

Aprobat în ședința Guvernului din _____ 2026

Decizia protocolară nr. _____/2026

***Proiect
„UE”***

LEGE

Privind securitatea aeronautică

Prezenta lege transpune:

- Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (Text cu relevanță pentru SEE), *CELEX: 32008R0300*, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 97 din 9 aprilie 2008, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. **18/2010** al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aeronautice;
- Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aeronautice prevăzute în anexă la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, *CELEX: 32009R0272*, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 091 din 3 aprilie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. **245/2013** al Comisiei din 19 martie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor în aeroporturile din UE Text cu relevanță pentru SEE;
- 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, *CELEX: 32009R1254*, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 338 din 19 decembrie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) **2016/2096** al Comisiei din 30 noiembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1254/2009 în ceea ce privește anumite criterii care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (Text cu relevanță pentru SEE).

Parlamentul adoptă prezenta lege organică.

Capitolul I DISPOZIȚII GENERALE

Articolul 1. Obiectul de reglementare și sfera de aplicare

- (1) Prezenta lege instituie norme de bază în vederea protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aeronautică.
- (2) Prezenta lege asigură implementarea cerințelor Anexei 17 „Securitatea aeronautică” la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994, inclusiv toate amendamentele ulterioare ale acesteia.

(3) Pentru realizarea obiectivelor stabilite la alin. (1) și (2) sunt utilizate următoarele mijloace:
a) instituirea cadrului normativ și a cerințelor în domeniul securității aeronautice (în continuare – cerințe);

b) instituirea mecanismelor de monitorizare a respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice.

(4) Prezenta lege se aplică:

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

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

c) tuturor operatorilor, inclusiv transportatorilor aerieni, care furnizează servicii în aeroporturile indicate la lit. b);

d) tuturor entităților aeronautice care aplică măsuri 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 lit. b) sau prin intermediul acestora.

Articolul 2. Cadrul normativ privind securitatea aeronautică

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

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

Articolul 3. Noțiuni principale

În sensul prezentei legi, următoarele noțiuni principale semnifică:

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

a) capturarea ilicită a aeronavei;

b) deteriorarea aeronavei aflate în exploatare;

c) luarea de ostatici la bordul aeronavei, pe aerodrom și/sau în aeroport;

d) pătrunderea cu forța la bordul aeronavei, pe aerodrom și/sau în aeroport ori în locul amplasării mijloacelor și serviciilor de navigație aeriană;

e) plasarea, în scopuri criminale, la bordul aeronavei, pe aerodrom și/sau în aeroport a articolelor interzise;

f) utilizarea unei aeronave în exploatare în scopul cauzării decesului, a vătămărilor grave ale integrității corporale sau a pagubelor considerabile bunurilor și/sau mediului înconjurător;

g) comunicarea informațiilor false care pot pune în pericol siguranța unei aeronave aflate în zbor sau la sol, a pasagerilor, a echipajelor, a personalului la sol și/sau a persoanelor aflate pe aerodrom, în aeroport și/sau la locul amplasării (în incinta) unei instalații aeroportuare sau a unui serviciu al aviației civile;

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

agent abilitat – un agent, expeditor sau orice altă entitate aeronautică care desfășoară activități comerciale cu un transportator aerian și furnizează controale de securitate care sunt acceptate

sau cerute de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ar în ceea ce privește marfa sau poșta;

agent de securitate la bord – persoană abilitată de statul operatorului aerian și/sau de statul de înmatriculare a aeronavei pentru a călători la bordul unei aeronave cu scopul protecției aeronavei și persoanelor aflate la bordul acesteia împotriva actelor de intervenție ilicită. Aceasta exclude persoanele angajate pentru a oferi protecție personală exclusivă pentru una sau mai multe persoane specifice care călătoresc cu aeronava, cum ar fi bodyguardii personali;

articole interzise – arme, explozivi sau alte dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenție ilicită care pune în pericol securitatea aeronautică;

autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova;

aviație civilă – orice operațiune de transport aerian efectuată de o aeronavă civilă, excluzând operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională;

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

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

bagaj de mână – bagaj care poate fi transportat în cabina unei aeronave;

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

controlul accesului – aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică prin care se poate preveni intrarea neautorizată unor persoane și/sau vehicule ori a ambelor;

control de securitate aeronautică – procedură de verificare, cu aplicarea mijloacelor tehnice sau de altă natură, efectuată în scopul identificării și/sau depistării armelor, explozivelor sau altor dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi utilizate pentru comiterea actelor de intervenție ilicită;

entitate aeronautică – persoană, organizație sau întreprindere alta decât un operator;

examinare de securitate a aeronavei – procedură de verificare detaliată a interiorului și exteriorului aeronavei în scopul identificării și/sau depistării armelor, explozivelor sau altor dispozitive, articole sau substanțe periculoase;

expeditor cunoscut - expeditor care trimite mărfuri sau poșta pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează cerințelor de securitate aeronautică într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri sau al poștei de către orice aeronavă;

incident de securitate aeronautică – eveniment de securitate care afectează sau ar putea afecta siguranța pasagerilor, echipajelor, personalului la sol, publicului și care poate duce la un act de intervenție ilicită;

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

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

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

mărfuri – orice bunuri transportate cu o aeronavă, altele decât poșta, proviziile și bagajele însoțite sau manipulate greșit;

măsură de securitate – aplicarea de mijloace prin care se poate preveni introducerea unor articole interzise;

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

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

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

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

pasager nedisciplinat - pasager care nu respectă regulile de comportament în aeroport sau la bordul aeronavei sau care nu îndeplinește cerințele personalului aeroportuar sau ale membrilor de echipaj, perturbând astfel ordinea publică în aeroport sau la bordul aeronavei;

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

pasagerii cu necesități medicale specifice - persoanele care, din cauza unor afecțiuni medicale, dizabilități sau condiții de sănătate particulare, necesită măsuri adaptate de control de securitate, dar care să nu fie compromise;

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

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;

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

provizii de aeroport - toate articolele care urmează să fie vândute, folosite sau puse la dispoziție în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor;

provizii de bord - toate articolele, care urmează să fie luate la bordul unei aeronave pentru a fi utilizate, consumate sau cumpărate de către pasageri sau echipaj în timpul zborului, cu excepția:

- a) bagajelor de mână;
- b) obiectelor transportate de alte persoane decât pasagerii; și
- c) poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian;

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

transportator aerian – operator aerian certificat, deținător a unui certificat de operator aerian (AOC) valabil sau echivalentul acestuia, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial;

verificarea antecedentelor – verificarea identității unei persoane și a experienței sale anterioare, a cazierului judiciar al acesteia și orice alte informații relevante pentru evaluarea persoanei în conformitate cu legislația națională, ca parte a evaluării dacă respectiva persoană este abilitată să pătrundă neînsoțită în zonele de securitate cu acces restricționat;

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

zonă non-restricționată – zonă a unui aeroport, inclusiv terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni ale acestora din afara zonei de operațiuni aeriene;

zonă de operațiuni aeriene – zona de circulație a unui aeroport, terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni din acestea, la care accesul este controlat;

zonă de securitate cu acces restricționat – acea parte din zona de operațiuni aeriene destinate aeronavelor care sunt identificate ca zone cu risc sporit, unde pe lângă faptul că accesul este restricționat, se aplică și alte măsuri și proceduri de securitate aeronautică.

Capitolul II

AUTORITĂȚI ȘI STRUCTURI CU COMPETENȚE ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII AERONAUTICE

Articolul 4. Autoritățile competente în domeniul securității aeronautice

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile este responsabil de elaborarea și promovarea politicilor în domeniul aviației civile și de asigurarea implementării acestora în vederea dezvoltării durabile a aviației civile în condiții de siguranță a zborurilor, asigurării securității aeronautice și a calității serviciilor prestate.

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

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

b) asigură executarea obligațiilor și realizarea drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale care au ca obiect de reglementare domeniul securității aeronautice și urmărește executarea acestora de celelalte părți ale tratatelor;

c) elaborează și prezintă Guvernului spre aprobare Programul național de securitate aeronautică;

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

(3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este responsabilă de implementarea politicilor în domeniul aviației civile și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranța zborurilor și securității aeronautice.

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

a) realizarea politicii de stat în domeniul aviației civile;

b) asigurarea executării obligațiilor și realizării drepturilor Republicii Moldova care rezultă din prevederile tratatelor internaționale care au ca obiect de reglementare domeniul securității aeronautice și urmărirea executării acestora, în special a cerințelor, a standardelor și a recomandărilor Organizației Aviației Civile Internaționale;

c) elaborează și prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile pentru promovare proiecte de acte normative în domeniul securității aeronautice;

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

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

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

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

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

i) asigură implementarea Programului național de securitate aeronautică, Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice și Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aeronautice, coordonează și aprobă programele de instruire și programele de control intern al calității în domeniul securității aeronautice ale operatorilor și entităților aeronautice, precum și ale autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice;

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

k) acordă asistență metodologică și consultativă operatorilor și ale entităților aeronautice, precum și autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice.

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

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

Articolul 5. Alte autorități cu competențe în domeniul securității aeronautice

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

b) asigură menținerea ordinii publice;

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

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

e) participă la depistarea și ridicarea articolelor interzise;

- f) participă la realizarea măsurilor prevăzute de planul de reglementare a situațiilor excepționale legate de actele de intervenție ilicită;
- g) asigură prevenirea plasării ilegale la bordul aeronavelor a articolelor interzise și colaborează cu autoritățile competente în domeniul securității aeronautice și cu serviciile de securitate aeronautică în vederea identificării persoanelor care prezintă pericol din punctul de vedere al securității aeronautice;
- h) asigură realizarea programelor de securitate aeronautică ale operatorilor aeroportuari, în limita competențelor acesteia;
- i) efectuează controlul de securitate al pasagerilor, al bagajelor, al mărfurilor și poștei, al proviziilor de bord, precum și, în limita competențelor, al proviziilor de aeroport, al persoanelor altele decât pasageri;
- j) efectuează, în limita competențelor, controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat.

(3) Ministerul Apărării exercită următoarele atribuții de bază:

- a) organizează și poartă răspundere pentru executarea de către unitățile militare, dislocate permanent sau temporar în zona aerodromurilor cu destinație dublă și a aeroporturilor mixte de staționare, a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică stabilite de prezenta lege și de cadrul normativ conex;
- b) organizează colaborarea unităților și subdiviziunilor Forțelor Aeriene ale Armatei Naționale și a altor unități militare în vederea realizării măsurilor de prevenire a actelor de intervenție ilicită.

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

Articolul 6. Comitetul Național de Securitate Aeronautică

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

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

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

- a) secretarul de stat responsabil de domeniul aviației civile din cadrul organului central de specialitate în domeniul aviației civile;
- b) câte un reprezentant cu funcție de conducere din cadrul Ministerului Afacerilor Interne, Ministerului Apărării, Serviciului de Informații și Securitate, Serviciului de Protecție și Pază de Stat și Autorității Aeronautice Civile;
- c) un reprezentant al furnizorului de servicii de navigație aeriană – Î.S. „MoldATSA”;
- d) câte un reprezentant din partea fiecărui operator aeroportuar;
- e) 3 reprezentanți ai transportatorilor aerieni;
- f) 2 reprezentanți ai celorlalte entități aeronautice care aplică standarde de securitate aeronautică, precum este prevăzut de prezenta lege și de actele normative pentru punerea acesteia în aplicare.

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

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

Articolul 7. Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică

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

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

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

a) coordonează activitatea ce ține de aplicarea în aeroport a prevederilor prezentei legi și a actelor sale de punere în aplicare;

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

c) asigură evaluarea permanentă a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în raport cu condițiile normale, perioadele cu nivel sporit de pericol și situațiile excepționale, precum și corespunderea acestora nivelului de pericol existent.

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

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

Articolul 8. Grupul consultativ al părților interesate

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

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

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

Articolul 9. Cooperarea internațională în domeniul aviației civile

(1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile, în comun cu autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, prezintă

propuneri cu privire la încheierea tratatelor internaționale ce au ca obiect de reglementare domeniul securității aeronautice, conform prevederilor legislației în vigoare.

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

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

b) colaborează cu autoritățile competente ale statelor interesate în vederea schimbului de informații referitoare la elaborarea și conținutul Programelor naționale ce reglementează securitatea aeronautică, și pentru stabilirea metodelor și mijloacelor de prevenire și suprimare a actelor de intervenție ilicită;

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

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

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

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

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

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

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

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

Articolul 10. Măsuri suplimentare de securitate aeronautică

(1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, la solicitarea aplicării măsurilor suplimentare de securitate pentru un anumit zbor (zboruri) va asigura consultarea corespunzătoare și va lua în considerare măsurile alternative ale celui alt stat care sunt echivalente celor solicitate.

(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile examinează solicitările altor state privind aplicarea unor măsuri de securitate suplimentare cu privire la un anumit zbor (zboruri) de către operatorii din acele alte state și asigură că aceste măsuri de securitate sunt îndeplinite, pe cât este posibil.

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

Articolul 11. Obligațiile și împuternicirile comandantului aeronavei

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

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

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

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

a) stabilește identitatea persoanei;

b) asigură securizarea bunurilor;

c) asigură efectuarea controlului persoanei;

d) asigură încătușarea persoanei, în cazul în care există pericolul că aceasta va ataca membrii echipajului ori alte persoane sau va deteriora bunurile, pentru a permite debarcarea persoanei respective după aterizare și predarea acesteia autorităților competente.

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

(6) În scopul aplicării măsurilor de constrângere pe care este în drept să le ia, comandantul aeronavei este în drept să pretindă ajutorul celorlalți membri ai echipajului sau să-i împuternicească să le aplice și, fără dreptul de a impune, poate solicita implicarea pasagerilor sau să-i împuternicească să le aplice. Membrul echipajului poate, fără o astfel de împuternicire, să ia măsuri preventive raționale dacă are motiv să creadă că o acțiune în acest sens este imediat necesară pentru a asigura securitatea aeronavei ori a persoanelor și/sau a bunurilor de la bordul aeronavei.

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

Capitolul III

PROGRAMELE DE SECURITATE AERONAUTICĂ

Articolul 12. Programul național de securitate aeronautică

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

(2) Programul național de securitate aeronautică definește responsabilitățile pentru punerea în aplicare a cerințelor și descrie măsurile care le sunt solicitate autorităților, operatorilor și entităților aeronautice în acest scop.

