnizorul ca furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate.
 - 7) Dacă AAC consideră că aceste informații nu sunt satisfăcătoare, motivele sale sunt notificate prompt entității care solicită aprobarea ca furnizor abilitat.
338. Un furnizor abilitat este revalidat la intervale regulate care nu pot depăși cinci ani.
339. Revalidarea include efectuarea unei verificări la fața locului pentru a se evalua dacă furnizorul abilitat respectă în continuare obligațiile stabilite la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni.
340. O inspecție efectuată în spațiile de lucru ale furnizorului abilitat de către AAC în conformitate cu PNCCSA poate fi considerată drept verificare la fața locului, cu condiția să acopere toate obligațiile stabilite la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni.
341. În cazul în care consideră că furnizorul abilitat nu mai respectă obligațiile stabilite la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni, AAC retrage statutul de furnizor abilitat pentru punctele de lucru indicate.

Subsecțiunea 4. Desemnarea furnizorilor recunoscuți de provizii de bord

342. Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni și livrează provizii de bord, dar nu direct la aeronave, este desemnată drept

furnizor recunoscut de către operatorul sau entitatea pentru care efectuează livrări („entitatea de desemnare”).

343. Pct. 342 nu se aplică în cazul unui furnizor abilitat.

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

- 1) „Declarația-angajament – Furnizor recunoscut de provizii de bord” conform Anexei nr. 5. Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal; și
- 2) Programul de securitate care conține măsurile de securitate menționate la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni.

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

- 1) pertinentei și exhaustivității programului de securitate în ceea ce privește măsurile de securitate prevăzute la subsecțiunea 5, a prezentei secțiuni; și
- 2) implementării fără deficiențe a programului de securitate.

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

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

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

- 1) printr-o vizită la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau
- 2) prin controale regulate, efectuate la recepționarea proviziilor livrate de respectivul furnizor recunoscut, începând după desemnare, care includ:
 - a) o verificare a faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului recunoscut a fost instruit în mod adecvat; și
 - b) o verificare a faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat; și
 - c) controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor nerecunoscut.

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

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

351. Entitatea de desemnare trebuie să păstreze:

- 1) o listă a tuturor furnizorilor recunoscuți pe care i-a desemnat, care să precizeze data de expirare a desemnării lor; și
- 2) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor recunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.

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

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

Subsecțiunea 5. Măsuri de securitate care trebuie aplicate de transportatorii aerieni, furnizorii abilitați și furnizorii recunoscuți de provizii de bord

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

- 1) să numească o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul întreprinderii; și
- 2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNICSA înainte de a li se acorda acces la aceste provizii; și
- 3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de bord; și
- 4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord; și
- 5) să aplice sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de bord sau să le protejeze fizic.

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

356. Dacă un furnizor recunoscut utilizează pentru transportul proviziilor o altă întreprindere care nu este furnizor recunoscut al transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat, furnizorul recunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la pct. 354.
357. Măsurile suplimentare de securitate care sunt aplicate de transportatorii aerieni și de furnizori abilitați fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

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

358. Pungile cu sigiliu care sunt destinate uzului la bordul aeronavei sunt livrate într-un ambalaj cu sigiliu, într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat.
359. După prima recepție într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat și până la momentul vânzării în aeronavă, lichidele, aerosolii, gelurile și pungile cu sigiliu sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate.
360. Dispoziții detaliate pentru măsurile suplimentare de securitate pentru furnizarea lichidelor, aerosolilor, gelurilor și a pungilor cu sigiliu fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Capitolul VIII. PROVIZII DE AEROPORT

Secțiunea 1. Dispoziții generale

361. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport destinate vânzării sau utilizării în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv al proviziilor destinate magazinelor duty-free și restaurantelor, este efectuat de către Poliția de Frontieră în baza unor proceduri operaționale proprii, care sunt aprobate de AAC.
362. Controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la punctul 361, este efectuat de către furnizorii de provizii de aeroport recunoscuți, iar în lipsa acestora de către operatorul aeroportuar.
363. Proviziile sunt considerate provizii de aeroport din momentul în care sunt identificabile drept provizii care urmează să fie vândute, folosite sau puse la dispoziție în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor.
364. Lista articolelor interzise în proviziile de aeroport coincide cu lista din pct. 156. Articolele interzise trebuie manipulate în conformitate cu pct. - le 150-155.

Secțiunea 2. Măsurile de securitate

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

365. Proviziile de aeroport trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat. excepția cazului în care:
- 1) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către operatorul aeroportuar care le livrează la propriul aeroport și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat; sau
 - 2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor recunoscut și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri și până la livrarea în zona de securitate cu acces restricționat.
366. Proviziile de aeroport care provin din zone de securitate cu acces restricționat pot fi exceptate de la măsurile de securitate.
367. Atunci când există orice motiv să se creadă că proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate au făcut obiectul unei violări a integrității sau nu au fost protejate împotriva intervențiilor neautorizate după momentul aplicării măsurilor de securitate respective, proviziile respective trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat.

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

Subsecțiunea 2. Controlul de securitate

369. La efectuarea controlului de securitate al proviziilor de aeroport, mijloacele sau metoda utilizată trebuie să țină cont de natura respectivelor provizii și să corespundă unui standard suficient de înalt pentru a asigura, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în provizii.
370. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate a proviziilor de aeroport:
- 1) control vizual;
 - 2) control manual;
 - 3) echipamente cu raze X;
 - 4) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);
 - 5) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu sbp.1);
371. În cazul în care operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate determina dacă obiectul conține sau nu articole interzise, acesta este respins sau supus din nou controlului de securitate până când respectivul operator consideră că rezultatul este satisfăcător.

Secțiunea 3. Desemnarea furnizorilor de provizii de aeroport recunoscuți (furnizor recunoscut)

372. Orice entitate („furnizorul”) care asigură aplicarea măsurilor de securitate menționate la subsecțiunea 2, a prezentei secțiuni și livrează provizii de aeroport este desemnată drept furnizor recunoscut de către operatorul aeroportuar.
373. Pentru a fi desemnat ca furnizor recunoscut, furnizorul prezintă operatorului aeroportuar:
- 1) „Declarația-angajament – furnizor de provizii de aeroport recunoscut” conform Anexei nr.6 . Această declarație trebuie semnată de reprezentantul legal; și
 - 2) Programul de securitate care conține măsurile de securitate menționate la subsecțiunea 2, a prezentei secțiuni.
374. Toți furnizorii recunoscuți sunt desemnați pe baza validării:
- 1) pertinentei și exhaustivității programului de securitate în ceea ce privește punctele măsurile de securitate prevăzute la subsecțiunea 2, a prezentei secțiuni; și
 - 2) implementării fără deficiențe a programului de securitate.
375. Validarea programului de securitate și a implementării acestuia este efectuată de un validator al entității de desemnare, numit și instruit în acest scop, conform prevederile PNICSA.
376. Validările sunt înregistrate și efectuate înainte de desemnare și repetate, ulterior, la fiecare doi ani
377. Validarea implementării programului de securitate care confirmă absența deficiențelor se efectuează fie:
- 1) printr-o vizită la punctul de lucru al furnizorului la fiecare doi ani; sau
 - 2) prin controale regulate, efectuate cu ocazia accesului în zona de securitate cu acces restricționat, ale proviziilor livrate de respectivul furnizor recunoscut, începând după desemnare, care includ:
 - a) o verificare a faptului că persoana care livrează proviziile în numele furnizorului recunoscut a fost instruită în mod adecvat; și
 - b) o verificare a faptului că proviziile sunt securizate în mod adecvat; și
 - c) controlul de securitate al proviziilor în același mod în care s-ar controla proviziile provenind de la un furnizor nerecunoscut.
378. Controalele prevăzute la pct. 377, sbp. 2) trebuie să fie efectuate în mod imprevizibil și trebuie să aibă loc cel puțin o dată la trei luni, fie să vizeze cel puțin 20 % din livrările furnizorului recunoscut către operatorul aeroportuar.
379. Metodele aplicate și procedurile care trebuie urmate pe parcursul desemnării și după desemnare trebuie prevăzute în programul de securitate al operatorului aeroportuar.
380. Operatorul aeroportuar trebuie să păstreze:

- 1) o listă a tuturor furnizorilor recunoscuți pe care i-a desemnat, care să precizeze data de expirare a desemnării lor; și
 - 2) declarația semnată, o copie a programului de securitate și orice rapoarte care înregistrează implementarea acestuia pentru fiecare furnizor recunoscut, timp de cel puțin șase luni după data expirării desemnării.
381. În scopul monitorizării conformității, operatorul aeroportuar, la solicitarea AAC, prezintă documentele prevăzute la pct. 380.
382. Dacă AAC sau operatorul aeroportuar nu mai are convingerea că furnizorul recunoscut respectă obligațiile stabilite la subsecțiunea 2, a prezentei secțiuni, respectivul operator aeroportuar îi retrage acestuia statutul de furnizor recunoscut fără întârziere.

Subsecțiunea 2. Măsurile de securitate care trebuie aplicate de un furnizor recunoscut sau de un operator aeroportuar

383. Un furnizor recunoscut sau un operator aeroportuar care livrează provizii de aeroport în zona de securitate cu acces restricționat are următoarele obligații:
- 1) să numească o persoană responsabilă de securitate în cadrul întreprinderii; și
 - 2) să se asigure că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate în conformitate cu PNICSA înainte de a li se permite accesul la aceste provizii; și
 - 3) să nu permită accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și
 - 4) să asigure, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și
 - 5) să aplice sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le va proteja fizic.
384. Pct. 383, sbp. 5) nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene.
385. Dacă un furnizor recunoscut utilizează pentru transportul proviziilor la aeroport o altă întreprindere care nu este furnizor recunoscut al operatorului aeroportuar, furnizorul recunoscut se asigură că se respectă toate măsurile de securitate prevăzute la subsecțiunea 2, a prezentei secțiuni.