Articolul 13. Programul de securitate aeronautică al operatorului aeroportuar

(1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aprobate în temeiul

prezentei legi. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul aeroportuar urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.

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

Articolul 14. Programul de securitate aeronautică al transportatorului aerian

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

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

(3) Fiecare transportator aerian înregistrat în alt stat elaborează, implementează și menține proceduri suplimentare locale de securitate aeronautică pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aplicabile. Transportatorul aerian urmează să monitorizeze implementarea măsurilor de securitate subcontractate către furnizorii externi de servicii.

(4) Procedurile suplimentare locale de securitate aeronautică sunt prezentate spre validare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Validarea se efectuează fără a aduce atingere dreptului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile de a solicita oricărui transportator aerian înregistrat în alt stat informații privind aplicarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică.

Articolul 15. Programul de securitate aeronautică al unui operator și al unei entități aeronautice

(1) Fiecare operator/entitate aeronautică care, conform Programului național de securitate aeronautică, trebuie să aplice măsuri de securitate aeronautică, elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică propriu. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de operatorul/entitatea aeronautică pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aplicabile. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul/entitatea aeronautică urmează să monitorizeze respectarea măsurilor și procedurilor respective.

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

Capitolul IV **MĂSURI PREVENTIVE DE SECURITATE AERONAUTICĂ**

Secțiunea 1 **Securitatea aeroportuară**

Articolul 16. Cerințe privind planificarea aeroportuară

(1) La proiectarea și construirea de noi facilități aeroportuare sau la modificarea facilităților aeroportuare existente, se iau pe deplin în considerare cerințele de securitate aeronautică formulate în prezenta lege și normele sale de punere în aplicare.

(2) În aeroporturi sunt stabilite următoarele zone:

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

(3) Amplasarea și destinația zonelor de securitate cu acces restricționat se stabilesc de către operatorii aeroportuari în baza unei evaluări a riscurilor aprobată de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și se specifică în compartimentele corespunzătoare ale programelor de securitate ale operatorilor aeroportuari.

(4) Zonele non restricționate se stabilesc de către operatorii aeroportuari în cadrul Comisiei Aeroportuare de Securitate și se coordonează în cadrul Comitetului Național de Securitate Aeronautică.

Articolul 17. Controlul accesului

(1) Accesul în zona de operațiuni aeriene este controlat pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în această zonă.

(2) Pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în zonele de securitate cu acces restricționat, accesul în zonele respective este restricționat.

(3) Accesul persoanelor și al vehiculelor în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat este permis numai în cazul în care acestea au o necesitate operațională sau un motiv întemeiat să se afle în aceste zone.

(4) Operatorii aeroportuari autorizează accesul persoanelor și vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat prin aplicarea unui regim de permise. Înainte de a i se elibera o legitimație de membru de echipaj sau legitimație de aeroport care permite accesul neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat, orice persoană, inclusiv personalul navigant, trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor, în conformitate cu normele stabilite de către Guvern.

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

Articolul 18. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii și a obiectelor transportate

(1) Persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate, sunt supuse controlului de securitate la intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat, de către operatorii aeroportuari, în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.

(2) Persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate sunt supuse controlului de securitate la intrarea în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat, de către operatorii aeroportuari sau Poliția de Frontieră, în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.

Articolul 19. Controlul vehiculelor

Vehiculele, inclusiv articolele transportate cu acestea, care intră într-o zonă de securitate cu acces restricționat sunt supuse controlului de securitate de către operatorii aeroportuari, în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.

Articolul 20. Supravegherea, patrularea și alte controale fizice

(1) Aeroporturile și, dacă este cazul, zonele învecinate deschise publicului larg, fac obiectul supravegherii, patrulării și al altor controale fizice în scopul de a identifica orice comportament suspect al persoanelor și de a identifica vulnerabilitățile care ar putea fi exploatate în vederea comiterii unui act de intervenție ilicită, precum și în scopul descurajării persoanelor de la comiterea unor astfel de acte.

(2) Operatorii aeroportuari sunt responsabili de organizarea și asigurarea implementării măsurilor prevăzute de prezentul articol.

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

Articolul 21. Zonele demarcate ale aeroporturilor

(1) Aeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplică măsurile alternative menționate la art. 22 sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral măsurile securitate în scopul de a se asigura că măsurile de securitate aplicate acestora din urmă, precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise.

Articolul 22. Măsuri alternative de securitate aeronautică

(1) Se aplică măsuri alternative de securitate aeronautică care să asigure un nivel adecvat de protecție pe baza unei evaluări a riscurilor aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, pe aeroporturi sau în zone demarcate ale aeroporturilor unde traficul este limitat la una sau mai multe dintre următoarele categorii:

- a) zboruri ale aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 15000 kg;
- b) elicoptere;
- c) zboruri de stat, militare și ale forțelor de ordine;
- d) zboruri ale serviciilor de stingere a incendiilor;
- e) zboruri ale serviciilor medicale, ale serviciilor de urgență sau de salvare;
- f) zboruri în scopul cercetării și al dezvoltării;
- g) zboruri pentru lucrări aeriene;
- h) zboruri pentru acordarea ajutorului umanitar;
- i) zborurile operate de transportatori aerieni, de fabricanți de aeronave sau de organizații de întreținere, care nu implică transportul de pasageri, de bagaje sau de marfă și poștă;
- j) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45500 kg, deținute de o companie pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei;
- k) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, închiriate (contract charter sau contract de leasing) în totalitate de o companie de la un operator de aeronave cu care are un acord scris pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei;
- l) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, pentru transportul proprietarului aeronavelor și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor.

(2) În cazul zborurilor care intră sub incidența punctului (1) alin. j) – l), dar efectuate cu o aeronavă cu o masă maximă la decolare de minimum 45 500 de kilograme, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate, în cazuri excepționale și pe baza unei evaluări a riscurilor pentru fiecare caz în parte, să deroge de la limita de greutate prevăzută în aceste categorii.

Secțiunea a 2-a
Securitatea aeronavelor

Articolul 23. Măsuri de securitate la sol

- (1) Transportatorii aerieni sunt responsabili de determinarea, organizarea și realizarea măsurilor de securitate aeronautică în scopul protecției pasagerilor, echipajelor, personalului de deservire la sol și a aeronavelor împotriva actelor de intervenție ilicită.
- (2) Înainte de plecare, orice aeronavă este supusă unei examinări de securitate aeronautică cu scopul de a se asigura că la bord nu sunt articole interzise.
- (3) Transportatorul aerian asigură că sunt luate măsuri 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.
- (4) Toate aeronavele sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate de către transportatorul aerian din momentul în care examinarea de securitate a început și până la decolare.

Articolul 24. Măsuri de securitate în zbor

- (1) Pe toată durata aflării aeronavei în zbor, transportatorul aerian asigură protecția cabinei de pilotaj a aeronavei împotriva accesului neautorizat.
- (2) Accesul persoanelor neautorizate în cabina de pilotaj a aeronavei este interzis în timpul zborului.
- (3) La transportarea pasagerilor potențial perturbatori transportatorii aerieni iau măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare în timpul zborului.
- (4) În vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în timpul zborului, transportatorii aerieni iau măsuri de securitate adecvate, precum instruirea echipajului de zbor și de cabină.
- (5) La bordul aeronavei armele sunt transportate în cală. Prin derogare, armele pot fi transportate în alte compartimente ale aeronavei dacă au fost îndeplinite condițiile de securitate aeronautică prevăzute de prezenta lege, iar statele survolate, tranzitate și de destinație au eliberat o autorizație în acest sens.
- (6) Alin. (5) se aplică de asemenea agenților de securitate de la bord în cazul în care aceștia poartă armă.

Secțiunea a 3-a **Securitatea sistemelor de navigație aeriană**

Articolul 25. Măsuri de securitate și protecție

- (1) Instalațiile de navigație aeriană care au o importanță vitală pentru activitatea aviației civile sunt protejate de serviciul de securitate al furnizorului de servicii de navigație aeriană și/sau de cel al operatorului aeroportuar împotriva intervențiilor neautorizate.
- (2) Lista instalațiilor de navigație aeriană, accesul și modul de protecție a acestora sunt specificate în programul de securitate aeronautică al furnizorului de servicii de navigație aeriană, ținându-se cont de măsurile și procedurile de securitate aeronautică aplicate în aeroportul în care sunt situate.
- (3) Spațiile în care se operează cu echipament destinat furnizării serviciilor de control al traficului aerian sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate.
- (4) Sistemele informaționale și rețelele de comunicații electronice utilizate în cadrul managementului traficului aerian și al furnizării de servicii de navigație aeriană, informația procesată prin intermediul sistemelor și rețelelor respective sunt securizate astfel încât să fie asigurată protecția informației împotriva accesului neautorizat, scurgerii, pierderii, distorsionării, precum și să fie asigurată protecția sistemelor și rețelelor respective împotriva manipulării cu acestea.

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

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

Secțiunea a 4-a **Securitatea cibernetică în domeniul securității aeronautice**

Articolul 26. Măsuri de securitate cibernetică

(1) De asigurarea securității ciberetice în domeniul aviației civile sunt responsabili autoritatea competentă la nivel național în domeniul securității ciberetice, operatori și entitățile aeronautice, în limitele stabilite de cadrul normativ.

(2) În baza metodologiei proprii operatorii și entitățile aeronautice evaluează riscurile la adresa securității ciberetice, ulterior elaborează și implementează măsurile corespunzătoare de protecție în scopul asigurării confidențialității, integrității și accesibilității sistemelor informaționale și a rețelelor de comunicații electronice de importanță critică, precum și a datelor utilizate în aviația civilă, a căror afectare poate pune în pericol siguranța și securitatea aeronautică.

(3) Operatorii și entitățile aeronautice, identificați în calitate de furnizori de servicii în conformitate cu Legea nr. 48/2023 privind securitatea ciberetică, sunt responsabili de îndeplinirea obligațiilor privind asigurarea securității ciberetice prevăzute de legea respectivă.

(4) Supravegherea și controlul de stat al respectării obligațiilor menționate la alin. (3) din prezentul articol sunt exercitate de către autoritatea competentă la nivel național în domeniul securității ciberetice în conformitate cu Legea nr. 48/2023 privind securitatea ciberetică.

Secțiunea a 5-a **Pasagerii și bagajele de mână**

Articolul 27. Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână

(1) Toți pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum și bagajele lor de mână sunt supuși unui control de securitate pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei. Pasagerii care refuză să se supună controlului de securitate nu sunt admiși la îmbarcare în aeronave.

(2) Pentru efectuarea controlului de securitate al pasagerilor și al bagajelor, operatorul aeroportuar asigură cu echipamente de securitate, care sunt capabile să detecteze articolele interzise, ce pot fi folosite la comiterea actelor de intervenție ilicită.

(3) Pasagerii care au fost supuși controlului de securitate nu trebuie să intre în contact cu persoanele care nu au fost supuse controlului respectiv.

(4) Pasagerii cu necesități medicale specifice sunt supuși unui control de securitate care să ia în considerare cerințele lor speciale.

(5) Pasagerii în transfer și bagajele lor de mână sunt supuși controlului de securitate înainte de îmbarcare într-o aeronavă, cu excepția cazului în care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, a stabilit un proces de echivalență a măsurilor de securitate și implementează în mod continuu proceduri, în colaborare cu celălalt stat, pentru a asigura că pasagerii respectivi și bagajele lor de mână au fost supuse unui control corespunzător la punctul inițial de călătorie și aceștia ulterior sunt

protejați de interferențe neautorizate de la punctul de control de la aeroportul de origine până la aeronava care pleacă de la aeroportul de transfer.

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

a) rămân la bordul aeronavei;

b) nu intră în contact cu pasagerii de la plecare supuși controlului de securitate, alții decât cei care se îmbarcă la bordul aeronavei respective;

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

Articolul 28. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână

(1) Pasagerii și bagajul lor de mână sunt protejați împotriva oricăror intervenții neautorizate, începând din momentul în care sunt supuși controlului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă.

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

(3) Pasagerii în tranzit și bagajele lor de mână sunt protejați împotriva oricăror intervenții neautorizate pentru a asigura integritatea măsurilor de securitate aplicate în aeroportul de tranzit.

(4) Operatorul aeroportuar este responsabil de implementarea măsurilor de protecție prevăzute de prezentul articol.

Secțiunea a 6-a

Categorii speciale de pasageri și bagaje

Articolul 29. Controlul de securitate al pasagerilor cu statut special și valizele diplomatice

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

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

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

Articolul 30. Pasagerii nedisciplinați

Transportatorii aerieni stabilesc și implementează o politică și proceduri specifice pentru pasagerii care prezintă comportament agresiv la sol, la bordul aeronavei, în timpul parcurii sau rulării, după decolare și în zbor.

Articolul 31. Transportarea pasagerilor potențial perturbatori

(1) Înainte de plecare, pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate stabilite de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

(2) Transportatorii aerieni includ în programele lor de securitate măsuri și proceduri de securitate pentru a asigura siguranța în timpul transportării persoanelor aflate sub arest, persoanelor deportate și a persoanelor suferinde de tulburări psihice.

(3) Autoritățile competente ale Republicii Moldova, în conformitate cu procedurile proprii, informează cu cel puțin 24 ore până la îmbarcare transportatorul aerian și comandantul aeronavei despre data transportării, numărul cursei aeriene, numărul persoanelor aflate sub arest și al celor din escortă.

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

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

Articolul 32. Transportul autorizat al armelor

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

a) personalului autorizat, în cazul asigurării securității persoanelor care beneficiază de protecție și pază de stat;

b) personalului autorizat, în cazul însoțirii încărcăturilor speciale sau diplomatice;

c) personalului autorizat, în cazul escortării persoanelor aflate sub arest;

d) agenților de securitate la bord.

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

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

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

Secțiunea a 7-a Bagajele de cală

Articolul 33. Controlul de securitate al bagajelor de cală

(1) Toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate, înainte de îmbarcarea în aeronavă, pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei.

(2) Bagajele de cală în transfer pot fi exceptate de controlul de securitate, cu excepția cazului în care, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, a stabilit un proces de echivalență a măsurilor și implementează în mod continuu proceduri, în colaborare cu celălalt stat, pentru a asigura că bagajul de cală a fost supus unui

control corespunzător la punctul de origine și ulterior protejate de interferențe neautorizate de la punctul de control de la aeroportul de origine până la aeronava care pleacă de la aeroportul de transfer.