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

386. Pungile cu sigiliu trebuie livrate într-un ambalaj cu sigiliu, într-o zonă de operațiuni aeriene situată după punctul în care sunt controlate cărțile de îmbarcare sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat.
387. După prima recepție într-o zonă de operațiuni aeriene sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat și până la momentul vânzării de către punctul de vânzare, lichidele, aerosolii, gelurile și pungile cu sigiliu trebuie protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate.

Capitolul IX MĂSURI DE SECURITATE ÎN ZBOR

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

388. Pentru a proteja cabina de pilotaj transportorii aerieni se vor asigura că:
- 1) Toate aeronavele dotate cu o ușă la cabina de pilotaj, vor avea posibilitatea de a încuia respectiva ușă;
 - 2) Sunt aplicate proceduri și furnizate mijloace, prin care echipajul de cabină poate să notifice echipajul de pilotaj în cazul unei activități suspecte sau a unor încălcări ale securității în cabina de pasageri.

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

Secțiunea 2. Pasagerii nedisciplinați

- 392.** Transportatorii aerieni vor elabora și implementa o politică și proceduri specifice pentru pasageri care prezintă comportament agresiv la sol (în sala de plecare și în timpul îmbarcării), la bordul aeronavei (ușa aeronavei deschisă), în timpul parcurii sau rulării (ușa aeronavei închisă), după decolarea aeronavei și în zbor. Sistemul de tratare a pasagerilor nedisciplinați va conține nivele de amenințare, avertizări scrise emise pasagerului nedisciplinat și proceduri de raportare a incidentului.
- 393.** Pasagerii nedisciplinați sunt persoanele care comit unul dintre următoarele acte:
- 1) agresiune, intimidare, amenințare sau imprudență voită care pune în pericol ordinea sau siguranța persoanelor sau a bunurilor;
 - 2) agresiune, intimidare, amenințare sau amestec în îndeplinirea atribuțiilor unui membru al echipajului sau care împiedică îndeplinirea normală a atribuțiilor acestuia;
 - 3) imprudență voită sau pagube produse aeronavei, echipamentelor de bord sau structurilor și echipamentelor conexe, care pun în pericol ordinea și siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;
 - 4) comunicarea de informații cunoscute ca false care pot pune în pericol siguranța unei aeronave aflate în aer;
 - 5) nerespectare unor comenzi sau instrucțiuni legale pentru asigurarea unor operațiuni sigure, ordonate și eficiente.
- 394.** Pentru redresarea problemei pasagerilor nedisciplinați, transportatorii aerieni vor elabora o politică de zero toleranță la astfel de acțiuni și vor asigura instruirea inițială și periodică membrilor de echipaj cu această politică.
- 395.** Transportatorii aerieni elaborează și aplică o politică și proceduri specifice pentru pasagerii care prezintă comportament agresiv. Politica și procedurile specifice vor cuprinde dar nu se vor limita la:
- 1) informarea pasagerilor cu privire la modul în care compania aeriană va reacționa la încălcarea ordinii general acceptate și includerea refuzului la îmbarcare a pasagerului nedisciplinat în condițiile generale de transportare;
 - 2) elaborarea procedurilor detaliate și definirea responsabilităților clare pentru membrii de echipaj;
 - 3) dispunerea de un sistem de avertizare și notificare scrisă a pasagerilor nedisciplinați (documentele trebuie să se afle la bordul aeronavei);

- 4) dispunerea la bordul aeronavei, de mijloace necesare pentru limitarea libertății de acțiune;
 - 5) dispunerea unui sistem de comunicare între personalul de la sol și echipaj;
 - 6) efectuarea evaluării cauzelor care au generat incidentul.
396. Măsurile de securitate suplimentare aplicate pasagerilor nedisciplinați fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 3. Transportarea pasagerilor potențial perturbatori

397. Transportarea pasagerilor potențial perturbatori se va efectua în conformitate cu prevederile art. 43 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică. La categoria pasagerilor potențial perturbatori se atribuie persoanele aflate sub arest, persoanele deportate escortate, persoanele inadmisibile și persoanele suferinde de tulburări psihice.
398. În cazul transportării pasagerilor potențial perturbatori transportatorul aerian este notificat în prealabil în scris de către organul competent cu privire la intenția de a îmbarca un pasager potențial perturbator la bordul unei aeronave care aparține companiei.
399. Transportatorul aerian se asigură că notificarea scrisă este pusă la dispoziția pilotului comandant înainte de îmbarcarea pasagerilor în aeronavă și conține următoarele informații:
- 1) identitatea și sexul persoanei; și
 - 2) motivul transportării; și
 - 3) numele și funcția persoanelor de escortă, dacă este cazul; și
 - 4) evaluarea riscurilor efectuată de organul competent, inclusiv motivele prezenței sau absenței escorte; și
 - 5) locul sau locurile din aeronavă alocate în avans, dacă este necesar; și natura documentelor de călătorie disponibile.
400. Pe lângă prevederile art. 43 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică, escorta este desemnată atunci când urmează să fie îmbarcate la bordul aeronavei mai multe persoane inadmisibile sau o persoană deportată sau la bordul aeronavei există un pasager care:
- 1) a prezentat un comportament agresiv pe un zbor anterior sau în sala de tranzit, a atacat fizic sau verbal personalul aeroportului, al operatorului sau alți pasageri;
 - 2) a încercat să se automutileze;
 - 3) a adus amenințări cu violență;
 - 4) a simulat probleme de sănătate care nu sunt confirmate de personalul medical;
 - 5) este returnat într-o țară în care va fi pus sub acuzare;
 - 6) urmează să fie transportată o persoană care a comis o încălcare și este deportată din țară.
401. Decizia de a asigura escorte de securitate prevăzute la pct.400 este luată de către conducerea sau personalul responsabil de securitate a transportatorului aerian.
402. Alocarea locurilor pentru escortele de securitate se include în procedurile de securitate al transportatorului aerian.
403. Transportatorul aerian se asigură ca nu va fi transportat mai mult de 1 deținut considerat periculos, pe zbor, și se va asigura ca acesta este însoțit de minim 2 escorte. Persoanele deținute vor fi întotdeauna transportate însoțite de escortă.
404. În cazul transportului de pasageri inadmisibili sau deportați, personalul responsabil al transportatorului aerian va solicita informații în scris din partea autorităților competente ale statului pentru a identifica riscul transportării unor astfel de pasageri.
405. La transportul pasagerilor inadmisibili sau expulzați, se iau următoarele măsuri de securitate:
- 1) este informat în scris pilotul comandant;
 - 2) se efectuează un control de securitate amănunțit al pasagerului și al bagajului de mână și de cală al acestuia;
 - 3) pasagerul nu va fi plasat pe locurile de la culoar sau din apropierea ușilor de urgență;
 - 4) pasagerul nu va fi servit cu alcool;

- 5) se va asigura comunicarea dintre echipaj și escortă;
 - 6) nu vor fi dezvăluite informații cu privire la detaliile transportului;
 - 7) se asigură un număr suficient de membrii ai escortei, dacă, în urma analizei de risc, se stabilește că acest lucru este necesar;
 - 8) la bord trebuie să fie disponibile dispozitive de imobilizare corespunzătoare, dacă, în urma analizei de risc, se stabilește că acest lucru este necesar;
 - 9) nedivulgarea publică a programului de zbor pentru transportul de pasageri potențial perturbatori;
- 406.** Pilotul comandant are dreptul de a refuza transportul unor astfel de pasageri și a escortelor lor, în cazul în care are îndoieli cu privire la siguranța și securitatea zborului.
- 407.** Persoana deportată va fi întotdeauna îmbarcată înainte de restul pasagerilor și va fi debarcată ultima.
- 408.** Masurile de securitate suplimentare aplicate pasagerilor potențial perturbatori fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 4. Transportul armelor

- 409.** Transportul autorizat al armelor în cabina de pasageri se permite personalului autorizat în conformitate cu prevederile art. 42 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică.
- 410.** În alte cazuri decât cele specificate la art.42 din Legea nr.192/2019 privind securitatea aeronautică armele de foc pot fi transportate de transportatorii aerieni numai ca bagaj de cală sau cargo, în următoarele condiții:
- 1) armele de foc și muniția vor fi păstrate în compartimentul cargo unde pasagerii nu au acces pe durata zborului;
 - 2) Poliția de Frontieră a confirmat faptul că arma de foc nu este încărcată și că nu reprezintă un pericol pentru siguranța zborului;
 - 3) muniția va fi transportată separat, într-un alt bagaj;
 - 4) armele de foc și muniția vor fi transportate în bagaje, cutii sau containere încuiate astfel încât să fie protejate împotriva șocurilor și mișcărilor bruște.;
 - 5) comandantul va fi informat despre transportul acestora;
 - 6) toate entitățile competente vor fi informate despre transportul armelor de foc și a muniției.
- 411.** În procesul înregistrării pentru zbor, transportatorul aerian sau reprezentantul acestuia, va accepta pentru transportare la bordul aeronavei armele sau muniția numai după ce va primi confirmarea în scris de la Poliția de Frontieră, că pasagerul deține permisul sau autorizația de port armă necesară și că, în cazul zborurilor internaționale, a îndeplinit formalitățile legale privind ieșirea din țară.
- 412.** La rezervarea și procurarea biletului, pasagerii sunt obligați să-și declare intenția de a transporta arme sau muniție. Pasagerii care nu a declarat despre astfel de intenție nu vor fi acceptați la bordul aeronavei.
- 413.** Personalul Poliției de Frontieră responsabil de verificarea armelor de foc și a munițiilor este instruit corespunzător și autorizat în acest sens.
- 414.** Verificarea armelor de foc și a munițiilor se realizează în condiții de siguranță, într-o încăpere dotată corespunzător.
- 415.** Transportatorul aerian este responsabil pentru protecția armelor și muniției, din momentul în care acestea sunt preluate de la pasager până în momentul în care sunt predate acestuia.
- 416.** Masurile de securitate suplimentare cu privire la transportul armelor fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC

Capitolul X

RECRUTAREA ȘI INSTRUIREA PERSONALULUI

Secțiunea 1. Verificarea antecedentelor

- 417.** Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră și Serviciul de Informații și Securitate sau entitatea care angajează persoane ce aplică sau sunt responsabile de aplicarea măsurilor de securitate, asigură implementarea măsurilor prevăzute în prezentul capitol.
- 418.** Următoarele persoane vor trece printr-o verificare aprofundată a antecedentelor:

- 1) persoanele recrutate sau angajate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o zonă de securitate cu acces restricționat sau într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat, sau;
 - 2) persoanele recrutate sau angajate care au acces neînsoțit la mărfurile și poșta destinate transportului aerian, la poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian, la proviziile de bord și proviziile de aeroport, bagajele de cală, cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate, sau;
 - 3) persoanele care au drepturi de administrator sau acces nesupravegheat și nelimitat la datele și sistemele de tehnologie a informației și comunicațiilor critice utilizate în scopuri de securitate a aviației civile, sau;
 - 4) persoanele recrutate sau angajate care solicită emiterea unei legitimații de membru de echipaj, sau;
 - 5) persoanele recrutate sau angajate care au acces la componente le critice ale infrastructurii, ale facilităților și ale sistemelor FSNA.
- 419.** Persoanele care solicită emiterea unei legitimații de aeroport, trebuie să fi trecut cu succes de o verificare standard a antecedentelor.
- 420.** Operatorul aeroportuar este responsabil de recepționarea, procesarea și după caz solicitarea aprobării și/sau avizării informațiilor prezentate în cadrul procesului de verificare a antecedentelor cu Poliția de Frontieră și/sau Serviciul de Informații și Securitate pentru persoanele prevăzute la pct. 418, sbp. – le 1) – 3).
- 421.** Transportatorul aerian este responsabil de recepționarea, procesarea și după caz solicitarea aprobării și/sau avizării informațiilor prezentate în cadrul procesului de verificare a antecedentelor cu Poliția de Frontieră și/sau Serviciul de Informații și Securitate pentru persoanele prevăzute la pct. 418, sbp. 4).
- 422.** FSNA este responsabil de recepționarea, procesarea și după caz solicitarea aprobării și/sau avizării informațiilor prezentate în cadrul procesului de verificare a antecedentelor cu Poliția de Frontieră și/sau Serviciul de Informații și Securitate pentru persoanele prevăzute la pct. 418, sbp. 5).
- 423.** Operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, FSNA, Poliția de Frontieră și Serviciul de Informații și Securitate instituie un mecanism adecvat și eficient de coordonare, recepționare și schimb de informații atât la nivel interinstituțional cât și la nivel extern în scopul evaluării informațiilor pertinente pentru verificarea antecedentelor.
- 424.** Verificarea antecedentelor se face prin:
- 1) O verificare aprofundată a antecedentelor care trebuie cel puțin:
 - a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;
 - b) să acopere cazierul judiciar detaliat din toate statele de rezidență din ultimii cinci ani, cel puțin;
 - c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din ultimii cinci ani, cel puțin;
 - d) să cuprindă informații și orice alte date relevante deținute de Poliția de Frontieră și Serviciul de Informații și Securitate, despre care acestea consideră că pot fi relevante pentru capacitatea unei persoane de a îndeplini o funcție care necesită o verificare aprofundată a antecedentelor.
 - e) pentru personalul serviciilor de securitate, coordonarea eventualei angajări cu Serviciul de Informații și Securitate.sau,
 - 2) O verificare standard a antecedentelor care trebuie cel puțin:
 - a) să stabilească identitatea persoanei pe baza documentelor doveditoare;
 - b) să acopere cazierul judiciar detaliat din toate statele de rezidență din ultimii cinci ani, cel puțin;
 - c) să acopere experiența de muncă, studiile și orice lacună din ultimii cinci ani, cel puțin.
- 425.** Verificarea standard a antecedentelor sau a informațiilor prevăzute la pct. 424, sbp. 1), lit. a) - c) ale unei verificări aprofundate a antecedentelor trebuie să fie încheiate înainte ca persoana în cauză să participe la un curs inițial de instruire în domeniul securității care presupune accesul la informații care nu sunt disponibile publicului din cauza caracterului lor sensibil din punctul de vedere al securității.
- 426.** Atunci când este cazul, informațiilor prevăzute la pct. 424, sbp. 1), lit. d) și e) a unei verificări aprofundate a antecedentelor trebuie să fie încheiată înainte ca o persoană să fie autorizată să aplice sau să fie responsabilă de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate.

427. Se consideră că verificarea standard sau aprofundată a antecedentelor nu a fost încheiată cu succes dacă nu sunt îndeplinite în mod satisfăcător toate elementele menționate la verificarea standard respectiv verificarea aprofundată și/sau dacă în ambele cazuri, a fost constatată una din circumstanțele prevăzute la pct. 120, sau dacă, în orice moment, aceste elemente nu oferă nivelul necesar de asigurare privind fiabilitatea persoanei în cauză.
428. Verificările antecedentelor vor fi repetate la intervale regulate care nu depășesc douăsprezece luni pentru verificările aprofundate sau trei ani pentru verificările standard ale antecedentelor.
429. Orice angajator va notifica prompt, în scris, operatorul aeroportuar, cu privire la orice eveniment care ar putea afecta fiabilitatea persoanei în cauză.
430. Verificările antecedentelor finalizate cu succes înainte de intrarea în vigoare a PNSA, vor rămâne valabile până la expirarea lor sau cel târziu până la 30 iunie 2023, dacă această dată survine prima.

Secțiunea 2. Recrutarea și instruirea

431. Procesul de recrutare pentru toate persoanele selectate pentru a aplica sau pentru a fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului sau a altor măsuri de securitate într-o zonă de securitate cu acces restricționat sau într-o altă parte decât o zonă de securitate cu acces restricționat, sau care au acces neînsoțit la mărfurile și poșta destinate transportului aerian, la poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian, la proviziile de bord și proviziile de aeroport cărora le-au fost aplicate măsurile de securitate, trebuie să includă cel puțin depunerea unei cereri scrise și un interviu care să permită o evaluare inițială a capacităților și aptitudinilor.
432. Persoanele recrutate pentru a aplica măsuri de securitate trebuie să aibă capacitățile și aptitudinile fizice și mentale necesare pentru a executa cu eficacitate sarcinile care le sunt atribuite și trebuie să fie informate cu privire la natura acestor cerințe de la începutul procesului de recrutare.
433. Capacitățile și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea atribuțiilor funcționale vor fi evaluate în timpul procesului de recrutare și înainte de finalizarea oricărei perioade de probă, în baza cerințelor PNICSA și procedurilor elaborate de angajator.
434. Dosarele de recrutare, inclusiv rezultatele tuturor testelor de evaluare, se păstrează pentru toate persoanele recrutate, cel puțin pe durata contractului acestora.
435. Prevederile detaliate referitoare la instruirea personalului în domeniul securității aeronautice sunt prevăzute în PNICSA.

Capitolul XI.

ECHIPAMENTELE DE SECURITATE

Secțiunea 1. Dispoziții generale

Subsecțiunea 1. Responsabilități

436. Operatorul aeroportuar este responsabil de implementarea prevederilor prezentului capitol, inclusiv alocarea de spații adecvate, dotarea acestora cu echipamentele necesare bunei desfășurări a activităților, dotarea cu echipamente hardware și software, precum și asigurarea întreținerii, actualizarea și modernizarea acestora.
437. Operatorul aeroportuar trebuie să ia măsuri corespunzătoare pentru a se asigura că echipamentele de securitate corespund standardelor prevăzute în PNSA.
438. Operatorul aeroportuar trebuie să se asigure că producătorul de echipamente furnizează concepte de operare pentru echipamentele respective.
439. Echipamentele de securitate trebuie să fie evaluate și folosite în conformitate cu conceptele de operare prevăzute la pct. 438.
440. În cazul în care sunt combinate mai multe echipamente de securitate, fiecare dintre acestea trebuie să îndeplinească specificațiile definite și să respecte standardele prevăzute în prezentul capitol, atât în cazul în care sunt folosite separat, cât și în cazul în care sunt folosite în combinație, ca sistem.
441. Echipamentele trebuie să fie amplasate, instalate și întreținute în conformitate cu cerințele producătorilor de echipamente.

Subsecțiunea 2. Verificări de rutină a echipamentului

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

Secțiunea 2. Porți detectoare de metale (WTMD)

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

- 443. WTMD trebuie să fie capabile de a detecta și indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate.
- 444. Detectarea cu ajutorul WTMD trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.
- 445. WTMD trebuie să fie fixată ferm pe o bază solidă. WTMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.
- 446. Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale WTMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
- 447. WTMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform punctului 443. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 2 metri.
- 448. Alarma vizuală trebuie să dea o indicație despre intensitatea semnalului detectat de WTMD.
- 449. WTMD trebuie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nici o sursă de interferență.
- 450. Dispoziții detaliate privind cerințele de performanță pentru WTMD fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Standarde aplicabile WTMD

- 451. WTMD le sunt aplicabile două standarde.
- 452. Cerințele detaliate cu privire la standardele prevăzute la pct. 451 fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.
- 453. Toate WTMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1, în conformitate cu PCE - CEAC.
- 454. Toate WTMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2, în conformitate cu PCE - CEAC.