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

Articolul 34. Protecția bagajelor de cală

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

(2) Accesul în zona de prelucrare a bagajelor este permis numai personalului autorizat. Nu se admite îmbarcarea la bordul aeronavei a bagajelor neînregistrate.

Articolul 35. Concordanța între bagajele de cală și pasageri

(1) Transportatorii aerieni acceptă spre transportare bagaje numai de la pasagerii care dispun de bilete de călătorie. Fiecare bagaj de cală este identificat ca fiind însoțit sau neînsoțit.

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

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

(4) Bagajele pasagerilor în transfer sunt supuse controlului de securitate în același mod ca și bagajele pasagerilor îmbarcați în punctul de origine. Transportatorii aerieni nu admit spre transportare bagajele în transfer dacă nu este confirmată prezența pasagerului respectiv la bordul aeronavei.

(5) Transportatorul aerian este responsabil de implementarea cerințelor prevăzute de prezentul articol.

Secțiunea a 8-a Mărfurile și poșta

Articolul 36. Măsuri de securitate pentru mărfuri și poștă

(1) Toate mărfurile și poșta, inclusiv cele în transfer, se supun unor măsuri de securitate înainte de a fi îmbarcate într-o aeronavă. Un transportator aerian nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave în cazul în care nu a aplicat el însuși aceste măsuri sau aplicarea lor nu a fost confirmată și atestată de un agent abilitat sau de Poliția de Frontieră.

(2) Mărfurile și poșta în tranzit pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.

Articolul 37. Protecția mărfurilor și poștei

(1) Mărfurile și poșta destinate transportului la bordul unei aeronave sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate, de către operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, agenții abilitați, întreprinderile de deservire la sol, începând din momentul în care le-au fost aplicate măsuri de securitate și până la plecarea aeronavei care le transportă.

(2) Mărfurile și poșta care nu sunt suficient protejate împotriva intervențiilor neautorizate după aplicarea măsurilor de securitate sunt supuse controlului de securitate.

Secțiunea a 9-a

Proviziile de bord și proviziile de aeroport, poșta și materialele transportatorului aerian

Articolul 38. Proviziile de bord

- (1) Proviziile de bord, inclusiv alimentele, destinate transportului sau folosirii la bordul aeronavei sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei.
- (2) În scopul prevenirii introducerii de articole interzise la bordul aeronavei, proviziile de bord, inclusiv alimentele destinate transportului sau folosirii la bordul aeronavei, după ce au fost supuse controlului de securitate sunt protejate până la îmbarcarea acestora în aeronavă, de către transportatorul aerian și/sau operatorii ce își desfășoară activitatea în zona de securitate cu acces restricționat.
- (3) Operatorii stipulează în programele de securitate aeronautică și realizează măsuri și proceduri de securitate aeronautică necesare pentru asigurarea securității proviziilor de bord și prevenirea plasării de articole interzise în proviziile de bord.

Articolul 39. Proviziile de aeroport

- (1) Proviziile destinate vânzării sau folosirii în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv proviziile pentru magazine și restaurante, sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră pentru a se preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.
- (2) În scopul prevenirii introducerii articolelor interzise în zonele de securitate cu acces restricționat, proviziile destinate vânzării sau folosirii în zonele respective, inclusiv proviziile destinate magazinelor/restaurantelor aflate în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat, sunt protejate de către operatorii aeroportuari și/sau operatorii ce își desfășoară activitatea în zonele respective.
- (3) Controlul de securitate al proviziilor de aeroport, altele decât cele stabilite la alin. (1), este efectuat de către operatorii aeroportuari.

Articolul 40. Poșta și materialele transportatorilor aerieni

- (1) Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră până la încărcarea în aeronavă pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei.
- (2) În scopul prevenirii introducerii de articole interzise la bordul aeronavei, poșta și materialele transportatorilor aerieni după ce au fost supuse controlului de securitate sunt protejate până la îmbarcarea acestora în aeronavă, de către transportatorul aerian și/sau operatorii ce își desfășoară activitatea în zona de securitate cu acces restricționat.

Capitolul V

ECHIPAMENTELE DE SECURITATE AERONAUTICĂ

Articolul 41. Echipamentele de securitate aeronautică

- (1) Echipamentele de securitate folosite pentru controlul de securitate, controlul accesului și pentru aplicarea altor măsuri de securitate trebuie să corespundă cerințelor definite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și să fie apte pentru realizarea măsurilor de securitate respective.
- (2) Echipamentele de securitate aeronautică trebuie să dispună de certificate validare emise de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.

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

Articolul 42. Operarea și întreținerea tehnică a echipamentelor de securitate aeronautică

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

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

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

Capitolul VI

RECRUTAREA ȘI INSTRUIREA PERSONALULUI

Articolul 43. Personalul care activează în domeniul securității aeronautice

(1) Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea controlului de securitate, controlul accesului și alte controale de securitate, instructorii, auditorii de securitate și inspectorii interni, sunt recrutate, instruite și, dacă este cazul, certificate pentru a se asigura că au aptitudinile necesare pentru a fi angajate și competențe de a efectua sarcinile care le sunt atribuite, în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aeronautice.

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

(3) Instruirile menționate la alin. (1) și (2) au loc sub forma unei instruirii inițiale și periodice.

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

Capitolul VII

ACȚIUNILE DE RĂSPUNS LA ACTELE DE INTERVENȚIE ILICITĂ

Articolul 44. Măsurile în cazul recepționării informației privind intenția de a comite un act de intervenție ilicită

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

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

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

Articolul 45. Planificarea, organizarea și conducerea acțiunilor de răspuns la actele de intervenție ilicită

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

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

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

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

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

(6) În cazul în care o aeronavă supusă unui act de intervenție ilicită a aterizat pe teritoriul Republicii Moldova, autoritățile competente în domeniul securității aeronautice iau măsurile necesare pentru a reține aeronava la sol, dacă decolarea acesteia nu este impusă de necesitatea majoră de protecție a vieții persoanelor.

Articolul 46. Acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită întreprinse de către furnizorul de servicii de navigație aeriană

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

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

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

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

Articolul 47. Informarea organizațiilor și statelor interesate privind actele de intervenție ilicită

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

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

(2) După suprimarea actului de intervenție ilicită comis pe teritoriul Republicii Moldova, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează cât de curând Organizația Aviației Civile Internaționale despre toate aspectele privind asigurarea securității aeronautice legate de actul respectiv.

(3) În cazul în care s-a comis un act de intervenție ilicită, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile asigură reevaluarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică și în timp util întreprinderea măsurilor de remediere a vulnerabilităților pentru a exclude recurența.

Articolul 48. Investigarea actelor de intervenție ilicită

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

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

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

Capitolul VIII

ASIGURAREA EFICIENȚEI MĂSURILOR DE SECURITATE AERONAUTICĂ

Articolul 49. Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice

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

(2) Obiectivele Programului național de control al calității în domeniul securității aeronautice (în continuare – Program național de control al calității) sunt verificarea, prin intermediul activităților de monitorizare a conformității, măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică

implementate și determinarea nivelului de conformitate cu prevederile prezentei legi, ale Programului național de securitate în domeniul securității aeronautice, ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi.

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

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

Articolul 50. Conținutul Programului național de control al calității

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

(2) Programul național de control al calității include următoarele aspecte:

a) structura organizațională, responsabilitățile și resursele autorității care desfășoară activitățile de monitorizare a conformității;

b) calificările necesare pentru auditorii de securitate aeronautică;

c) activitățile de monitorizare a conformității, inclusiv scopul auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate aeronautică; cazurile de încălcare, reală sau potențială, a normelor de securitate aeronautică în care este dispusă investigarea incidentelor de securitate; frecvența auditurilor și inspecțiilor de securitate aeronautică; clasificarea conformității măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate, corespunzător sistemului de clasificare a conformității;

d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică;

e) activitățile de remediere a deficiențelor de securitate, care să includă detalii privind raportarea acestora, acțiunile subsecvente și remedierea, în scopul asigurării conformității cu normele de securitate aeronautică;

f) măsurile coercitive legale și sancțiunile contravenționale;

g) prezentarea rapoartelor privind activitățile de monitorizare a conformității desfășurate, care să includă, după caz, schimbul de informații dintre autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice privind nivelurile de conformitate a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate;

h) procesul de monitorizare a unui aeroport; măsurile care trebuie luate de operator și de entitatea aeronautică în materie de control intern al calității;

i) modul înregistrării și examinării rezultatelor Programului național de control al calității, în scopul identificării tendințelor și direcționării dezvoltării politicii în domeniul securității aeronautice.

Capitolul IX

EVALUAREA NIVELULUI DE PERICOL ȘI MANAGEMENTUL RISCURILOR ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII AERONAUTICE

Articolul 51. Evaluarea nivelului de pericol în domeniul securității aviației civile

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

Articolul 52. Managementul riscurilor în domeniul securității aeronautice

- (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează în timp util toate părțile interesate despre pericolul existent pentru securitatea aeronautică, în vederea aplicării măsurilor suplimentare de securitate aeronautică în conformitate cu metodologia de evaluare a nivelului de pericol și de management al riscurilor.
- (2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate clasifica una sau mai multe curse aeriene drept curse aeriene cu nivel sporit de pericol, pentru o perioadă determinată sau nedeterminată, și poate solicita aplicarea măsurilor suplimentare de securitate aeronautică, în funcție de rezultatele evaluării nivelului de pericol. În situații de urgență, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate recurge la alte proceduri de urgență decât cele specificate în metodologia de evaluare a nivelului de pericol și de management al riscurilor. În situațiile respective, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile informează imediat Guvernul privind acțiunile întreprinse.
- (3) Operatorii și entitățile aeronautice, precum și autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aeronautice iau toate măsurile necesare pentru minimizarea riscurilor în domeniul securității aeronautice.

Capitolul X

ASIGURAREA FINANCIARĂ A SECURITĂȚII AERONAUTICE

Articolul 53. Costuri privind asigurarea securității aeronautice

- (1) Pentru acoperirea cheltuielilor aferente asigurării securității aeronautice se aplică taxa pentru asigurarea securității aeronautice.
- (2) Condițiile de aplicare și metodologia privind baza de calcul a taxei pentru asigurarea securității aeronautice, precum și repartizarea resurselor acumulate din aceasta se aprobă de către Guvern.
- (3) Unor categorii de operatori aerieni li se pot asigura, la cererea acestora sau în cazul clasificării cursei aeriene, conform art. 52 alin. (2), drept cursă aeriană cu nivel sporit de pericol, măsuri suplimentare de securitate aeronautică, cu achitarea costurilor aferente de către operatorul aerian respectiv.
- (4) Operatorii aeroportuari prezintă lunar organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicii în domeniul aviației civile raportul privind resursele financiare acumulate din taxa pentru asigurarea securității aeronautice.

Capitolul XI

RĂSPUNDEREA JURIDICĂ PENTRU ÎNCĂLCAREA LEGISLAȚIEI PRIVIND SECURITATEA AERONAUTICĂ

Articolul 54. Răspunderea juridică pentru încălcarea prevederilor prezentei legi

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

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

- a) obstrucționarea sau împiedicarea intenționată a activității unui auditor de securitate aeronautică;
- b) incapacitatea ori refuzul de a furniza informațiile solicitate de un auditor de securitate aeronautică.

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

- a) furnizarea intenționată a informațiilor false ori înșelătoare unui auditor de securitate aeronautică;
- b) uzurparea calității de auditor de securitate aeronautică.

Capitolul XII

DISPOZIȚII FINALE ȘI TRANZITORII

Articolul 55. Intrarea în vigoare

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

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

- a) va modifica actele sale normative în conformitate cu prezenta lege, după caz;
- b) va asigura elaborarea actelor și măsurilor necesare pentru implementarea prevederilor prezentei legi, după caz.

(3) La data intrării în vigoare a prezentei legi, Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 400–406, art. 356), cu modificările ulterioare, se abrogă.

PREȘEDINTELE PARLAMENTULUI Igor GROSU

NOTĂ DE FUNDAMENTARE
la proiectul de lege privind securitatea aeronautică

1. Denumirea sau numele autorului și, după caz, a/al participanților la elaborarea proiectului actului normativ

Proiectul de act normativ este elaborat de către Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (MIDR) în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă (AAC).

2. Condițiile ce au impus elaborarea proiectului actului normativ

2.1. Temeiul legal sau, după caz, sursa proiectului actului normativ

Proiectul de lege elaborat asigură realizarea a acțiunii normative nr. 193 din Anexa A, Capitolul 14 Politica de transport, Cluster 4: Agenda verde și conectivitatea sustenabilă din Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025. La fel și a prevederilor:

- **Anexei 17** „Securitatea aeronautică” la Convenția privind aviația civilă internațională și a altor tratate și acorduri internaționale la care Republica Moldova este parte;
- **Art. 15** „Securitatea aviației”, **alin. (3) și alin. (5)** din Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre din 26 iunie 2012;
- **Art. 6 alin. (2) și alin. (3) lit. a)** din Codul aerian al Republicii Moldova (publicat în Monitorul Oficial nr.95-104/189 din 23.03.2018).

2.2. Descrierea situației actuale și a problemelor care impun intervenția, inclusiv a cadrului normativ aplicabil și a deficiențelor/lacunelor normative

Securitatea aeronautică se referă la ansamblul măsurilor și procedurilor care trebuie implementate pentru asigurarea protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită.

Autoritățile internaționale angajate în stabilirea standardelor și practicilor în aviația civilă, cum ar fi Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), Conferința Europeană de Aviație Civilă (ECAC) reiterează continuu despre complexitatea domeniului respectiv, care implică nu doar axarea pe protecția fizică a aeronavelor și aeroporturilor, ci și pe protecția cibernetică și gestionarea riscurilor emergente într-un context internațional, astfel integrând și protecția sistemelor de navigație, de control al zborului și a altor platforme sensibile.

Decizia privind elaborarea unei legi în redacție nouă a fost condiționată de mai mulți factori. Respectiv, reglementarea unor aspecte noi în ceea ce privește securitatea cibernetică a sistemelor informaționale critice, a sistemelor de navigație aeriană, eliminarea prevederilor care în timp nu mai produc efecte juridice, excluderea reglementării excesive, unificarea reglementărilor în raport cu ajustările efectuate cadrului normativ conex domeniului, necesitatea ajustării la cerințele de tehnică legislativă conforme rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative etc., ceea ce constituie mai mult de 30 de % din volumul modificărilor, impune elaborarea actului normativ în redacție nouă.