Subsecțiunea 3. Cerințe suplimentare aplicabile WTMD

- 455. WTMD trebuie să fie capabile:
 - 1) să genereze un semnal sonor și/sau vizual la un anumit procentaj al persoanelor care trec prin WTMD și care nu au declanșat alarma astfel cum se menționează la punctul 443. Trebuie să fie posibilă reglarea procentajului; și
 - 2) să calculeze numărul de persoane care au făcut obiectul controlului de securitate, excluzând orice persoană care trece prin WTMD în direcția opusă; și
 - 3) să calculeze numărul de alarme; și
 - 4) să calculeze numărul de alarme ca procentaj din numărul persoanelor care au făcut obiectul controlului de securitate.

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

- 456. Toate echipamentele WTMD utilizate în combinație cu echipamente de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica printr-un semnal vizual cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate, iar acest semnal trebuie să corespundă înălțimii la care obiectul sau obiectele se situează pe persoana care trece prin echipamentele respective. Acest lucru trebuie să se întâmple indiferent de tipul și numărul obiectelor și orientarea acestora.
- 457. Toate echipamentele WTMD utilizate în combinație cu echipamente SMD trebuie să fie capabile să detecteze și să indice toate alarmele generate de obiectele metalice aflate asupra unei persoane în cel puțin două zone. Prima zonă trebuie să corespundă zonei inferioare ale picioarelor unei persoane și trebuie să se afle între podea și o distanță de maximum 35 cm deasupra podelei. Toate celelalte zone trebuie să se situeze mai sus de prima zonă.

Secțiunea 3. Detectoare portabile de metale (HHMD)

- 458. Detectoarele portabile de metale (HHMD) trebuie să fie capabile de a detecta obiectele din metale feroase și neferoase. Detectarea și identificarea poziției metalului detectat trebuie să fie indicate prin declanșarea unei alarme.
- 459. Mijloacele de reglare a setărilor de sensibilitate ale HHMD trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
- 460. HHMD trebuie să declanșeze o alarmă sonoră în momentul detectării obiectelor metalice. Alarma trebuie să fie perceptibilă pe o rază de 1 metru.
- 461. Funcționarea HHMD nu trebuie să fie afectată de surse de interferență.
- 462. HHMD trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.

Secțiunea 4. Echipamente cu raze X

- 463. Cerințele cu privire la echipamente cu raze X și caracteristicile standard ale pieselor de testare a acestora sunt cuprinse în dispozițiile suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 5. Sisteme de detectare a explozibililor (EDS)

Subsecțiunea 1. Dispoziții generale

- 464. Sistemele de detectare a explozibililor (EDS) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de material exploziv în bagaje sau în alte expedieri.
- 465. Detecția trebuie să fie independentă de forma, poziția sau orientarea materialului exploziv.
- 466. EDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:
 - 1) atunci când detectează materiale explozive; și
 - 2) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor explozive; și
 - 3) atunci când conținutul unui bagaj sau al unei expedieri este prea dens pentru a fi analizat.
- 467. Dispoziții detaliate privind cerințele de performanță pentru EDS fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Standarde aplicabile EDS

- 468. Toate sistemele EDS instalate trebuie să corespundă standardului 3 în conformitate cu PCE - CEAC.
- 469. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână trebuie să respecte cel puțin standardul C1 în conformitate cu PCE - CEAC.
- 470. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână care conțin computere portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni trebuie să respecte cel puțin standardul C2 în conformitate cu PCE - CEAC.
- 471. Toate echipamentele EDS concepute pentru controlul de securitate al bagajelor de mână care conțin computere portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni, precum și lichide, aerosoli și geluri trebuie să respecte cel puțin standardul C3 în conformitate cu PCE - CEAC.

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

Subsecțiunea 1. Principii generale

- 472. Sistemul de proiectare de imagini virtuale de articole periculoase (TIP) trebuie să fie capabil de a proiecta imagini combinate de articole periculoase (combined threat images – CTI) sau imagini fictive de articole periculoase (fictional threat images – FTI).
- 473. CTI sunt imagini radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri care conțin articole periculoase.
- 474. FTI sunt imagini radioscopice ale articolelor periculoase care sunt proiectate în cadrul imaginilor radioscopice ale bagajelor sau ale altor expedieri supuse controlului de securitate.
- 475. Articolele periculoase trebuie să fie distribuite uniform în cadrul imaginii radioscopice a bagajelor și a altor expedieri supuse controlului de securitate și nu într-o poziție fixă. Procentul de CTI și FTI care urmează să fie proiectate trebuie să poată fi fixat.
- 476. Atunci când sunt utilizate CTI:

- 1) conceptul de operare trebuie să asigure că operatorul care efectuează controlul de securitate nu poate vedea bagajele și alte expedieri care sunt introduse în echipamentele cu raze X sau în echipamentele EDS și nu poate stabili că o imagine CTI este sau ar putea fi proiectată; și
 - 2) sistemul și dimensiunea bibliotecii TIP trebuie să asigure, în mod rezonabil, că un operator nu este expus din nou la aceeași imagine CTI în decursul a 12 luni.
- 477.** Sistemul TIP nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X sau a echipamentelor EDS.
- 478.** Operatorul nu trebuie să primească niciun indiciu potrivit căruia o imagine CTI sau FTI urmează să fie proiectată sau a fost proiectată până la afișarea unui mesaj conform pct. - lor 483 și 484.
- 479.** Mijloacele de gestionare a sistemului TIP trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
- 480.** Operatorul aeroportuar desemnează un administrator TIP responsabil de managementul configurației sistemului TIP.
- 481.** Operatorul aeroportuar monitorizează cu regularitate implementarea corectă a sistemelor TIP și se asigură că acestea sunt configurate corect, inclusiv în ceea ce privește proiectarea realistă și relevantă de imagini CTI și FTI, dacă sunt utilizate, că sunt în conformitate cu cerințele și că dispun de biblioteci de imagini actualizate.

Subsecțiunea 2. Compoziția sistemului TIP

- 482.** Sistemul TIP conține cel puțin următoarele elemente:
- 1) bibliotecă de CTI sau FTI; și
 - 2) un mijloc de afișare a mesajelor și de ștergere a lor; și
 - 3) un mijloc de înregistrare și de prezentare a rezultatelor privind reacțiile fiecărui operator în parte.
- 483.** Sistemul TIP afișează un mesaj destinat operatorului în fiecare dintre următoarele situații:
- 1) atunci când operatorul a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;
 - 2) atunci când operatorul nu a reacționat la proiectarea unei imagini CTI sau FTI;
 - 3) atunci când operatorul a reacționat, însă nu a fost proiectată o imagine CTI sau FTI;
 - 4) atunci când o tentativă de proiectare a unei imagini CTI sau FTI a eșuat și a fost vizibilă pentru operator.
- 484.** Mesajul prevăzut la pct. 483, este afișat astfel încât să nu mascheze imaginea bagajului sau a expedierii la care se referă. Mesajul rămâne afișat până în momentul în care operatorul îl șterge. În cazurile indicate la sbp. 1) și 2), mesajul este afișat în același timp cu imaginea CTI sau FTI.
- 485.** Accesul la echipamentul dotat cu un sistem TIP instalat și activat trebuie să necesite utilizarea unui cod unic de identificare a operatorului.
- 486.** Sistemul TIP trebuie să fie capabil de a stoca rezultatele privind reacțiile fiecărui operator în parte timp de cel puțin 12 luni, într-un format care să permită întocmirea de rapoarte.
- 487.** Detaliile suplimentare cu privire la compoziția sistemului TIP fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

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

- 488.** Echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) trebuie să fie capabile să colecteze și să analizeze urme de particule de pe sau vapori emanați de suprafețele contaminate/conținutul bagajelor sau al expedierilor și să indice, prin declanșarea unei alarme, prezența explozibililor.
- 489.** În scopul controlului de securitate, ETD trebuie să îndeplinească următoarele cerințe:
- 1) consumabilele nu trebuie să fie utilizate după data menționată în recomandările producătorului consumabilelor sau în cazul în care performanțele consumabilelor par a se fi deteriorat prin utilizare;
 - 2) echipamentele ETD sunt utilizate numai într-un mediu pentru care echipamentul a fost autorizat pentru utilizare.
- 490.** Cerințele detaliate cu privire la standardele aplicabile ETD care utilizează mostre de particule și de vapori fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.
- 491.** Dispoziții detaliate privind cerințele de performanță pentru ETD fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

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

Subsecțiunea 1. Principii generale

492. Echipamentele LEDS trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme prezența unor cantități individuale specificate sau mai mari de materii periculoase în lichide, aerosoli și geluri.
493. Detectarea trebuie să fie independentă de forma sau materialul recipientului cu lichide, aerosoli și geluri.
494. Echipamentele LEDS trebuie utilizate în așa fel încât să se garanteze că recipientul este poziționat și orientat într-o manieră care să permită valorificarea în întregime a capacităților de detecție.
495. Echipamentele LEDS trebuie să declanșeze o alarmă în fiecare dintre următoarele situații:
- 1) atunci când detectează materiale periculoase;
 - 2) atunci când detectează prezența unui articol care împiedică detectarea materialelor periculoase;
 - 3) atunci când nu poate determina dacă respectivele lichide, aerosoli sau geluri sunt inofensive sau nu;
 - 4) atunci când conținutul bagajului supus controlului de securitate este prea dens pentru a fi analizat.

Subsecțiunea 2. Standarde pentru echipamentele LEDS

496. Cerințele detaliate cu privire la standardele aplicabile și cerințele de funcționare pentru echipamentele LEDS fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.
497. Toate echipamentele LEDS trebuie să respecte standardul 2 în conformitate cu PCE - CEAC.

Secțiunea 9. Scanere de securitate

Subsecțiunea 1. Principii generale

498. Un scanner de securitate este un sistem de examinare a persoanelor care are capacitatea de a detecta obiecte metalice și nemetalice distincte de pielea umană, purtate asupra corpului sau în haine.
499. Un scanner de securitate cu examinator uman poate consta într-un sistem de detectare care redă imaginea corpului unei persoane pentru ca examinatorul uman să o analizeze și să stabilească faptul că persoana supusă controlului de securitate nu poartă pe corp niciun obiect metalic sau nemetalic distinct de pielea umană.
500. În cazul în care examinatorul uman identifică un obiect metalic sau nemetalic distinct de pielea umană, acesta îi comunică operatorului care efectuează controlul de securitate locul unde se află obiectul, pentru ca acesta din urmă să efectueze un control detaliat. În acest caz, se consideră că examinatorul uman face parte integrantă din sistemul de detectare.
501. Un scanner de securitate cu detectare automată a amenințărilor constă într-un sistem de detectare care recunoaște automat obiectele metalice și nemetalice distincte de pielea umană care sunt purtate pe corp de persoana supusă controlului de securitate. Atunci când sistemul identifică un astfel de obiect, locul unde se află acesta îi este indicat operatorului care efectuează controlul de securitate pe o figură schematică.
502. În scopul controlului de securitate al pasagerilor, un scanner de securitate trebuie să îndeplinească toate standardele următoare:
- 1) scanerul de securitate detectează și indică prin intermediul unei alarme cel puțin obiectele metalice și nemetalice specificate, inclusiv explozibili, atât individual, cât și în combinație;
 - 2) obiectul trebuie să poată fi detectat indiferent de poziția și orientarea sa;
 - 3) sistemul trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune;
 - 4) scanerul de securitate trebuie poziționat astfel încât funcționarea lor să nu fie afectată de nici-o sursă de interferență;
 - 5) funcționarea corectă a scanerelor de securitate trebuie testată zilnic;

- 6) scanerul de securitate trebuie folosit în conformitate cu conceptul de operare furnizat de producător.
503. Scanerele de securitate pentru controlul de securitate a pasagerilor trebuie să fie utilizate în conformitate cu reglementările naționale aplicabile din domeniul ocrotirii sănătății și siguranței privind limitarea expunerii publicului larg la câmpurile electromagnetice, precum și cu cerințele minime privind expunerea operatorilor la riscurile care pot fi provocate de câmpuri electromagnetice.
504. Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru scanerele de securitate fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Standarde pentru scanerele de securitate

505. Toate scanerele de securitate trebuie să îndeplinească cel puțin standardul 2 în conformitate cu PCE - CEAC.
506. Pentru scanerele de securitate instalate începând cu 1 ianuarie 2021 se va aplica standardul 2.1 în conformitate cu PCE – CEAC.
507. Cerințele de performanță pentru scanerele de securitate fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 3. Conceptul de operare

508. Fiecare tip de scanner de securitate trebuie să dispună de un document de concept operațional, care este considerat ca o parte a sistemului.
509. Cerințele cu privire la conceptul de operare pentru scanerele de securitate fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 4. Testul de rutină

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

Secțiunea 10. Scanere pentru încălțăminte

Subsecțiunea 1. Principii generale

511. Echipamentele de detectare a metalelor din încălțăminte (SMD) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puțin obiectele metalice specificate, atât individual, cât și combinate.
512. Echipamentele de detectare a explozibililor din încălțăminte (SED) trebuie să fie capabile de a detecta și a indica prin declanșarea unei alarme cel puțin explozibili specificati.
513. Detectarea cu ajutorul SMD și SED trebuie să fie independentă de poziția și orientarea obiectului metalic.
514. SMD și SED trebuie să fie fixate pe o bază solidă.
515. SMD și SED trebuie să dispună de un indicator vizual care să arate că echipamentul este în funcțiune.
516. Mijloacele de reglare a setărilor de detecție ale SMD și SED trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.
517. SMD trebuie să aibă o dublă alarmă, vizuală și sonoră, care se declanșează în momentul detectării obiectelor metalice, conform pct. 511. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 metru.
518. SED trebuie să aibă cel puțin o alarmă vizuală și sonoră care se declanșează în momentul detectării explozibililor, conform pct. 512. Ambele tipuri de alarmă trebuie să fie perceptibile pe o rază de 1 m
519. SMD trebuie să fie poziționate astfel încât să se asigure că nu sunt afectate de nicio sursă de interferență.
520. Dispoziții detaliate privind cerințele de performanță pentru SMD și SED fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Subsecțiunea 2. Standarde aplicabile SMD

- 521. Cerințele detaliate cu privire la standardele aplicabile SMD fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.
- 522. Toate SMD utilizate exclusiv pentru controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii, trebuie să corespundă cel puțin standardului 1 în conformitate cu PCE - CEAC.
- 523. Toate SMD utilizate pentru controlul de securitate al pasagerilor trebuie să corespundă standardului 2 în conformitate cu PCE - CEAC.
- 524. Toate SMD trebuie să fie în măsură să stabilească cauza alarmelor generate de o WTMD, în zona cuprinsă între suprafața de sprijin a articolului de încălțăminte și cel puțin 35 cm deasupra acesteia.

Subsecțiunea 3. Standarde aplicabile SED

- 525. Cerințele detaliate cu privire la standardele aplicabile SED fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

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

Subsecțiunea 1. Principii generale

- 526. Programele informatice care permit îndepărtarea automată a bagajelor care nu conțin articole interzise (denumite în continuare ACS) trebuie să fie în măsură să evalueze toate imaginile radioscopice afișate de echipamentele cu raze X sau echipamentele EDS pentru a stabili dacă acestea pot conține articole periculoase și ar trebui să poată șterge direct imagini simple fără articole periculoase.
- 527. ACS trebuie să afișeze pentru operator imaginile care conțin elemente potențial periculoase sau care sunt prea complexe pentru a fi analizate de programul informatic.
- 528. ACS nu trebuie să afecteze performanțele și funcționarea normală a echipamentelor cu raze X și a echipamentelor EDS.
- 529. Atunci când ACS este în funcțiune, operatorul trebuie să primească un indiciu vizual.
- 530. Atunci când se utilizează cu echipamente EDS, ACS nu trebuie să împiedice un semnal de alarmă.
- 531. ACS nu trebuie să ștergă imaginile CTI și imaginile radioscopice produse de echipamentele cu raze X sau de echipamentele EDS care conțin imagini FTI proiectate de sistemul TIP.
- 532. Mijloacele de gestionare a ACS trebuie să fie protejate și accesibile numai persoanelor autorizate.

Subsecțiunea 2. Cerințe de performanță

- 533. Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru ACS fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 12. Echipamente pentru detectarea vaporilor de explozibili (EVD)

- 534. Toate echipamentele pentru detectarea vaporilor de explozibili (denumite în continuare EVD) utilizate pentru controlul de securitate al bagajelor de cală sau al mărfurilor trebuie să corespundă cel puțin standardului 1 în conformitate cu PCE – CEAC.
- 535. Toate echipamentele EVD utilizate pentru controlul de securitate al persoanelor sau al bagajelor de mână trebuie să corespundă cel puțin standardului 3 în conformitate cu PCE – CEAC.
- 536. Cerințele detaliate cu privire la standarde prevăzute la pct. - le 534 și 535, fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.
- 537. Cerințele detaliate de performanță pentru EVD fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 13. Echipamente de detectare a metalelor (MDE)

- 538. Dispozițiile detaliate privind utilizarea MDE fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

539. Dispozițiile detaliate privind cerințele de performanță pentru MDE fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 14. Validarea echipamentelor

540. Utilizatorul de echipamente care achiziționează și pune în exploatare echipamente pentru aplicarea măsurilor de securitate se asigură că respectivele echipamente respectă standardele prevăzute în prezentul capitol.
541. Următoarele echipamente de securitate pot fi instalate, după intrarea în vigoare a PNSA, numai dacă au primit statutul de „marcă a UE” sau de „marcă a UE în curs de aprobare”:
- 1) porți detectoare de metale (WTMD);
 - 2) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);
 - 3) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD);
 - 4) echipamente dotate cu sistem de detectare a explozibililor lichizi (LEDS);
 - 5) echipamente de detecție a metalelor (MDE);
 - 6) scanere de securitate;
 - 7) scanere pentru încălțăminte; și
 - 8) echipamente pentru detectarea vaporilor de explozibili (EVD).
542. „Marca UE” reprezintă marca Uniunii Europene aprobată de Comisia Europeană, acordată numai echipamentelor de securitate testate în centrele de testare pentru care o autoritate competentă deține responsabilitatea măsurilor de control al calității în conformitate cu PCE – CEAC.
543. „Marca a UE în curs de aprobare” reprezintă statutul temporar acordat echipamentului de securitate confirmat de PCE - CEAC.
544. AAC emite un raport de validare în baza verificării și constatării corespunderii cerințelor și parametrilor echipamentelor de securitate stabilite în prezentul capitol.

Capitolul XII

SECURITATEA MANAGEMENTULUI DE TRAFIC AERIAN

545. FSNA va institui un sistem de management al securității pentru a asigura:
- 1) Securitatea infrastructurii, facilităților, sistemelor și a personalului lor, în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în furnizarea serviciilor;
 - 2) securitatea datelor operaționale pe care le primesc, le produc sau le utilizează în alt mod, astfel încât accesul la acestea să fie rezervat exclusiv persoanelor autorizate;
 - 3) securitatea informației operaționale și tehnologiei comunicațiilor, inclusiv protecția infrastructurii informaționale.
546. Sistemul de management al securității va defini:
- 1) procedurile referitoare la evaluarea și reducerea riscurilor de securitate, monitorizarea și îmbunătățirea securității, examinările de securitate și diseminarea rezultatelor;
 - 2) mijloacele destinate să detecteze breșele de securitate și să alerteze personalul prin semnale de avertizare adecvate cu privire la securitate;
 - 3) mijloacele de control al efectelor cauzate de breșele de securitate și de identificare a măsurilor de remediere și a procedurilor de reducere a riscurilor pentru prevenirea repetării acestora.
547. FSNA va asigura autorizarea de securitate a personalului propriu, dacă este cazul, și să se coordoneze cu Poliția de Frontieră și/sau Serviciul de Informații și Securitate și/sau AAC și/sau Ministerul Apărării pentru a asigura securitatea infrastructurii, facilităților, sistemelor, a personalului și a datelor lor.
548. FSNA-va întreprinde măsurile necesare pentru a preveni compromiterea rețelei și pentru a-și proteja sistemele, componentele utilizate și datele împotriva amenințărilor informatice și a amenințărilor la adresa securității cibernetice care pot duce la un act de intervenție ilicită în furnizarea serviciilor acestora.