Nu în ultimul rând, menționăm că în perioada 05.09.2023 – 15.09.2023 întreg sistemul național de securitate aeronautică a fost supus unui audit din partea OACI USAP CMA, în cadrul căruia domeniul a fost evaluat multilateral inclusiv și sub aspect de reglementare. Conform Raportului final prezentat de OACI, au fost identificate un șir de prevederi confuzii, contradictorii sau lipsa în totalitate a unor reglementări etc., fiind catalogate ca „Diferențe majore” și /sau „Deficiențe” în raport cu standardele și practicile stabilite la nivel internațional fiind obligatorii și similare pentru toate Statele semnatare, și înaintate măsuri concrete pentru remedierea acestora în cel mai scurt timp posibil.

3. Obiectivele urmărite și soluțiile propuse

3.1. Principalele prevederi ale proiectului și evidențierea elementelor noi

În esență, principalele prevederi ale proiectului instituie raporturi juridice pentru următoarele aspecte:

- a) dispoziții generale prin care se determină obiectul de reglementare, sfera de aplicare, definește noțiunile de bază;
- b) stabilește responsabilitățile autoritățile competente cu atribuții în securitatea aeronautică și mecanismul de interacțiune a acestora; instituie Comitetul Național de Securitate, Comisiile aeroportuare de securitate aeronautică și Grupul consultativ al părților interesate și rolul acestora;

- c) detaliază conținutul și structura Programului național de securitate aeronautică, Programul național al calității, Programului național de instruire și certificare, Programele de securitate ale operatorului aeroportuar, transportatorului aerian, al operatorului și a unei entități aeronautice;
- d) instituie măsurile preventive de securitate pentru securitatea aeroportuară, securitatea aeronavelor, securitatea sistemelor de navigație aeriană, securitatea cibernetică în domeniul securității aeronautice, pasageri și bagajele de mână, mărfuri și poșta, proviziile de bord/aeroport;
- e) stabilește cerințe specifice pentru echipamentele de securitate folosite pentru controlul de securitate, controlul accesului și pentru aplicarea altor măsuri de securitate. De asemenea stabilește cerințe pentru operarea și întreținerea tehnică a acestora;
- f) reglementează aspecte privind recrutarea și instruirea personalului care activează în domeniul securității aeronautice;
- g) determină acțiunile de răspuns la actele de intervenție ilicită;
- h) etc.

Proiectul legii privind securitatea aeronautică vine să substituie integral Legea privind securitatea aeronautică nr. 192/2019, care va fi abrogată odată cu adoptarea și intrarea în vigoare a proiectului, precum și să instituie cadrul normativ general în domeniul securității aviației civile prin stabilirea normelor de bază pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile.

Necesitatea elaborării unui act legislativ nou se datorează operării multiplelor modificări și completări în mai multe părți ale Legii nr. 192/2007 pentru asigurarea implementării Anexei 17 „Securitatea aeronautică” la Convenția privind aviația civilă internațională și a altor tratate și acorduri internaționale la care Republica Moldova este parte, în ceea ce privește aspectele de securitate aeronautică, precum și realizării obligațiilor de transpunere a actelor UE menționate, asumate prin Acordul privind Spațiul Aerian Comun dintre Republica Moldova și Uniunea Europeană și statele sale membre din 26 iunie 2012 (în continuare ASAC).

3.2. Opțiunile alternative analizate și motivele pentru care acestea nu au fost luate în considerare

Nu există opțiuni alternative

4. Analiza impactului de reglementare

4.1. Impactul asupra sectorului public

Proiectul aduce un impact semnificativ pentru a asigura o gestionare eficientă a măsurilor de securitate în domeniul aviației civile, contribuind la siguranța sectorului aeronautic.

În special autoritățile de supraveghere, control și forțele de ordine — trebuie să adapteze procedurile pentru a răspunde noilor cerințe, ceea ce duce la:

- Standardizare mai riguroasă a controalelor de securitate
- Riscuri reduse de incidente sau atacuri asupra infrastructurii aeriene
- Creșterea gradului de încredere a publicului și a partenerilor internaționali.

Un impact ar fi formarea și recalificarea profesională pentru personalul public implicat în securitate cât și investiții în echipamente moderne de screening și supraveghere.

4.2. Impactul financiar și argumentarea costurilor estimative

Nu are impact financiar.

4.3. Impactul asupra sectorului privat

Impactul asupra sectorului privat este cauzat de modul în care companiile din domeniul aviației și al serviciilor conexe gestionează securitatea în traficul aerian.

Și anume, recalificarea personalului de securitate, asigurarea certificării conforme standardelor internaționale și adaptarea culturii organizaționale la cerințe sporite de securitate, astfel va asigura consolidarea credibilității, facilitarea cooperării internaționale, creșterea încrederii pasagerilor, stabilitatea operațională și reducerea riscului reputațional.

4.4. Impactul social

Impactul social al acestui proiect este pozitiv, fiind determinat de creșterea încrederii în siguranța transporturilor aeriene și responsabilizarea societății în gestionarea riscurilor ce pot apărea, preocupări legate de intimitate și libertăți personale, în special în contextul măsurilor stricte de securitate, precum și asigurarea securității în transportul aerian.

4.4.1. Impactul asupra datelor cu caracter personal

În procesul de implementare și executare a proiectului de act normativ prelucrarea datelor cu caracter personal se va face strict prin asigurarea protecției drepturilor și libertăților fundamentale ale persoanei fizice cu privire la prelucrarea datelor cu caracter personal conform Legii nr. 133/2011 privind protecția datelor cu caracter personal.

În unele cazuri, măsurile de securitate avansate pot fi percepute de anumite segmente ale societății ca o formă de supraveghere excesivă, ceea ce poate genera dezbatere legate de intimitate și libertăți civile, dar procedurile efectuate se vor face strict conform cadrului normativ în scopul asigurării securității și siguranței aeronautice.

4.4.2. Impactul asupra echității și egalității de gen

Nu are impact asupra echității și egalității de gen

4.5. Impactul asupra mediului

Nu are impact asupra mediului

4.6. Alte impacturi și informații relevante

Nu sunt.

5. Compatibilitatea proiectului actului normativ cu legislația UE

Proiectul național constituie reglementări armonizate ale cadrului normativ european și transpune următoarele Regulamente comunitare:

- Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (Text cu relevanță pentru SEE), CELEX: 32008R0300, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 97 din 9 aprilie 2008, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aeronautice;

- Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aeronautice prevăzute în anexă la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, CELEX: 32009R0272, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 091 din 3 aprilie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 245/2013 al Comisiei din 19 martie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor în aeroporturile din UE Text cu relevanță pentru SEE;

- 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, CELEX: 32009R1254, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 338 din 19 decembrie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) 2016/2096 al Comisiei din 30 noiembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1254/2009 în ceea ce privește anumite criterii care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (Text cu relevanță pentru SEE).

În acest sens au fost elaborate și completate 3 Tabele de concordanță corespunzător rigorilor Legii nr. 100/2017 cu privire la actele normative, precum și a Hotărârea Guvernului nr. 1171/2018 pentru aprobarea Regulamentului privind armonizarea legislației Republicii Moldova cu legislația Uniunii Europene.

5.1. Măsuri normative necesare pentru transpunerea actelor juridice ale UE în legislația națională

a) obiectivele actului juridic al UE:

- Regulamentul (CE) nr. 300/2008 instituie norme și standarde de bază comune în materie de securitate aeronautică și de proceduri de monitorizare a punerii în aplicare a acestora;
- Regulamentul (CE) nr. 272/2009 prevede măsuri generale care completează standardele de bază comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008;
- Regulamentul (UE) nr. 1254/2009 stabilește criteriile care permit anumite derogări de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile.

b) gradul de transpunere a actului juridic al UE, precizându-se dacă transpunerea este totală, parțială sau selectivă:

Proiectul național asigură **transpunerea totală** ale actelor UE.

c) argumentarea introducerii unor reglementări care nu sunt prevăzute expres în actul juridic al UE și/sau care depășesc cerințele minime stabilite de acesta:

-

5.2. Măsuri normative care urmăresc crearea cadrului juridic intern necesar pentru implementarea legislației UE

Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică a constituit temei legal pentru crearea cadrului normativ conex. Astfel, în baza legii respective au fost elaborate și adoptate următoarele acte normative:

- Hotărârea Guvernului nr. 124/2021 cu privire la aprobarea Programului național de securitate, modificat ultima oară prin Hotărârea Guvernului nr. 942/2023;
- Ordin MIDR Nr. 142/2021 cu privire la aprobarea Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile (PNICSA), în proces de elaborare a unei noi ediții;
- Ordin MIDR Nr. 173/2021 cu privire la aprobarea Programului Național de Control al Calității în domeniul Aviației Civile (PNCCSA), în proces de elaborare a unei noi ediții;
- acte normative departamentale elaborate de către Autoritatea Aeronautică Civilă (Proceduri și instrucțiuni aeronautice civile, Cerințe tehnice, Materiale de îndrumare, Mijloace acceptabile de punere în conformitate, Directive operaționale, Circulare, Metodologii, etc.)

6. Avizarea și consultarea publică a proiectului actului normativ

În scopul respectării prevederilor Legii nr.239/2008 privind transparența în procesul decizional, anunțul cu privire la inițierea elaborării proiectului a fost plasat la data de 09.12.2024, pe pagina web oficială a Ministerului Infrastructurii și Dezvoltării Regionale (compartimentul „Transparență”, directoriul „Transparență decizională/Anunțuri de inițiere a politicilor”), pe portalul guvernamental [particip.gov.md](https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13643), la adresa - https://particip.gov.md/ro/document/stages/*/13643.

Proiectul va fi consultat și avizat cu părțile interesate și implicate în conformitate cu prevederile Legii nr.100/2017 privind actele normative. Astfel, în cadrul procesului de consultare/avizare, următoarele instituții sunt vizate:

Avizare:

- Ministerul Afacerilor Interne;
- Ministerul Apărării;
- Serviciul de Informații și Securitate;
- Serviciul de Protecție și Pază de Stat;
- Ministerul Finanțelor;
- Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv Agenția pentru Securitatea Cibernetică);
- Agenția Proprietății Publice
- Autoritatea Aeronautică Civilă;
- Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău”;
- Centrul de Armonizare a Legislației.

Informația privind rezultatele avizării va fi inclusă în sinteză după recepționarea avizelor respective.

7. Concluziile expertizelor

Proiectul va fi supus prezentării către autoritățile publice responsabile pentru efectuarea expertizei de compatibilitate cu legislația UE și ulterior expertizei anticorupție și a expertizei juridice, conform art. 34 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative. Concluziile expertizelor vor fi incluse în nota de fundamentare la proiectul actului normativ. Astfel, în cadrul procesului de elaborare a proiectului sunt incluse următoarele constatări:

a) Constatările expertizei de compatibilitate

Proiectul va fi supus expertizei de compatibilitate cu legislația UE în conformitate cu prevederile art. 35 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative, fiind prezentată expertiza Centrului de Armonizare a Legislației. Urmare recepționării expertizei de compatibilitate cu legislația UE, Tabelul de compatibilitate va fi ajustat, iar concluziile vor fi reflectate în Sinteza proiectului.

b) Constatările expertizei anticorupție

Proiectul va fi remis spre expertizare Centrului Național Anticorupție în conformitate cu prevederile art. 36 din Legea nr. 100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei anticorupție urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului anticorupție.

c) Constatările expertizei juridice

Proiectul va fi remis spre expertizare Ministerului Justiției conform art. 37 din Legea nr.100/2017 cu privire la actele normative.

Informația privind rezultatele expertizei juridice urmează a fi inclusă în sinteza obiecțiilor și propunerilor/recomandărilor urmare recepționării Raportului de expertiză juridică.

8. Modul de încorporare a actului în cadrul normativ existent

-

9. Măsuri necesare pentru implementarea prevederilor proiectului actului normativ

Guvernul, autoritățile competente și în special Autoritatea Aeronautică Civilă în calitate de autoritate administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile urmează să efectueze o evaluare a cadrului normativ special în vederea identificării normelor juridice incidente care pot fi supuse modificării. În cazul identificării unor astfel de norme, în termen de 12 luni de la data publicării legii se vor propune modificările corespunzătoare.