549. FSNA va stabili măsuri de securizare a sistemelor și rețelelor informaționale utilizate în procesul managementului traficului aerian, precum și a informației procesate prin intermediul acestor sisteme și rețele astfel încât, pe de o parte, să se asigure protecția informației contra accesului neautorizat, divulgării, falsificării și manipulării, iar pe de altă parte, să nu fie afectată calitatea operațională a informației protejate în ceea ce privește timpul și efortul necesar accesării informației protejate.
550. Pentru a asigura comunicarea și coordonarea informațiilor și sarcinilor relevante de securitate și pentru a aborda probleme sau deficiențe sistemice, FSNA organizează întâlniri periodice sau ad-hoc cu părțile interesate, inclusiv prin participarea la ședințele Comitetului Național de Securitate Aeronautică și la ședințele Comisiilor aeroportuară de securitate aeronautică, la invitație.
551. Măsurile de securitate pentru componentele infrastructurii situate în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor vor fi stabilite și implementate de către FSNA în conformitate cu prevederile programului de securitate a operatorului aeroportuar.
552. Pentru a asigura flexibilitatea, integritatea și disponibilitatea continuă a infrastructurii și serviciilor de navigație aeriană, FSNA implementează măsuri de protecție a componentelor infrastructurii localizate în interiorul și în afara zonelor de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor. Nivelul de protecție al acestor servicii și instalații va fi cel puțin echivalent nivelului de protecție a serviciilor și instalațiilor aflate în zonele de securitate cu acces restricționat al aeroporturilor.

Capitolul XIII

AMENINȚĂRI CIBERNETICE

Secțiunea 1. Programele de securitate cibernetică

553. AAC se asigură că operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA, alte entități definite în PNSA identifică și își protejează datele, sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice de importanță critică împotriva atacurilor cibernetice care ar putea afecta securitatea aeronautică prin crearea unui sistem de management al securității cibernetice, raportat la sistemul de management al securității.
554. Operatorii aeroportuari, transportorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA și entitățile definite în PNSA elaborează un program de securitate cibernetică, care se aprobă de AAC.
555. Programul de securitate cibernetică este revizuit și actualizat periodic, la necesitate, sau cel puțin o dată pe an
556. Programul de securitate va identifica datele, sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice de importanță critică și va detalia măsurile menite să asigure protecția împotriva atacurilor cibernetice, acțiuni de răspuns la astfel de atacuri precum și acțiunile de recuperare în urma acestora.

Secțiunea 2. Măsuri de securitate

557. Măsurile detaliate de protecție sunt identificate, elaborate și puse în aplicare în conformitate cu o evaluare a riscurilor efectuată de către operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, Poliția de Frontieră, FSNA sau entitatea respectivă, după caz.
558. Măsurile de securitate sunt luate în considerare în timpul proiectării, implementării, funcționării și dispunerii a noilor sisteme de protecție informațională cu utilizarea elementelor critice. La modificarea sistemelor de protecție informațională existente se va ține cont de măsurile de securitate în măsura în care este posibil.
559. Operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA și alte entități definite în PNSA vor asigura implementarea lanțului securizat de aprovizionare la achiziționarea produselor hardware și software, care urmează a fi utilizate în cadrul sistemului de protecție informațională cu utilizarea elementelor critice.

560. Dispozițiile suplimentare cu privire la măsurile securitate în domeniul amenințărilor cibernetice , inclusiv activități subsecvente acestor măsuri fac obiectul unor dispoziții suplimentare de securitate emise de AAC.

Secțiunea 3. Instruirea persoanelor cu roluri și responsabilități în materie de amenințări cibernetice

561. Persoanele care pun în aplicare măsurile prevăzute la pct.554 trebuie să aibă competențele și aptitudinile necesare pentru îndeplinirea cu eficacitate a sarcinilor desemnate, în conformitate cu prevederile PNICSA. Persoanele respective trebuie să fie informate cu privire la riscurile cibernetice relevante pe baza principiului necesității de a cunoaște.
562. Persoanele care au acces la date sau sisteme trebuie să primească o instruire corespunzătoare și specifică funcției ocupate, în conformitate cu prevederile PNICSA.

Capitolul XIV DETECTAREA COMPORTAMENTALĂ

563. AAC elaborează un Program național de detectare comportamentală, care conține ansamblul de măsuri menite să contribuie la instituirea unor proceduri și realizarea unor acțiuni în vederea implementării detectării comportamentale, inclusiv prevederile referitoare la competențele specifice de selectare, instruirea și certificarea personalului.
564. Operatorii aeroportuari și Poliția de Frontieră asigură implementarea măsurilor prevăzute în Programul național de detectare comportamentală.
565. Detectarea comportamentală este supusă unor activități de monitorizare a conformității periodice de către AAC, pentru a asigura ajustările necesare în implementarea prevederilor Programului național de detectare comportamentală.

Capitolul XV MANAGEMENTUL ACȚIUNILOR DE RĂSPUNS LA ACTELE DE INTERVENȚIE ILICITĂ

566. Serviciul de Informații și Securitate elaborează și menține Planul național de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, care cuprinde elemente de prevenire, măsurile și acțiunile detaliate de răspuns și recuperare în urma evenimentelor cauzate de acte de intervenție ilicită precum și interacțiunea cu părțile implicate și responsabilitățile pentru luarea deciziilor la nivel național.
567. Operatorii aeroportuari, transportatorii aerieni, Poliția de Frontieră, FSNA și alte entități care aplică standarde de securitate aeronautică și care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor de aeroport elaborează și mențin planuri proprii de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită.
568. Planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită prevăzute la pct.567 asigură implementarea prevederilor prezentului Capitol, prevederilor Planului național de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită, altor prevederi din legislația națională referitoare la modul de acțiune, instrucțiuni și proceduri consecvente pentru personalul implicat în acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită, prevederilor legate de instruirea teoretică și antrenamentul practic, mijloacele și sistemele de comunicație ce urmează a fi utilizate pe timpul acțiunilor de răspuns.
569. Complementar prevederilor pct. 568, Planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită ale operatorilor aeroportuari vor conține prevederi cu privire la crearea, activarea și funcționarea centrelor de operare de urgență a aeroportului (denumite în continuare EOC).

570. Planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită prevăzute la pct. 567, vor conține obligatoriu prevederi cu privire la desfășurarea periodică a exercițiilor de răspuns la actele de intervenție ilicită la scară largă și exerciții pe domenii specifice (segmentate).
571. În cadrul desfășurării exercițiilor prevăzute la pct. 570 este implicat inclusiv personalul cu atribuții de luare a deciziilor, și/sau personalul cu atribuții delegate pentru luarea deciziilor în situațiile excepționale legate de actele de intervenție ilicită.
572. Exercițiile de răspuns la actele de intervenție ilicită la scară largă se desfășura de cel puțin o dată la doi ani, cu participarea de comun a tuturor entităților prevăzute la pct. 567. Serviciul de Informații și Securitate asigură coordonarea și după caz, organizarea și desfășurarea exercițiilor prevăzute la prezentul punct.
573. Exercițiile de răspuns la actele de intervenție ilicită pe domenii specifice se vor desfășura cel puțin o dată pe an.
574. Entitățile prevăzute la pct. 567 asigură organizarea și desfășurarea exercițiilor de răspuns la actele de intervenție ilicită pe domenii specifice (segmentate).
575. Planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită prevăzute la pct. 567 se avizează de către AAC și Serviciul de Informații și Securitate.
576. Planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită trebuie să fie revăzute și testate periodic, în scopul identificării posibilelor vulnerabilități și stabilirii măsurilor necesare pentru eliminarea acestora.
577. Comandamentului Operațional Antiterorist este responsabil de aplicarea imediată a măsurilor de răspuns în cazul situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită
578. Comandamentul operațional antiterorist este responsabil de organizarea și asigurarea procesului de negocieri.
579. La primirea unei notificări referitor la un act de intervenție ilicită, care a avut loc într-un aeroport situat pe teritoriul Republicii Moldova sau care afectează o aeronava în zbor pe teritoriul Republicii Moldova, operatorii aeroportuari sunt responsabili de activarea EOC și întreprinderea măsurilor ce se impun în conformitate cu Planurile de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție.

REGULAMENT-CADRU
cu privire la organizarea și funcționarea
Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică

1. Regulamentul-cadru de organizare și funcționare Comisiilor aeroportuare de securitate aeronautică (denumit în continuare Regulament), reglementează organizarea și funcționarea comisiilor pentru securitate aeronautică a aeroporturilor (denumite în continuare Comisii(e)).

2. Comisiile sunt organizate/constituite și activează în conformitate cu legislația națională, cu prevederile prezentului Regulament, și în conformitate cu propriile regulamente de organizare și funcționare.

3. Proiectul regulamentului de organizare și funcționare a Comisiilor se elaborează de către departamentul responsabil de securitate aeronautica a aeroportului, în baza prezentului Regulament-cadru.

4. Regulamentul de organizare și funcționare a Comisiilor precum și modificările ulterioare ale acestuia se aprobă, de către Autoritatea Aeronautică Civilă (denumită în continuare AAC).