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Tabel de Concordanță

1. Titlul actului Uniunii Europene Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aeronautice prevăzute în anexă la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului, <i>CELEX: 32009R0272</i> , publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 091 din 3 aprilie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 245/2013 al Comisiei din 19 martie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor în aeroporturile din UE Text cu relevanță pentru SEE
Amendamente incluse: - Regulamentul (UE) nr. 245/2013 al Comisiei din 19 martie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor în aeroporturile din UE Text cu relevanță pentru SEE
2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul legii privind securitatea aeronautică
3. Gradul de compatibilitate Compatibil
4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5. Data întocmirii/actualizării Februarie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 1 Prezentul regulament prevede măsuri generale care completează standardele de bază comune prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pentru a: (a) permite metodele de control de securitate, în conformitate cu partea A din anexă; (b) interzice categoriile de articole, în conformitate cu partea B din anexă; (c) prezenta motivele pentru acordarea accesului în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat, în conformitate cu partea C din anexă; (d) permite metodele pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei, în conformitate cu partea D din anexă; (e) stabili criteriile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate ale țărilor terțe, în conformitate cu partea E din anexă;	HG 124/2021 PNSA Titlurile Capitolelor, Secțiunilor, Subsecțiunilor (conform prevederilor)	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(f) stabili condițiile în care mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și pentru a determina procesul de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont, în conformitate cu partea F din anexă; (g) stabili condițiile în care poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, în conformitate cu partea G din anexă; (h) stabili condițiile în care proviziile de bord și proviziile de aeroport sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și pentru a determina procesul de aprobare sau desemnare a furnizorilor abilitați și a furnizorilor cunoscuți, în conformitate cu partea H din anexă; (i) stabili criteriile de definire a părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat, în conformitate cu partea I din anexă;			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(j) stabili criteriile aplicabile pentru recrutarea persoanelor care vor aplica sau vor fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, controlului accesului și a altor măsuri de securitate, pentru recrutarea instructorilor de securitate, precum și pentru metodele de instruire a acestor persoane și a persoanelor cărora li se eliberează o legitimație de aeroport sau o legitimație de membru de echipaj, în conformitate cu partea J din anexă; și (k) stabili condițiile în care pot fi aplicate proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate, în conformitate cu partea K din anexă.			
Articolul 2 În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții: 1. „provizii de aeroport” înseamnă toate articolele care urmează să fie vândute, folosite sau puse la dispoziție în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor; 2. „provizii de bord” înseamnă toate articolele, în afară de:	Proiectul legii privind securitatea aeronautică Art. 3 Noțiuni principale <i>provizii de aeroport</i> - toate articolele care urmează să fie vândute, folosite sau puse la dispoziție în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor; <i>provizii de bord</i> - toate articolele, care urmează să fie luate la bordul unei aeronave pentru a fi utilizate, consumate sau	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) bagajele de mână; (b) obiecte transportate de alte persoane decât pasagerii; și (c) poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian, care urmează să fie luate la bordul unei aeronave pentru a fi utilizate, consumate sau cumpărate de către pasageri sau echipaj în timpul zborului; 3. „furnizor de provizii de bord abilitat” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă normele și standardele comune de securitate suficiente pentru a permite livrarea proviziilor de bord direct în aeronavă; 4. „furnizor de provizii de bord cunoscut” înseamnă un furnizor ale cărui proceduri respectă normele și standardele comune de securitate suficiente pentru a permite livrarea proviziilor de bord unui transportator aerian sau unui furnizor reglementat, nu direct în aeronavă; 5. „furnizor de provizii de aeroport cunoscut” înseamnă un furnizor ale cărui	cumpărate de către pasageri sau echipaj în timpul zborului, cu excepția: a) bagajelor de mână; b) obiectelor transportate de alte persoane decât pasagerii; și c) poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian HG 124/2021 PNSA pct. 328 2) furnizor de provizii de bord abilitat (furnizor abilitat) – furnizor ale cărui măsuri și proceduri de securitate aeronautică corespund normelor de securitate aeronautică și standardelor de bază într-o măsură suficientă pentru a permite livrarea proviziilor de bord direct în aeronavă; Noțiunile vor fi definite în Programul național de securitate în cadrul următorului amendament.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
proceduri respectă normele și standardele comune de securitate suficiente pentru a permite livrarea proviziilor de aeroport în zonele de securitate cu acces restricționat.			
Articolul 3 Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în <i>Jurnalul Oficial al Uniunii Europene</i>. Se aplică începând cu data menționată în normele de punere în aplicare, adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, dar nu mai târziu de 29 aprilie 2010. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Norme UE neaplicabile	Lipsesc
ANEXĂ			
PARTEA A. METODE DE CONTROL DE SECURITATE ACCEPTATE			
Normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot permite utilizarea următoarelor metode de control de securitate, fie individual, fie	HG 124/2021 PNSA PHG pct. 124. Persoanele, altele decât pasagerii, sunt supuse controlului de securitate de	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
combinat, ca mijloc principal sau secundar și în anumite condiții: 1. Pentru controlul de securitate al persoanelor: (a) control manual; (b) porți detectoare de metale; (c) detectoare portabile de metale; (d) câini dresați pentru detectarea de explozibili; precum și (e) echipamente de detectare a urmelor de explozibili; (f) scanere de securitate care nu utilizează radiații ionizante. 2. Pentru controlul de securitate al bagajelor de mână, al obiectelor transportate de alte persoane decât pasagerii, al poștei transportatorului aerian și al materialelor transportatorului aerian, cu excepția cazurilor în care acestea sunt încărcate în cala aeronavei și cu excepția proviziilor de bord și a proviziilor de aeroport: (a) percheziție manuală; (b) control vizual; (c) aparate cu raze X; (d) sisteme de detectare a explozibililor (EDS);	către 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 SED pot fi utilizate numai ca mijloace suplimentare de control de securitate. pct. 208. Bagajele de mână sunt supuse controlului de securitate prin utilizarea a cel puțin uneia dintre următoarele metode: 1) control manual; 2) echipamente cu raze X; 3) sisteme de detectare a explozibililor (EDS); 4) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (ETD); 4¹) software de detectare automată a articolelor interzise (APID) în combinație cu subpct. 3).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(e) câini dresați pentru detectarea explozibililor (EDD); (f) echipamente de detectare a urmelor de explozibili (EDT); (g) echipamentele dotate cu sistem de detectare a explozibililor lichizi. 3. Pentru controlul de securitate al bagajelor de mână, al mărfurilor și poștei, precum și al poștei transportatorului aerian și al materialelor transportatorului aerian care urmează să fie încărcate în cala aeronavei: (a) control manual; (b) control vizual; (c) echipamente cu raze X; (d) sisteme de detectare a explozibililor; (e) câini dresați pentru detectarea de explozibili; (f) echipamente de detecție a urmelor de explozibili (ETD); (g) cameră de simulare; și (h) echipamente de detecție a metalelor. Pentru a evalua metodele de control de securitate care utilizează tehnologii noi care nu au fost prevăzute în momentul adoptării prezentului regulament, normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate	pct. 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). 6¹) echipamente EVD pct. 332. Se utilizează, separat sau în combinație, următoarele mijloace sau metode de efectuare a controlului de securitate: 1) controlul vizual; 2) controlul manual; 3) echipamentele cu raze X; 4) sistemele de detectare a explozibililor (EDS); 5) echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD) în combinație cu subpct.1). 5¹) echipamente EVD aplicate în conformitate cu dispozițiile suplimentare		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot permite folosirea altor metode cu titlu experimental și pe o perioadă limitată, cu condiția ca aceste experimente să nu aducă atingere nivelului general de securitate.	emise de AAC și în combinație cu subpct. 1).”		
PARTEA B. CATEGORII DE ARTICOLE CARE POT FI INTERZISE			
Normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot interzice, în anumite condiții, introducerea uneia sau a tuturor categoriilor de articole de mai jos în zonele de securitate cu acces restricționat sau la bordul aeronavei: (a) pistoale, arme de foc sau alte dispozitive care lansează proiectile – dispozitive care pot fi utilizate sau par că pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave prin lansarea de proiectile; (b) dispozitive cu efect paralizant – dispozitive concepute special pentru a paraliza sau a imobiliza; (c) 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;	HG 124/2021 PNSA pct. 156. Următoarele categorii de articole sunt interzise de a fi introduse în zonele de securitate cu acces restricționat de către persoane, 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;	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(d) unelte de lucru – unelte care pot fi utilizate atât pentru a cauza vătămări grave, cât și pentru a pune în pericol siguranța aeronavei; (e) instrumente contondente – obiecte care pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave atunci când sunt folosite pentru a lovi; precum și (f) substanțe și dispozitive explozive și incendiare – substanțe și dispozitive explozive și incendiare care pot fi utilizate sau care par că pot fi utilizate pentru a cauza vătămări grave sau care pot pune în pericol siguranța aeronavei.	f) arcuri, arbaletе 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 spray-uri neutralizante și incapacitate, cum ar fi spray-uri cu substanțe iritant-lacrimogene, spray-uri cu piper, spray-uri cu ardei iute, gaze lacrimogene, spray-uri cu acid și spray-uri 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;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	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.		
PARTEA B1. LICHIDE, AEROSOLI ȘI GELURI			
Este permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat a lichidelor, aerosolilor și gelurilor, cu condiția ca ele să fie supuse controlului de securitate sau să fie exceptate de la acest tip de control, în conformitate cu normele de punere în aplicare adoptate în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008.	HG 124/2021 PNSA PHG pct. 200. Este permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor a lichidelor, a aerosolilor și a gelurilor, cu condiția că sunt supuse controlului de securitate sau sunt exceptate de la acest tip de control, în conformitate cu prevederile prezentului capitol.	Compatibil	Lipsesc
PARTEA C. CONTROLUL ACCESULUI: MOTIVE PENTRU ACORDAREA ACCESULUI ÎN ZONA DE OPERAȚIUNI AERIENE ȘI ÎN ZONELE DE SECURITATE CU ACCES RESTRICȚIONAT			
Accesul în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat se acordă în conformitate cu următoarele criterii: 1. Accesul în zona de operațiuni aeriene poate fi permis numai dacă persoanele	HG 124/2021 PNSA pct. 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	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în zona respectivă. Pentru a obține accesul în zona de operațiuni aeriene, persoana trebuie să dețină o autorizație. Pentru a obține accesul în zona de operațiuni aeriene, vehiculul trebuie să aibă un permis. 2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat poate fi permis numai dacă persoanele sau vehiculele au un motiv întemeiat să se afle în zonele respective. Pentru a obține accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, persoana trebuie să dețină o autorizație. Pentru a obține accesul în zonele de securitate cu acces restricționat, vehiculul trebuie să prezinte un permis de acces.	escorta unor persoane autorizate, sunt considerate a avea un motiv întemeiat. pct. 85. Pentru ca unei persoane să i se permită accesul în zona de operațiuni aeriene, aceasta va deține o autorizație. pct. 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. pct. 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. pct. 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 2) legitimație de membru de echipaj valabilă; sau 3) legitimație de aeroport valabilă; sau		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	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.		
6.8.3.10. Măsurile de securitate privind mărfurile și poșta care sosesc dintr-o țară terță trebuie să facă și ele obiectul dispozițiilor suplimentare prevăzute în Decizia de punere în aplicare C(2015) 8005.		Norme UE neaplicabile	Lipsește
PARTEA D. METODE ACCEPTATE PENTRU CONTROLUL VEHICULELOR, CONTROALELE ȘI EXAMINĂRILE DE SECURITATE ALE AERONAVEI			
Normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot permite utilizarea următoarelor metode pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei, fie individual, fie combinat, ca mijloc principal sau secundar și în anumite condiții:	HG 124/2021 PNSA pct. 165. Modalitățile de efectuare a examinării de securitate a aeronavelor fac obiectul dispozițiilor suplimentare emise de AAC.	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) control manual; (b) control vizual; (c) câini dresați pentru detectarea de explozibili; precum și (d) echipamente de detectare a urmelor de explozibili. Pentru a evalua metode de control care utilizează tehnologii noi care nu au fost prevăzute în momentul adoptării prezentului regulament, normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot permite folosirea altor metode cu titlu experimental și pe o perioadă limitată, cu condiția ca aceste experimente să nu aducă atingere nivelului general de securitate.			
PARTEA E. CRITERII DE RECUNOAȘTERE A ECHIVALENȚEI STANDARDELOR DE SECURITATE ALE ȚĂRILOR TERȚE			
Comisia recunoaște echivalența standardelor de securitate ale țărilor terțe în funcție de următoarele criterii: (a) țara terță respectivă este în bune relații de cooperare cu Comunitatea și statele sale membre; (b) Comisia a verificat că țara terță respectivă aplică în mod satisfăcător		Norme UE neaplicabile	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
standardele de securitate aeronautică, inclusiv controlul calității; precum și (c) Comisia a verificat că: — în ceea ce privește pasagerii și bagajele de mână, se aplică măsuri de securitate echivalente celor stabilite în secțiunile 1, 3, 11 și 12 și la punctele 4.1 și 4.2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, precum și în alte acte conexe de punere în aplicare; — în ceea ce privește bagajele de cală, se aplică măsuri de securitate echivalente celor stabilite în secțiunile 1, 3, 5, 11 și 12 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, precum și în alte acte conexe de punere în aplicare; — în ceea ce privește mărfurile și poșta, se aplică măsuri de securitate echivalente celor stabilite în secțiunile 1, 3, 6, 11 și 12 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, precum și în alte acte conexe de punere în aplicare; și/sau — în ceea ce privește securitatea aeronavei, se aplică măsuri de securitate echivalente celor stabilite în secțiunile 1, 3, 11 și 12 și la punctele 4.1 și 4.2 din			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, precum și în alte acte conexe de punere în aplicare.			
PARTEA F. MĂRFURILE ȘI POȘTA			
1. Mărfurile și poșta: condițiile în care sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate Mărfurile și poșta care urmează să fie încărcate pe o aeronavă sunt supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care: (a) un agent abilitat a aplicat expedierii măsurile de securitate și expedierea a fost protejată de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acelor măsuri de securitate; sau (b) un expeditor cunoscut a aplicat expedierii măsurile de securitate și expedierea a fost protejată de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acelor măsuri de securitate; sau (c) un expeditor cu cont a aplicat expedierii măsurile de securitate, expedierea a fost protejată de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acelor măsuri de securitate, iar	HG 124/2021 PNSA PHG 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 a fost protejată împotriva oricărei intervenții neautorizate din momentul aplicării respectivelor măsuri de securitate și până la încărcare; 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 poșta destinată transportului aerian identificabilă și până la încărcare.	Norme UE neaplicabile	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
mărfurile sunt transportate cu avioane de marfă sau poșta cu aeronave poștale; sau (d) au fost aplicate măsuri de securitate pentru mărfurile transferate și pentru poșta transferată, în conformitate cu punctul 6.1.2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008. 2. Mărfurile și poșta: procesul de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont Se aplică următorul proces de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont: 1. Agenții abilitați trebuie să fie aprobați de autoritatea competentă. Pentru a obține aprobarea ca agent abilitat, solicitantul prezintă o documentație privind standardele de securitate aeronautică, după care este supus unei verificări la fața locului pentru a se asigura că acesta respectă standardele cerute.	pct. 275. Agenții abilitați sunt aprobați de AAC. pct. 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 prezentului Program, 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;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
2. Expeditorii cunoscuți sunt aprobați de autoritatea competentă. Pentru a obține aprobarea ca expeditor cunoscut, solicitantul prezintă o documentație privind standardele de securitate aeronautică, după care este supus unei verificări la fața locului pentru a se asigura că acesta respectă standardele cerute. Ca alternativă la procedura de aprobare, autoritatea competentă poate permite unui expeditor cunoscut să fie desemnat de către un agent abilitat până la o dată ce va fi stabilită în normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008. 3. Expeditorii cu cont trebuie să fie desemnați de un agent abilitat. Pentru a desemna un expeditor cu cont, agentul abilitat se asigură că viitorul expeditor cu cont furnizează informații privind standardele de securitate aeronautică și îl validează.	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 prezentului Program, inclusiv cerințele altor acte normative subsecvente acestora; 6) dacă AAC consideră că informațiile furnizate în temeiul subpct.1)-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 subpct.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		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	prezentului Program, 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.		
PARTEA G. POȘTA TRANSPORTATORULUI AERIAN ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORULUI AERIAN: CONDIȚIILE ÎN CARE SUNT SUPUSE CONTROLULUI DE SECURITATE SAU ALTOR MĂSURI DE SECURITATE			
Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian care urmează a fi încărcate în cala unei aeronave sunt fie supuse controlului de securitate, precum bagajele de cală, fie supuse aceluiași măsuri de securitate, precum mărfurile și poșta. Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian care urmează a fi încărcate în orice altă parte a avionului decât cala sunt supuse aceluiași control de securitate ca bagajele de mână.	HG 124/2021 PNSA PHG pct. 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); 6¹) echipamente EVD.	Compatibil	Lipsește
PARTEA H. PROVIZIILE DE BORD ȘI PROVIZIILE DE AEROPORT			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Proviziile de bord și proviziile de aeroport: condițiile în care sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate 1. Proviziile de bord care urmează să fie încărcate pe o aeronavă sunt supuse controlului de securitate, cu excepția cazului în care: (a) au făcut obiectul unor măsuri de securitate din partea transportatorului 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 (b) au făcut obiectul unor măsuri de securitate din partea unui furnizor abilitat și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la livrarea la aeronavă, sau, dacă este cazul, transportatorului aerian sau altui furnizor abilitat; sau (c) au făcut obiectul unor măsuri de securitate din partea unui furnizor cunoscut și au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul	HG 124/2021 PNSA pct. 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; 2) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către un furnizor de provizii de bord abilitat (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; 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.	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aplicării acestor măsuri până la livrarea la transportatorul aerian sau la furnizorul abilitat. 2. Proviziile de aeroport trebuie să fie supuse controlului de securitate înainte de a le fi permisă introducerea în zonele de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care au făcut obiectul unor măsuri de securitate din partea unui furnizor cunoscut, iar proviziile au fost protejate de orice intervenție neautorizată din momentul aplicării acestor măsuri până la sosirea acestora în zona de securitate cu acces restricționat. 2. Proviziile de bord și proviziile de aeroport: procesul de aprobare sau desemnare a furnizorilor abilitați și a furnizorilor cunoscuți 1. Furnizorii de provizii de bord abilitați trebuie să fie aprobați de autoritatea competentă până la o dată care urmează a fi stabilită de normele de punere în aplicare, în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008. Pentru a obține aprobarea ca agent abilitat, solicitantul prezintă o	pct. 365. Proviziile de aeroport trebuie supuse controlului de securitate înainte de a se permite introducerea lor în zonele de securitate cu acces restricționat, cu excepția cazului în care: 1) proviziile au fost supuse măsurilor de securitate necesare de către 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.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
documentație privind standardele de securitate aeronautică, după care este supus unei verificări la fața locului pentru a se asigura că acesta respectă standardele cerute. 2. Furnizorii de provizii de bord cunoscuți trebuie să fie desemnați de către operatorul sau entitatea către care fac livrările. Pentru a desemna un furnizor de provizii de bord cunoscut, operatorul sau entitatea către care acesta face livrările se asigură că viitorul furnizor cunoscut prezintă o documentație privind standardele de securitate aeronautică și îl validează. 3. Furnizorii de provizii de aeroport cunoscuți trebuie să fie desemnați de către operatorul aeroportuar. Pentru a desemna un furnizor de provizii de aeroport cunoscut, operatorul aeroportuar se asigură că viitorul furnizor cunoscut prezintă o documentație privind standardele de securitate aeronautică și îl validează.			
PARTEA I. CRITERII DE DEFINIRE A PĂRȚILOR CRITICE ALE ZONELOR DE SECURITATE CU ACCES RESTRICȚIONAT			
Definirea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat trebuie să	HG 124/2021 PNSA	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
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).	pct. 78. Definirea și delimitarea părților critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat trebuie să fie făcută astfel 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).		
PARTEA J. RECRUTAREA PERSONALULUI ȘI METODE DE INSTRUIRE			
1. Criterii pentru recrutarea personalului Se aplică următoarele criterii, atât pentru recrutarea persoanelor care vor pune în aplicare, cât și a celor care vor fi responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului și a altor măsuri de securitate, precum și pentru recrutarea instructorilor: (a) aceste persoane trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor sau printr-o verificare înainte de angajare, în conformitate cu legislația națională; și	HG 124/2021 PNSA PHG pct. 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 cu responsabilități generale la nivel național legate de asigurarea faptului că programele de securitate și implementarea acestora respectă prevederile legale (manageri de securitate); 3) instructorii de securitate	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) aceste persoane trebuie să aibă aptitudinile necesare pentru a îndeplini sarcinile care le sunt atribuite. 2. Metode de instruire Normele de punere în aplicare ce urmează a fi adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot impune ca: (a) persoanele care pun în aplicare sau cele care sunt responsabile de aplicarea controlului de securitate, a controlului accesului și a altor măsuri de securitate, (b) instructorii, și (c) persoanele cărora li se eliberează o legitimație de aeroport sau o legitimație de membru de echipaj, să beneficieze de o instruire teoretică, practică și/sau de o pregătire la locul de muncă.	PNICSA Ordin MIDR nr. 85/2025 pct. 62. Orice persoană, care urmează să fie angajată de oricare dintre entitățile prevăzute la pct.6, este supusă, în cadrul procesului de recrutare, unei verificări a antecedentelor și trebuie să promoveze această verificare. După angajare, această verificare este efectuată periodic la intervale regulate, stabilite în PNSA.		
PARTEA K. CONDIȚII ÎN CARE POT FI APLICATE PROCEDURI SPECIALE DE SECURITATE SAU DEROGĂRI DE LA MĂSURILE DE SECURITATE			
Normele de punere în aplicare care urmează să fie adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 pot	Proiectul legii privind securitatea aeronautică	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
permite proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate, cu condiția ca: (a) procedura sau derogarea să fie stabilită de Comisie sau de autoritatea competentă; și (b) să existe motive obiective care să justifice procedura sau derogarea.	Articolul 22. Măsuri alternative de securitate aeronautică (1) Se aplică măsuri alternative de securitate aeronautică care să asigure un nivel adecvat de protecție pe baza unei evaluări a riscurilor aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, pe aeroporturi sau în zone demarcate ale aeroporturilor unde traficul este limitat la una sau mai multe dintre următoarele categorii: a) zboruri ale aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 15000 kg; b) elicoptere; c) zboruri de stat, militare și ale forțelor de ordine; d) zboruri ale serviciilor de stingere a incendiilor; e) zboruri ale serviciilor medicale, ale serviciilor de urgență sau de salvare; f) zboruri în scopul cercetării și al dezvoltării; g) zboruri pentru lucrări aeriene; h) zboruri pentru acordarea ajutorului umanitar; i) zborurile operate de transportatori aerieni, de fabricanți de aeronave sau de societăți de întreținere, care nu implică transportul de pasageri, de bagaje sau de marfă și poștă;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	j) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45500 kg, deținute de o companie pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei; k) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, închiriate (contract charter sau contract de leasing) în totalitate de o companie de la un operator de aeronave cu care are un acord scris pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei; l) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, pentru transportul proprietarului aeronavelor și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor. (2) În cazul zborurilor care intră sub incidența punctului (1) alin. j) – l), dar efectuate cu o aeronavă cu o masă maximă la decolare de minimum 45 500 de kilograme, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate, în cazuri excepționale și pe baza unei evaluări a riscurilor pentru fiecare caz în parte, să deroge de la limita de greutate prevăzută în aceste categorii.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile

Tabel de Concordanță

1. Titlul actului Uniunii Europene REGULAMENTUL (CE) NR. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind normele comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, CELEX: 32008R0300 , publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 97 din 9 aprilie 2008, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile.
Amendamente incluse - Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010
2. Titlul proiectului de act normative național Proiectul legii privind securitatea aeronautică
3. Gradul de compatibilitate Compatibil
4. Autoritatea/persoana responsabilă Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale
5. Data întocmirii/actualizării Februarie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 1 Obiective (1) Prezentul regulament stabilește norme comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile. De asemenea, acesta oferă baza unei interpretări comune a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională.	Proiectul de legea privind securitatea aeronautică Articolul 1. Obiectul de reglementare și sfera de aplicare (1) Prezenta lege instituie norme de bază în vederea protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aeronautică. (2) Prezenta lege asigură implementarea cerințelor Anexei 17 „Securitatea aeronautică” la Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago la 7 decembrie 1944, ratificată prin Hotărârea Parlamentului nr. 97/1994, inclusiv toate amendamentele ulterioare ale acesteia.	Compatibil	Lipsesc
(2) Mijloacele pentru realizarea obiectivelor stabilite la alineatul (1) sunt următoarele: (a) stabilirea unor norme comune și a unor standarde de bază comune privind securitatea aeronautică; (b) mecanismele de monitorizare a respectării acestora.	Articolul 1. Obiectul de reglementare și sfera de aplicare (3) Pentru realizarea obiectivelor stabilite la alin. (1) și (2) sunt utilizate următoarele mijloace: a) instituirea cadrului normativ și a cerințelor în domeniul securității aeronautice (în continuare – cerințe); b) instituirea mecanismelor de monitorizare a respectării cerințelor în domeniul securității aeronautice.	Compatibil	Lipsesc
Articolul 2 Domeniul de aplicare (1) Prezentul regulament se aplică:	Articolul 1. Obiectul de reglementare și sfera de aplicare (4) Prezenta lege se aplică:	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) tuturor aeroporturilor sau părților de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare; (b) tuturor operatorilor, inclusiv transportatorilor aerieni, care furnizează servicii în aeroporturile menționate la litera (a); (c) tuturor entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la litera (a) sau prin intermediul acestora.	a) autorităților și structurilor cu competențe în domeniul securității aeronautice; b) tuturor aeroporturilor și părților de aeroporturi, situate pe teritoriul Republicii Moldova care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare; c) tuturor operatorilor, inclusiv transportatorilor aerieni, care furnizează servicii în aeroporturile indicate la lit. b); d) tuturor entităților aeronautice care aplică măsuri 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 lit. b) sau prin intermediul acestora.		
(2) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a Regatului Unit, în ceea ce privește litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.	-	Norme UE neaplicabile	Lipsesc
Articolul 3 Definiții În înțelesul prezentului regulament: 1. „aviație civilă” înseamnă orice operațiune de transport aerian efectuată de	Articolul 3. Noțiuni principale <i>aviație civilă</i> – orice operațiune de transport aerian efectuată de o aeronavă civilă, excluzând operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
o aeronavă civilă, excluzând operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională; 2. „securitate aeronautică” înseamnă combinarea măsurilor și resurselor umane și materiale, menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile; 3. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere angajată sau care se oferă să se angajeze într-o operațiune de transport aerian; 4. „transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de operare valabile sau a unui document echivalent; 5. „transportor aerian comunitar” înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (6);	articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională; <i>securitate aeronautică</i> – ansamblul măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, al resurselor umane și materiale destinat asigurării protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită; <i>operator</i> - persoană fizică sau juridică, organizație sau întreprindere angajată sau care se oferă să se angajeze într-o operațiune de transport aerian; <i>transportator aerian</i> – operator aerian certificat, deținător a unui certificat de operator aerian (AOC) valabil sau echivalentul acestuia, care efectuează operațiuni de transport aerian comercial; -		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
6. „entitate” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere, alta decât un operator; 7. „articole interzise” înseamnă arme, explozivi sau alte dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenție ilicită care pune în pericol securitatea aviației civile; 8. „control de securitate” înseamnă aplicarea unor mijloace tehnice sau de altă natură cu scopul de a identifica și/sau detecta articolele interzise; 9. „măsură de securitate” înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni introducerea unor articole interzise; 10. „controlul accesului” înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni intrarea unor persoane și/sau vehicule neautorizate ori a ambelor; 11. „zonă de operațiuni aeriene” înseamnă zona de circulație a unui aeroport, terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni din acestea, la care accesul este restricționat;	<i>entitate aeronautică</i> – persoană, organizație sau întreprindere alta decât un operator; <i>articole interzise</i> – arme, explozivi sau alte dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenție ilicită care pune în pericol securitatea aeronautică; <i>control de securitate aeronautică</i> – procedură de verificare, cu aplicarea mijloacelor tehnice sau de altă natură, efectuată în scopul identificării și/sau depistării armelor, explozivelor sau altor dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi utilizate pentru comiterea actelor de intervenție ilicită; <i>măsură de securitate</i> – aplicarea de mijloace prin care se poate preveni introducerea unor articole interzise; <i>controlul accesului</i> – aplicarea echipamentelor de securitate aeronautică prin care se poate preveni intrarea neautorizată unor persoane și/sau vehicule ori a ambelor; <i>zonă de operațiuni aeriene</i> – zona de circulație a unui aeroport, terenurile și		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
12. „zonă non-restricționată” înseamnă acele zone ale unui aeroport, inclusiv terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni ale acestora din afara zonei de operațiuni aeriene; 13. „zonă de securitate cu acces restricționat” înseamnă acea parte din zona de operațiuni aeriene în care, pe lângă faptul că accesul este restricționat, se aplică și alte standarde de securitate aeronautică; 14. „zonă demarcată” înseamnă o zonă care este separată prin controlul accesului fie de alte zone de securitate cu acces restricționat, fie, în cazul în care chiar zona demarcată este o zonă de securitate cu acces restricționat, de alte zone de securitate cu acces restricționat ale unui aeroport; 15. „verificarea antecedentelor” înseamnă verificarea înregistrată a identității unei persoane, inclusiv a cazierului său judiciar, ca parte a evaluării dacă respectiva persoană este abilitată să pătrundă neînsoțită în zonele de securitate cu acces restricționat; 16. „pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în transfer” înseamnă pasageri, bagaje,	clădirile adiacente sau porțiuni din acestea, la care accesul este controlat; <i>zonă non-restricționată</i> – zonă a unui aeroport, inclusiv terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni ale acestora din afara zonei de operațiuni aeriene; <i>zonă de securitate cu acces restricționat</i> – acea parte din zona de operațiuni aeriene destinate aeronavelor care sunt identificate ca zone cu risc sporit, unde pe lângă faptul că accesul este restricționat, se aplică și alte măsuri și proceduri de securitate aeronautică. <i>zonă demarcată</i> – spațiu separat prin puncte de control al accesului de o zonă de securitate cu acces restricționat ori, în cazul în care zona demarcată reprezintă o zonă de securitate cu acces restricționat, de alte zone de securitate cu acces restricționat; <i>verificarea antecedentelor</i> – verificarea identității unei persoane și a experienței sale anterioare, a cazierului judiciar al acesteia și orice alte informații relevante pentru evaluarea persoanei în conformitate cu legislația națională, ca parte a evaluării dacă respectiva persoană este abilitată să pătrundă		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
mărfuri sau poștă care pleacă cu o altă aeronavă decât cea cu care au sosit; 17. „pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în tranzit” înseamnă pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu aceeași aeronavă cu care au sosit; 18. „pasager potențial perturbator” înseamnă un pasager care este fie deportat, fie considerat inadmisibil din motive de imigrație, fie reținut conform legii; 19. „bagaj de mână” înseamnă bagaj care poate fi transportat în cabina unei aeronave; 20. „bagaj de cală” înseamnă bagaj care poate fi transportat în cala unei aeronave; 21. „bagaj de cală însoțit” înseamnă bagaj transportat în cala unei aeronave, înregistrat pentru un zbor de către un pasager care călătorește cu aceeași aeronavă; 22. „poșta transportatorului aerian” înseamnă poșta pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât și destinatar; 23. „materialele transportatorului aerian” înseamnă materialele pentru care atât expeditorul, cât și destinatarul sunt	neînsoțită în zonele de securitate cu acces restricționat; <i>pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în transfer</i> – pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu o altă aeronavă decât cea cu care au sosit; <i>pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în tranzit</i> – pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu aceeași aeronavă cu care au sosit; <i>pasager potențial perturbator</i> – pasager care fie este deportat, fie i-a fost interzisă, de către autoritățile competente, intrarea pe teritoriul unui stat, fie este reținut conform legii; <i>bagaj de mână</i> – bagaj care poate fi transportat în cabina unei aeronave; <i>bagaj de cală</i> – bagaj care poate fi transportat în cala unei aeronave; <i>bagaj de cală însoțit</i> – bagaj transportat în cala unei aeronave, înregistrat pentru un zbor de către un pasager care călătorește cu aeronava respectivă; <i>poșta transportatorului aerian</i> – poșta pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât și destinatar;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
transportatori aerieni sau care sunt folosite de un transportator aerian; 24. „poștă” înseamnă trimitere de corespondență și alte articole, altele decât poșta transportatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale; 25. „mărfuri” înseamnă orice bun, altul decât bagajele, poșta, poșta transportatorului aerian, materialele transportatorului aerian și proviziile de bord, care poate fi transportat la bordul unei aeronave; 26. „agent abilitat” înseamnă un transportator aerian, agent, expeditor sau altă entitate care asigură măsurile de securitate în ceea ce privește transportul de marfă sau poștă; 27. „expeditor cunoscut” înseamnă un expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor comune de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri sau al poștei de către orice aeronavă;	<i>materialele transportatorului aerian</i> – materialele pentru care atât expeditorul, cât și destinatarul sunt transportatori aerieni sau care sunt folosite de un transportator aerian; <i>poștă</i> - trimitere de corespondență și alte articole, altele decât poșta transportatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale; <i>mărfuri</i> – orice bunuri transportate cu o aeronavă, altele decât poșta, proviziile și bagajele însoțite sau manipulate greșit; <i>agent abilitat</i> – un agent, expeditor sau orice altă entitate aeronautică care desfășoară activități comerciale cu un transportator aerian și furnizează controale de securitate care sunt acceptate sau cerute de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ar în ceea ce privește marfa sau poșta;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
28. „expeditor cu cont” înseamnă un expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor comune de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri de către avioanele de marfă sau al poștei de către aeronavele poștale; 29. „controlul de securitate al aeronavei” înseamnă inspecția acelor părți ale interiorului unei aeronave la care ar fi putut avea acces pasagerii și inspecția calei aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a intervențiilor ilicite îndreptate împotriva aeronavei; 30. „examinarea de securitate a aeronavei” înseamnă inspecția interiorului și a exteriorului accesibil al aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a intervențiilor ilicite care pun în pericol securitatea aeronavei; 31. „agent de securitate la bord” înseamnă o persoană care este angajată de un stat pentru a călători la bordul unei aeronave a unui transportator aerian licențiat de statul respectiv cu scopul de a proteja aeronava și ocupanții acesteia împotriva acțiunilor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea zborului.	<i>expeditor cunoscut</i> - expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează cerințelor de securitate aeronautică într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri sau al poștei de către orice aeronavă; - <i>control de securitate aeronautică</i> – procedură de verificare, cu aplicarea mijloacelor tehnice sau de altă natură, efectuată în scopul identificării și/sau depistării armelor, explozivelor sau altor dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi utilizate pentru comiterea actelor de intervenție ilicită; <i>examinare de securitate a aeronavei</i> – procedură de verificare detaliată a interiorului și exteriorului aeronavei în scopul identificării și/sau depistării armelor, explozivelor sau altor dispozitive, articole sau substanțe periculoase; <i>agent de securitate la bord</i> – persoană abilitată de statul operatorului aerian și/sau de statul de înmatriculare a aeronavei pentru a călători la bordul unei aeronave cu scopul protecției aeronavei și persoanelor aflate la bordul acesteia împotriva actelor de intervenție		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	ilicită. Aceasta exclude persoanele angajate pentru a oferi protecție personală exclusivă pentru una sau mai multe persoane specifice care călătoresc cu aeronava, cum ar fi bodyguardii personali;		
Articolul 4 Standarde de bază comune (1) Standardele de bază comune pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită, care pun în pericol securitatea aviației civile, figurează în anexă. Alte standarde de bază comune, care nu au fost prevăzute până la data intrării în vigoare a prezentului regulament, trebuie adăugate la anexă în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat.	Correspondenții naționali sunt indicați în TC pentru anexă „Anexa I STANDARDE DE BAZĂ COMUNE PENTRU PROTECȚIA AVIAȚIEI CIVILE ÎMPOTRIVA ACTELOR DE INTERVENȚIE ILICITĂ (ARTICOLUL 4)”		
(2) Măsurile generale, destinate să modifice elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1), prin completarea acestora, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 19 alineatul (3). Aceste măsuri generale vizează: (a) metodele de control de securitate;	Articolul 4. Autoritățile competente în domeniul securității aeronautice (2) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile exercită următoarele atribuții principale: a) elaborează și prezintă spre adoptare Guvernului proiecte de acte normative și proiecte de documente de politici în domeniul securității aeronautice;	Parțial compatibil	Prevederi care vizează Procedura Comitetului în materie de amendare a Regulamentului UE Ulterior adoptării modificărilor la nivelul UE, RM se va alinia la acestea prin modificarea și adaptarea cadrului normativ național