5. După aprobare, regulamentul de organizare și funcționare a Comisiei se aduce la cunoștința membrilor acesteia. Membrii comisiei v-or confirma, prin semnătură, faptul că au fost informați referitor la prevederile regulamentului de organizare și funcționare a Comisiei pentru securitate aeronautică a aeroportului.

6. Regulamentul de organizare și funcționare a Comisiei poate fi amendat periodic, în conformitate cu prevederile pct.4. Propunerile pentru revizuirea regulamentului de organizare și funcționare a Comisiei se depun în scris și se înregistrează la secretariatul operatorului aeroportuar, de către membrii Comisiei și vor fi supuse dezbaterii în cadrul ședințelor Comisiei.

7. Componența Comisiei se aprobă de către AAC și este alcătuită din:

- Conducătorul general al operatorului aeroportuar;
- Reprezentanții organului central de specialitate în domeniul aviației civile;
- Reprezentanți ai autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile;
- Angajați ai Poliției de Frontieră, care își desfășoară activitatea în aeroport;
- După caz, angajați ai Serviciului de Informații și Securitate, care își desfășoară activitatea în aeroport;
- După caz, angajați ai Serviciului de Protecție și Pază de Stat, care își desfășoară activitatea în aeroport;

- Angajați ai Serviciului Vamal, care își desfășoară activitatea în aeroport,
- După caz, comandantul unității militare de aviație (în cazul aeroporturilor mixte de staționare),
- Șefii serviciilor de securitate al operatorului aeroportuar și ale transportatorilor aerieni care activează în cadrul aeroportului.

În activitatea Comisiei, cu aprobarea AAC, pot fi antrenate, în scop consultativ, și alte persoane cu funcție de răspundere, precum și specialiști din domeniul aviației civile.

8. Funcțiile Comisiei sunt:

- 1) să coordoneze implementarea și menținerea măsurilor și a procedurilor de securitate, astfel cum este specificat în programul de securitate al operatorului aeroportului;
- 2) să supravegheze punerea în aplicare a deciziilor sau a dispozițiilor Comitetului național de securitate aeronautică;
- 3) să supravegheze și să monitorizeze Programul de securitate aeroportuară, inclusiv măsuri speciale introduse de administrația aeroportului, operatorii și chiriașii aeroportului;
- 4) să întocmească, să mențină și să revizuiască periodic lista punctelor vulnerabile și a echipamentelor și instalațiilor esențiale;
- 5) să se asigure că:
 - a) măsurile și procedurile de bază privind securitatea aeroportuară sunt adecvate pentru a face față amenințărilor și sunt în continuă monitorizare și după caz revizuire, asigurând aplicarea măsurilor corespunzătoare pe timp de situații normale și în perioade de tensiune intensificată, precum și situații de urgență;
 - b) recomandările cu privire la măsurile și procedurile de securitate sunt puse în aplicare;
 - c) măsurile de securitate sunt prevăzute în programele de extindere sau modificare a aeroportului;
- 6) să elaboreze proceduri specifice conform prevederilor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică;
- 7) să prezinte AAC și Comitetului național de securitate a aeronautică anual, și/sau la solicitare, rapoarte privind starea securității aeronautice în aeroport, inclusiv măsurile și procedurile de securitate aeronautică implementate și cele planificate, în vederea sporirii nivelului securității aeronautice;
- 8) să informeze cel puțin o dată la 3 luni, în cadrul ședințelor regulate, membrii Comisiei despre aplicabilitatea și menținerea la moment a măsurilor și procedurilor de securitate;
- 9) să prezinte AAC pentru promovare și/sau aprobare propuneri de amendare și/sau aprobare proiecte de normative din domeniul securității aeronautice aeroportuare.
- 10) să informeze AAC cu privire la eficacitatea măsurilor și procedurilor de securitate de pe aeroport, și raportează problemele legate care nu pot fi soluționate la nivel local;
- 11) să se asigure că orice schimbare în proiectarea și construirea de noi facilități și modificări ale instalațiilor existente de pe aeroport se integrează în aspectele de securitate aeronautică.

9. Președintele Comisiei este conducătorul general al operatorului aeroportuar. În cazul absenței președintelui Comisiei, funcțiile acestuia vor fi îndeplinite de către secretarul Comisiei.

10. Conducătorul departamentului responsabil de securitate al operatorului aeroportuar va avea calitatea de secretar al Comisiei.

11. Președintele Comisiei convoacă ședințele și aproba agenda.

12. Membrii Comisiei au dreptul să vină cu propuneri pentru agenda ședințelor, dar nu mai târziu de trei zile lucrătoare până la desfășurarea ședinței planificate.

13. Secretarul comisiei va întocmi procesele verbale ale ședințelor Comisiei și le va prezenta spre aprobare președintelui Comisiei.

14. Ședințele Comisiei vor avea loc cel puțin o dată în trimestru. Comisia își va exercita activitatea în conformitate cu agenda aprobată. Agenda ședinței și după caz, materialele propuse spre examinare, vor fi transmise membrilor Comisiei cu cel puțin trei zile lucrătoare înainte de desfășurarea ședinței.

15. Agenda ședinței/subiectelor supuse dezbaterii poate fi modificată, fiind incluse și/sau excluse subiecte cu argumentările adecvate și doar cu susținerea majorității membrilor prezenți.

16. Ședințele Comisiei se consideră deliberativă dacă vor fi prezenți două treimi din membrii Comisiei.

17. Deciziile Comisiei se aprobă cu majoritatea simplă de voturi (50% + 1) din numărul total al membrilor Comisiei. Copiile procesului-verbal a fiecărei reuniuni a Comisiei sunt puse la dispoziția membrilor comisiei.

18. Operatorul aeroportuar este responsabil de partea organizatorică, materială și tehnică necesară pentru buna desfășurare a ședințelor Comisiei.

19. Deciziile Comisiei sunt executorii pentru persoanele fizice și juridice care desfășoară activitate pe aeroportul respectiv.

20. Deciziile referitor la fiecare subiect în parte vor fi adoptate prin vot deschis de către membrii Comisiei și se semnează de Președinte și Secretar. În cazul parității de voturi, hotărârea nu se adoptă, iar examinarea cauzei se amână pentru ședința imediat următoare. Membrii Comisiei care nu sânt de acord cu hotărârile adoptate au dreptul să-și exprime în scris opinia, care se anexează la procesul-verbal al ședinței. Decizia Comisiei se aprobă cu votul majorității membrilor Comisiei.

21. La sfârșitul fiecărei ședințe se va întocmi un proces-verbal contrasemnat de toți membrii prezenți. Membrii comisiei vor primi copii ale proceselor verbale.

22. Procesele-verbale se vor înscrie în registrul de procese-verbale. Registrul de procese-verbale se numerează pe fiecare pagină și se înregistrează. Pe ultima pagină, Președintele Comisiei semnează pentru certificarea numărului paginilor registrului și aplică ștampila operatorului aeroportuar.

23. Registrul de procese-verbale este însoțit de un dosar care va conține, după caz, anexele proceselor-verbale și a altor documente atașate (rapoarte, programe, informări, tabele, liste, solicitări, memorii, sesizări etc.), numerotate și îndosariate pentru fiecare ședință. Registrul și dosarul se păstrează într-un fișet securizat,

24. După caz, Comisia se poate convoca în ședințe extraordinare. Ședințele extraordinare ale Comisiei pot fi convocate fără expedierea prealabilă a înștiințărilor și agendei aprobate a ședinței. În dependență de specificul subiectelor abordate, prin decizia președintelui Comisiei, pentru participare la ședințele extraordinare ale Comisiei pot fi convocați un număr restrâns din membri ai Comisiei, cu coordonarea prealabilă și participarea obligatorie a AAC.

25. În cadrul activității Comisiei participă grupuri permanente de lucru și anume:

- 1) grupul de lucru pentru reglementare și proceduri;
- 2) grupul de lucru privind echipamentul și sistemele de control de securitate;
- 3) grupul de lucru privind situațiile de criză și amenințări ale securității.

Fiecare grup de lucru activează în baza unui regulament și este și condus de un membru al grupului de lucru, ales cu votul majorității simple.

26. Componenta și regulamentul fiecărui grup de lucru se aprobă prin decizia Comisiei. Grupurile de lucru se subordonează Comisiei.

Grupul de lucru are următoarele atribuții:

- 1) elaborarea proiectelor de proceduri noi, ajustarea procedurilor existente și coordonarea procesului de actualizare a acestora, necesare implementării cadrului normativ în vigoare și a programului de securitate a aeroportului;
- 2) participarea la ședințele privind dezbaterile modificărilor și completărilor procedurilor necesare implementării cadrului normativ în vigoare și a programului de securitate a aeroportului;
- 3) efectuarea testării și evaluării impactului soluțiilor existente și soluțiilor noi propuse privind modernizarea, modificarea, actualizarea proceselor, sistemelor, echipamentelor de securitate, propunerea soluțiilor și tehnologiilor noi pentru aplicare;
- 4) elaborarea rapoartelor periodice trimestriale cu date statistice și tehnice referitoare la starea sistemului de securitate al aeroportului;
- 5) analiza și elaborarea rapoartelor periodice trimestriale privind managementul situațiilor de criză;
- 6) elaborarea periodică (trimestrial) a listei de vulnerabilități și amenințărilor în adresa securității aeronautice, precum identificarea soluțiilor și/sau măsurilor de remediere.

27. La necesitate, Comisia poate forma grupuri de lucru temporare.

28. Comisia va informa în termeni proximi Comitetul național de securitate aeronautică, despre orice problemă legată de securitatea aviației civile care nu poate fi remediată la nivel aeroportului sau necesită a fi raportată în mod obligatoriu în conformitate cu prevederile legale.

29. Lucrările ședințelor Comisei se desfășoară în limba română. Actele elaborate de acestea se redactează obligatoriu în limba română.