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) categoriile de articole care pot fi interzise; (c) în ceea ce privește controlul accesului, motivele pentru acordarea accesului în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat; (d) metodele permise pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei; (e) criteriile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate ale țărilor terțe; (f) condițiile în care mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont; (g) condițiile în care poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate; (h) condițiile în care proviziile de bord și proviziile de aeroport sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a furnizorilor reglementați și a furnizorilor cunoscuți;			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(i) criteriile de definire a părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat; (j) criteriile de recrutare a personalului și metodele de instruire; (k) condițiile în care pot fi aplicate proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate; și (l) orice măsuri generale menite să modifice prin completare elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și care nu sunt prevăzute la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).			
(3) Măsurile detaliate privind punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și măsurile generale prevăzute la alineatul (2) se stabilesc în conformitate cu procedura de reglementare prevăzută la articolul 19 alineatul (2). Acestea includ:	Articolul 4. Autoritățile competente în domeniul securității aeronautice (2) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile exercită următoarele atribuții principale: a) elaborează și prezintă spre adoptare Guvernului proiecte de acte normative și proiecte de documente de politici în domeniul securității aeronautice;		Prevederi care vizează Procedura Comitetului în materie de amendare a Regulamentului UE Ulterior adoptării modificărilor la nivelul UE, RM se va alinia la acestea prin modificarea și adaptarea cadrului normativ național

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) cerințele și procedurile de control de securitate; (b) o listă a articolelor interzise; (c) cerințele și procedurile de control al accesului; (d) cerințele și procedurile de control al vehiculelor, de control și de examinare de securitate a aeronavei; (e) deciziile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate aplicate în țări terțe; (f) în ceea ce privește mărfurile și poșta, procedurile de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia; (g) cerințele și procedurile cu privire la măsurile de securitate aplicabile poștei transportatorului aerian și materialelor transportatorului aerian; (h) în ceea ce privește proviziile de bord și proviziile de aeroport, procedurile de aprobare sau desemnare a furnizorilor abilitați și a furnizorilor cunoscuți, precum			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia; (i) definirea părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat; (j) cerințele de recrutare și de instruire a personalului; (k) procedurile speciale de securitate sau derogările de la măsurile de securitate; (l) specificațiile tehnice și procedurile de aprobare și utilizare a echipamentului de securitate; și (m) cerințele și procedurile de acțiune cu privire la pasagerii potențial perturbatori.			
(4) Comisia stabilește criterii, prin modificarea prezentului regulament printr-o decizie în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3), pentru a permite statelor membre unele derogări de la standardele de bază comune menționate la alineatul (1), precum și adoptarea de măsuri de securitate alternative care furnizează un nivel de protecție adecvat pe baza unei evaluări locale a riscului. Astfel de măsuri alternative se justifică prin aspecte ce țin cont de mărimea aeronavei sau de natura, dimensiunile sau frecvența operațiunilor sau a altor activități specifice.	-	Incompatibil	Prevederi care vizează Procedura Comitetului în materie de amendare a Regulamentului UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4). Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri.			
(5) Statele membre asigură aplicarea pe teritoriul lor a standardelor de bază comune menționate la alineatul (1). În cazul în care un stat membru are motive de a considera că nivelul de securitate aeronautică a fost compromis printr-o violare a sistemului de securitate, acesta asigură adoptarea de acțiuni adecvate și prompte în scopul de a îndrepta situația și a asigura continuitatea securității aviației civile.	RM asigură implementarea standardelor de bază menționate la aliniatul (1), la nivel național, prin: - Legea nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică civilă; - HG nr. 124/2021 pentru aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile; - Programul național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr. 142/2021; - Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul nr. 173/2021.	Compatibil	
Articolul 5 Costurile privind securitatea Sub rezerva normelor relevante de drept comunitar, fiecare stat membru poate determina circumstanțele și măsura în care costurile măsurilor de securitate adoptate în temeiul prezentului regulament pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ar trebui să fie	Articolul 53. Costuri privind asigurarea securității aeronautice (1) Pentru acoperirea cheltuielilor aferente asigurării securității aeronautice se aplică taxa pentru asigurarea securității aeronautice. (2) Condițiile de aplicare și metodologia privind baza de calcul a taxei pentru asigurarea securității	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
suportate de stat, entitățile aeroportuare, transportatorii aerieni, alte agenții competente sau utilizatori. După caz și în conformitate cu dreptul comunitar, statele membre pot să contribuie împreună cu utilizatorii la costurile unor măsuri de securitate mai stricte adoptate în temeiul prezentului regulament. În măsura în care este posibil, toate tarifele sau transferurile de costuri privind securitatea sunt raportate direct la costurile de furnizare a serviciilor de securitate în cauză și sunt menite să nu recupereze mai mult decât costurile relevante implicate.	aeronautice, precum și repartizarea resurselor acumulate din aceasta se aprobă de către Guvern. (3) Unor categorii de operatori aerieni li se pot asigura, la cererea acestora sau în cazul clasificării cursei aeriene, conform art. 52 alin. (2), drept cursă aeriană cu nivel sporit de pericol, măsuri suplimentare de securitate aeronautică, cu achitarea costurilor aferente de către operatorul aerian respectiv. (4) Operatorii aeroportuari prezintă lunar organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicii în domeniul aviației civile raportul privind resursele financiare acumulate din taxa pentru asigurarea securității aeronautice.		
Articolul 6 Aplicarea unor măsuri mai stricte de către statele membre (1) Statele membre pot să aplice măsuri mai stricte decât standardele de bază comune menționate la articolul 4. În acest caz, acestea acționează pe baza unei evaluări a riscului și în conformitate cu dreptul comunitar. Măsurile mai stricte sunt pertinente, obiective, nediscriminatorii și proporționale cu riscurile avute în vedere.	-	Prevederi UE neaplicabile	RM se aliniază standardelor de bază