DECLARAȚIE-ANGAJAMENT – AGENT ABILITAT

În conformitate cu prevederile Legii nr.192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile și în conformitate cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că:

- după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al întreprinderii sunt adevărate și corecte;
- practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate vor fi implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;
- programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației naționale, cu excepția cazului în care [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] informează AAC că nu mai dorește să funcționeze ca agent abilitat;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa AAC în scris cu privire la:
 - a) modificările minore aduse programului propriu de securitate, cum ar fi numele întreprinderii, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, cu promptitudine, dar nu mai târziu de 10 zile lucrătoare; și
 - b) modificările majore planificate, cum ar fi proceduri noi de control de securitate, lucrări de construcție majore care ar putea afecta conformitatea sa cu legislația națională sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;
- pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspecții/auditori;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa AAC despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la securitatea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în interiorul expedierilor;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu PNICSA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa AAC în cazul în care:
 - a) își încetează activitatea;
 - b) nu se mai ocupă de mărfurile/posta destinate transportului aerian; sau
 - c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii

Data:

Semnătura:”

DECLARAȚIA TRANSPORTATORULUI RUTIER DE MĂRFURI

În conformitate cu prevederile Legii nr.192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile și în conformitate cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că la colectarea, transportul, depozitarea și livrarea mărfurilor/poștei destinate transportului aerian cărora le-au fost aplicate măsuri de securitate [ÎN NUMELE AGENTULUI ABILITAT/TRANSPORTATORULUI AERIAN CARE APLICĂ MĂSURI DE SECURITATE PENTRU MĂRFURI SAU POȘTĂ/EXPEDITORULUI CUNOSCUT], sunt respectate următoarele proceduri de securitate:

- toți membrii personalului care transportă mărfurile/poșta destinate transportului aerian au beneficiat de instruire generală de conștientizare în materie de securitate;
- este verificată integritatea tuturor membrilor personalului care sunt recrutați și au acces la mărfurile/poșta destinate transportului aerian. Această verificare include cel puțin o verificare a identității (cu ajutorul unui buletin de identitate, al unui permis de conducere sau pașaport cu fotografie) și o verificare a CV-ului și/sau a recomandărilor furnizate;
- compartimentele de mărfuri ale vehiculelor sunt sigilate sau încuiate. Vehiculele cu prelată sunt securizate cu corzi TIR. Zonele de încărcare ale camioanelor cu platformă plată sunt ținute sub observație atunci când se transportă mărfuri destinate transportului aerian;
- imediat înainte de încărcare, compartimentul de mărfuri este examinat, iar integritatea acestei examinări se păstrează până la finalizarea operațiunii de încărcare;
- fiecare șofer are asupra sa cartea de identitate, pașaportul sau permisul de conducere;
- șoferii nu fac opriri neprevăzute între punctul de colectare și cel de livrare. În cazul în care acest lucru este inevitabil, șoferul verifică, la întoarcere, securitatea încărcăturii și integritatea încuietorilor și/sau a sigiliilor. Dacă descoperă orice urmă de intervenție, șoferul își notifică superiorul, iar mărfurile/poșta destinate transportului aerian nu sunt livrate fără notificare la livrare;
- transportul nu este subcontractat unui terț, cu excepția cazului în care terțul:
 - a) are un contract de transportator rutier de mărfuri cu un agent abilitat sau un expeditor cunoscut responsabil cu transportul [ACELAȘI NUME CA MAI SUS]; sau
 - b) este aprobat sau certificat de către AAC; sau
 - c) are un contract de transportator rutier de mărfuri cu transportatorul rutier semnatar care impune ca terțul să nu subcontracteze ulterior și să pună în aplicare procedurile de securitate conținute în prezenta declarație. Transportatorul rutier semnatar păstrează responsabilitatea deplină pentru întregul transport în numele agentului abilitat sau al expeditorului cunoscut; și
- nu subcontractez alte servicii (de exemplu, depozitarea) către o altă parte în afara unui agent abilitat sau unei entități certificate sau aprobate și incluse în Baza de date a Republicii Moldova privind securitatea lanțului de aprovizionare de către AAC în vederea furnizării respectivelor servicii.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:
Funcția în cadrul întreprinderii:
Numele și adresa întreprinderii:
Data:
Semnătura:”

Anexa nr.4 la Programul Național de Securitate
în domeniul Aviației Civile

DECLARAȚIE ANGAJAMENT- FURNIZOR ABILITAT

În conformitate cu prevederile Legii nr.192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile și în conformitate cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că:

- după cunoștințele mele, informațiile cuprinse în programul de securitate al întreprinderii sunt adevărate și corecte;
- practicile și procedurile prevăzute în acest program de securitate sunt implementate și menținute la toate punctele de lucru incluse în program;
- programul de securitate va fi actualizat și adaptat pentru a ține seama de toate modificările relevante aduse ulterior legislației naționale, cu excepția cazului în care [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] informează AAC că nu mai dorește să furnizeze provizii de bord direct la aeronave (și, prin urmare, nu mai dorește să funcționeze ca furnizor abilitat);
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa AAC în scris cu privire la:
 - a) modificările minore aduse programului propriu de securitate, cum ar fi numele întreprinderii, numele sau datele de contact ale persoanei responsabile cu securitatea, cu promptitudine, dar nu mai târziu de 10 zile lucrătoare; și
 - b) modificările majore planificate, cum ar fi proceduri noi de control de securitate, lucrări de construcție majore care ar putea afecta conformitatea sa cu legislația națională sau modificarea punctului de lucru/adresei, cu cel puțin 15 zile lucrătoare înainte de data modificării planificate;
- pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspecții/auditori;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa AAC despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la proviziile de bord, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în provizii;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu PNICSA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa AAC în cazul în care:
 - a) își încetează activitatea;
 - b) nu mai furnizează provizii de bord direct la aeronave; sau;
 - c) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii:

Data:

Semnătura:”

Anexa nr.5 la Programul Național de Securitate
în domeniul Aviației Civile

DECLARAȚIE ANGAJAMENT- FURNIZOR DE PROVIZII DE BORD RECUNOSCUT

În conformitate cu prevederile Legii nr.192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile și în conformitate cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII]:

- numește o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul întreprinderii; și
- se asigură că persoanele care au acces la proviziile de bord beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate înainte de a li se permite accesul la aceste provizii; și
- că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de bord au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile PNICSA; și
- că persoanele care aplică măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de bord au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile PNICSA; și
- nu permite accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de bord; și
- se asigură, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de bord; și
- aplică sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de bord sau le protejează fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene).

Dacă se utilizează la transportul proviziilor o altă societate care nu este furnizor recunoscut al transportatorului aerian sau al furnizorului abilitat, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se asigură că se respectă toate măsurile de securitate menționate anterior.

- pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectorii/auditori;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA TRANSPORTATORULUI AERIAN SAU AL FURNIZORULUI ABILITAT CĂRUIA ÎI FURNIZEAZĂ PROVIZII DE BORD] despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la proviziile de bord, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în provizii;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu PNICSA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA TRANSPORTATORULUI AERIAN SAU AL FURNIZORULUI ABILITAT CĂRUIA ÎI FURNIZEAZĂ PROVIZII DE BORD] în cazul în care:

- a) își încetează activitatea;
- b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.

-
Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Numele:

Funcția în cadrul întreprinderii:

Data:

Semnătura:”

Anexa nr.6 la Programul Național de Securitate
în domeniul Aviației Civile

DECLARAȚIE ANGAJAMENT – FURNIZOR DE PROVIZII DE AEROPORT RECUNOSCUȚ

În conformitate cu prevederile Legii nr.192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programul Național de Securitate în domeniul Aviației Civile și în conformitate cu actele subsecvente de punere în aplicare a acestora, declar că [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII]:

- numește o persoană responsabilă cu securitatea în cadrul întreprinderii; și
- se asigura că persoanele care au acces la proviziile de aeroport beneficiază de instruire generală de conștientizare în materie de securitate înainte de a li se permite accesul la aceste provizii; și
- că persoanele care efectuează controlul de securitate al proviziilor de aeroport au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile PNICSA și
- că persoanele care aplică măsuri de securitate în ceea ce privește proviziile de aeroport au beneficiat de instruire în conformitate cu prevederile PNICSA;; și
- nu permite accesul neautorizat la propriile spații de lucru și provizii de aeroport; și
- se asigură, în mod rezonabil, că niciun articol interzis nu este disimulat în proviziile de aeroport; și
- aplică sigilii cu elemente de probare a integrității tuturor vehiculelor și/sau containerelor folosite pentru transportul proviziilor de aeroport sau le protejează fizic (această măsură nu se aplică în timpul transportului în zona de operațiuni aeriene).

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

- pentru a asigura conformitatea cu legislația națională, [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va coopera în totalitate în cadrul tuturor inspecțiilor/auditurilor, după cum va fi necesar, și va acorda acces la toate documentele solicitate de inspectori/auditori;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA OPERATORULUI AEROPORTUAR] despre orice încălcare gravă a normelor de securitate și despre orice circumstanță care ridică suspiciuni cu privire la proviziile de aeroport, în special despre orice tentativă de disimulare a unor articole interzise în provizii;
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] se va asigura că toți membrii personalului cu atribuții în domeniu beneficiază de o instruire în conformitate cu PNICSA și cunosc atribuțiile în materie de securitate care le revin în cadrul programului de securitate al întreprinderii; și
- [DENUMIREA ÎNTREPRINDERII] va informa [DENUMIREA OPERATORULUI AEROPORTUAR] în cazul în care:
 - a) își încetează activitatea;

b) nu mai poate îndeplini cerințele legislației naționale.
Îmi asum întreaga responsabilitate pentru prezenta declarație.

Reprezentant legal

Numele:

Data:

Semnătura:”