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(2) Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri în cel mai scurt timp de la aplicarea acestora. După primirea acestor informații, Comisia transmite aceste informații celorlalte state membre.	-	Incompatibil	Prevederi exclusiv destinate SM
(3) Statele membre nu sunt obligate să informeze Comisia în cazul în care măsurile respective sunt limitate la un anumit zbor de la o dată precisă.	-	Incompatibil	Prevederi exclusiv destinate SM
Articolul 7 Măsuri de securitate solicitate de țări terțe (1) Fără a aduce atingere acordurilor bilaterale la care Comunitatea este parte, statele membre transmit Comisiei notificări cu privire la măsurile solicitate de o țară terță în cazul în care acestea diferă de standardele de bază comune menționate la articolul 4 în ceea ce privește zborurile cu plecare dintr-un aeroport al vreunui stat membru având ca destinație sau survolând țara terță respectivă.	Articolul 10. Măsuri suplimentare de securitate aeronautică (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, la solicitarea aplicării măsurilor suplimentare de securitate pentru un anumit zbor (zboruri) va asigura consultarea corespunzătoare și va lua în considerare măsurile alternative ale celui alt stat care sunt echivalente celor solicitate.	Compatibil	Lipsesc
(2) La cererea statului membru respectiv sau din proprie inițiativă, Comisia examinează aplicarea măsurilor notificate în conformitate cu alineatul (1) și poate elabora, în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2), un răspuns adecvat adresat țării terțe respective.	(2) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile examinează solicitările altor state privind aplicarea unor măsuri de securitate suplimentare cu privire la un anumit zbor (zboruri) de către operatorii din acele alte state și asigură că aceste măsuri de securitate sunt îndeplinite, pe cât este posibil.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(3) Alineatele (1) și (2) nu se aplică în cazul în care: (a) statul membru respectiv aplică măsurile în conformitate cu articolul 6; sau (b) solicitarea țării terțe este limitată la un anumit zbor de la o dată precisă.	(3) Prevederile alin. (1) și (2) nu se aplică în cazul în care solicitarea altor state este limitată la un anumit zbor de la o dată precisă.	Parțial compatibil	Lipsesc
Articolul 8 Cooperarea cu Organizația Aviației Civile Internaționale Fără a aduce atingere articolului 300 din tratat, Comisia poate încheia un memorandum de înțelegere privind auditurile cu Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) în vederea evitării suprapunerii acțiunilor de monitorizare a respectării de către statele membre a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională.	-	Prevederi UE neaplicabile	Aranjamente de lucru între Comisie și OACI
Articolul 9 Autoritatea competentă În cazul în care, în cadrul unui același stat membru, două sau mai multe organisme au ca obiect de activitate securitatea aviației civile, statul membru respectiv desemnează o autoritate unică (denumită în cele ce urmează „autoritatea competentă”) responsabilă cu coordonarea și monitorizarea aplicării standardelor de bază comune menționate la articolul 4.	Articolul 4. Autoritățile competente în domeniul securității aeronautice (3) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile este responsabilă de implementarea politicilor în domeniul aviației civile și în supravegherea respectării de către persoanele fizice și juridice a cadrului normativ în acest domeniu, pentru a asigura siguranța zborurilor și securității aeronautice.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 10 Programul național de securitate a aviației civile (1) Fiecare stat membru elaborează, aplică și menține un program național de securitate a aviației civile. Acest program definește responsabilitățile pentru punerea în aplicare a standardelor de bază comune menționate la articolul 4 și descrie măsurile care le sunt solicitate operatorilor și entităților în acest scop.	Articolul 12. Programul național de securitate aeronautică (1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile elaborează și prezintă Guvernului spre aprobare Programul național de securitate aeronautică. Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile monitorizează aplicarea Programului național de securitate aeronautică. (2) Programul național de securitate aeronautică definește responsabilitățile pentru punerea în aplicare a standardelor de bază și descrie măsurile care le sunt solicitate autorităților administrației publice, operatorilor aeronautici și entităților aeronautice în acest scop.	Compatibil	Lipsesc
(2) Autoritatea competentă pune în scris la dispoziția operatorilor și entităților pe care le consideră a avea un interes legitim, conform principiului „nevoia de a cunoaște”, părțile adecvate ale programului său național de securitate a aviației civile.	HG nr. 124/2021 cu privire la aprobarea Programului național de securitate în domeniul aviației civile Pct. 16. AAC este autoritatea competentă a Republicii Moldova în domeniul securității aeronautice, care exercită următoarele atribuții și responsabilități: 4) distribuie în scris părți relevante din actele normative subordonate prezentului	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	Program operatorilor, entităților și altor părți implicate la implementarea diverselor aspecte de securitate a aviației, în baza principiului necesității de a cunoaște;		
Articolul 11 Programul național de control al calității (1) Fiecare stat membru elaborează, aplică și menține un program național de control al calității. Acest program permite statului membru să verifice calitatea securității aviației civile în scopul de a monitoriza conformitatea atât cu prezentul regulament, cât și cu programul său național de securitate a aviației civile.	Articolul 49. Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează și prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile spre aprobare, asigură aplicarea și menține un program național de control al calității în domeniul securității aeronautice. Programul respectiv permite autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să evalueze nivelul securității aeronautice, precum și să monitorizeze conformitatea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate cu prevederile prezentei legi, ale Programul național de securitate în domeniul aviației civile, ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi.	Compatibil	Lipsește
(2) Specificațiile pentru programul național de control al calității se adoptă prin modificarea prezentului regulament, prin adăugarea unei anexe în conformitate	(3) Programul național de control al calității permite depistarea și remedierea rapidă a deficiențelor de securitate aeronautică. Acesta	Parțial compatibil	Prevederi care vizează Procedura Comitetului în materie de amendare a Regulamentului UE

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3). Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4). Programul permite detectarea și corectarea rapidă a deficiențelor. Acesta prevede de asemenea ca toate aeroporturile, operatorii și entitățile responsabile pentru punerea în aplicare a standardelor de securitate aeronautică de pe teritoriul statului membru respectiv sunt monitorizate direct în mod sistematic de către autoritatea competentă sau sub supravegherea acesteia.	prevede, de asemenea, că operatorii și entitățile aeronautice responsabile de aplicarea măsurilor de securitate aeronautică pe teritoriul Republicii Moldova sunt monitorizate direct și în mod sistematic de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau sub supravegherea acesteia.		
Articolul 12 Programul de securitate aeroportuară (1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică și menține un program de securitate aeroportuară. Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma atât prezentului regulament, cât și programului național de securitate a aviației civile al statului membru pe al cărui teritoriu este situat aeroportul.	Articolul 13. Programul de securitate aeronautică al operatorului aeroportuar (1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul aeroportuar urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.	Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul aeroportuar urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.		
(2) Programul de securitate aeroportuară este înaintat autorității competente, care poate lua măsuri suplimentare, după caz.	(2) Programul de securitate al operatorului aeroportuar este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.	Compatibil	Lipsesc
Articolul 13 Programul de securitate al transportatorului aerian (1) Fiecare transportator aerian elaborează, aplică și menține un program de securitate al transportatorului aerian. Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de entitate pentru a se conforma programului național de securitate a aviației civile al statului membru în legătură cu operațiunile de pe teritoriul statului membru respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care transportatorul aerian urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.	Articolul 14. Programul de securitate aeronautică al transportatorului aerian (1) Fiecare transportator aerian elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile care trebuie realizate de transportatorul aerian pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aplicabile, inclusiv ale altui stat în legătură cu operațiunile aeriene efectuate pe teritoriul statului respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	modul în care operatorul aerian urmează să monitorizeze respectarea măsurilor și procedurilor respective.		
(2) La cerere, programul de securitate al transportatorului aerian este înaintat autorității competente, care poate lua măsuri suplimentare, după caz.	(2) Programul de securitate al transportatorului aerian este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.	Compatibil	Lipsesc
(3) În cazul în care programul de securitate al transportatorului aerian comunitar a fost validat de autoritatea competentă a statului membru care acordă licența, transportatorul aerian este recunoscut de către toate celelalte state membre ca îndeplinind cerințele prevăzute la alineatul (1). Aceasta se face fără a aduce atingere dreptului unui stat membru de a solicita oricărui transportator aerian detalii legate de aplicarea următoarelor elemente: (a) măsurile de securitate aplicate de statul membru respectiv în conformitate cu articolul 6; și/sau (b) proceduri locale aplicabile în aeroporturile deservite.	(3) Fiecare transportator aerian înregistrat în alt stat elaborează, implementează și menține proceduri suplimentare locale de securitate aeronautică pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aplicabile. Transportorul aerian urmează să monitorizeze implementarea măsurilor de securitate subcontractate către furnizorii externi de servicii. (4) Procedurile suplimentare locale de securitate aeronautică sunt prezentate spre validare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile. Validarea se efectuează fără a aduce atingere dreptului autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul	Parțial compatibil	Ajustat luând în considerare că RM nu este SM

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aviației civile de a solicita oricărui transportator aerian înregistrat în alt stat informații privind aplicarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică.		
Articolul 14 Programul de securitate al unei entități (1) Fiecare entitate care, conform programului național de securitate a aviației civile menționat la articolul 10, trebuie să aplice standarde de securitate aeronautică, elaborează, aplică și menține un program de securitate. Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de entitate pentru a se conforma programului național de securitate a aviației civile al statului membru în legătură cu operațiunile de pe teritoriul statului membru respectiv. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care entitatea urmează să monitorizeze respectarea acestor metode și proceduri.	Articolul 15. Programul de securitate aeronautică al unui operator și al unei entități aeronautice (1) Fiecare operator/entitate aeronautică care, conform Programului național de securitate aeronautică, trebuie să aplice măsuri de securitate aeronautică, elaborează, aplică și menține un program de securitate aeronautică propriu. Programul respectiv descrie măsurile și procedurile de securitate aeronautică care trebuie realizate de operatorul/entitatea aeronautică pentru a se conforma prevederilor prezentei legi, ale Programului național de securitate aeronautică și ale altor acte normative aplicabile. Programul include prevederi privind controlul intern al calității, descriind modul în care operatorul/entitatea aeronautică urmează să monitorizeze respectarea măsurilor și procedurilor respective.	Compatibil	Lipsește
(2) La cerere, programul de securitate al entității care aplică standarde de securitate	(2) Programul de securitate al operatorului/entității aeronautice care		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aeronautică este înaintat autorității competente, care ia măsuri suplimentare, dacă este necesar.	aplică măsuri de securitate aeronautică este prezentat spre aprobare autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, care poate include, după caz, măsuri și proceduri de securitate aeronautică suplimentare.		
Articolul 15 Inspecții ale Comisiei (1) Comisia, în cooperare cu autoritatea competentă a statului membru respectiv, efectuează inspecții, inclusiv inspecții ale aeroporturilor, operatorilor și entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, în scopul de a monitoriza aplicarea de către statele membre a prezentului regulament și, după caz, de a face recomandări pentru îmbunătățirea securității aeronautice. În acest scop, autoritatea competentă informează în scris Comisia în legătură cu toate aeroporturile de pe teritoriul său care deservesc aviația civilă, altele decât cele prevăzute la articolul 4 alineatul (4). Procedurile de desfășurare a inspecțiilor Comisiei se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive SM și pentru Comisie
(2) Inspecțiile efectuate de Comisie în aeroporturi, în rândul operatorilor și entităților care aplică standarde de securitate aeronautică sunt inopinate.	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive SM și pentru Comisie

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Înainte de a se da curs unei inspecții și în timp util, Comisia informează statul membru respectiv cu privire la aceasta.			
(3) Fiecare raport de inspecție al Comisiei este comunicat autorității competente a statului membru respectiv, care, în răspunsul său, expune măsurile luate pentru remedierea deficiențelor identificate. Raportul, însoțit de răspunsul autorității competente, este trimis mai departe autorității competente din fiecare din celelalte state membre.	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive SM și pentru Comisie
Articolul 16 Raportul anual Comisia prezintă anual Parlamentului European, Consiliului și statelor membre un raport privind aplicarea prezentului regulament și influența acestuia asupra îmbunătățirii securității aeronautice.	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative
Articolul 17 Grupul consultativ al părților interesate Fără a aduce atingere rolului comitetului menționat la articolul 19, Comisia instituie un grup consultativ al părților interesate de securitatea aeronautică, compus din organizații profesionale reprezentative europene, care activează în acest domeniu ori sunt direct influențate de securitatea aeronautică. Rolul acestui grup este exclusiv acela de a oferi consultanță	Articolul 8. Grupul consultativ al părților interesate (1) Organul central de specialitate în domeniul aviației civile poate institui un grup consultativ al părților interesate, format din operatori aerieni/aeroportuari? și entități care activează în domeniul securității aeronautice ori a căror activitate este direct influențată de nivelul securității aeronautice. Rolul grupului respectiv	Parțial compatibil	

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Comisiei. Comitetul menționat la articolul 19 transmite toate informațiile necesare grupului consultativ al părților interesate în cursul procedurii de reglementare.	este exclusiv de a oferi consultanță organului central de specialitate în domeniul aviației civile și autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.		
Articolul 18 Difuzarea informațiilor Ca regulă generală, Comisia publică măsurile care au un impact direct asupra pasagerilor. Cu toate acestea, următoarele documente sunt considerate „informații clasificate ale UE” în înțelesul Deciziei 2001/844/CE, CECO, Euratom: (a) măsurile și procedurile menționate la articolul 4 alineatul (3), la articolul 4 alineatul (4), la articolul 6 alineatul (1) și la articolul 7 alineatul (1), în cazul în care conțin informații de securitate sensibile; (b) rapoartele de inspecție ale Comisiei și răspunsurile autorităților competente, astfel cum sunt menționate la articolul 15 alineatul (3).	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative
Articolul 19 Procedura comitetului (1) Comisia este asistată de un comitet.	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative
(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie. Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.			
(3) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1)-(4) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative
(4) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolul 5a alineatele (1), (2), (4) și (6) și articolul 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative
Articolul 20 Acordurile între comunitate și țările terțe După caz și în conformitate cu legislația comunitară, pot fi preconizate acorduri prin care se recunoaște echivalența standardelor de securitate aplicate într-o țară terță cu standardele comunitare, în cadrul acordurilor de aviație între Comunitate și o țară terță în conformitate cu articolul 300 din tratat, în așa fel încât să se promoveze obiectivul „controlului unic de securitate” pentru toate zborurile dintre Uniunea Europeană și țările terțe.	-	Prevederi UE neaplicabile	RM prin ASAC este obligată să transpună la nivel național legislația comunitară

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Articolul 21 Sancțiuni Statele membre stabilesc regimul sancțiunilor care se aplică în cazul încălcării dispozițiilor prezentului regulament și iau toate măsurile necesare pentru a asigura aplicarea acestora. Sancțiunile prevăzute trebuie să fie eficace, proporționale și descurajante.	Articolul 54. Răspunderea juridică pentru încălcarea prevederilor prezentei legi (1) Încălcarea prevederilor prezentei legi atrage răspundere disciplinară, contravențională, civilă și penală, conform legislației în vigoare. (2) Ca urmare a competențelor conferite auditorilor de securitate aeronautică, răspunderea conform Codului contravențional survine în următoarele cazuri: a) obstrucționarea sau împiedicarea intenționată a activității unui auditor de securitate aeronautică; b) incapacitatea ori refuzul de a furniza informațiile solicitate de un auditor de securitate aeronautică. (3) Răspunderea conform Codului penal survine în următoarele cazuri: a) furnizarea intenționată a informațiilor false ori înșelătoare unui auditor de securitate aeronautică; b) uzurparea calității de auditor de securitate aeronautică.	Compatibil	Lipsesc
Articolul 22 Raportul Comisiei privind finanțarea Comisia va raporta, până la 31 decembrie 2008, cu privire la principiile de finanțare a costurilor măsurilor de securitate a aviației civile. Respectivul raport va ține seama de pașii care trebuie parcurși pentru	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi exclusive Instituțiilor UE în materie de proceduri administrative

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
a asigura utilizarea exclusivă a tarifelor de securitate în vederea acoperirii costurilor legate de securitate și pentru a spori transparența acestor tarife. Raportul va aborda, de asemenea, principiile necesare pentru garantarea unei concurențe nedistorsionate între aeroporturi și între transportatorii aerieni și diferitele metode de a asigura protecția consumatorilor cu privire la distribuția costurilor măsurilor de securitate între contribuabili și utilizatori. Raportul Comisiei va fi însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.			
Articolul 23 Abrogarea Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 se abrogă.	-	Prevederi UE neaplicabile	-
Articolul 24 Intrarea în vigoare (1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. (2) Acesta se aplică de la data precizată în normele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedurile menționate la articolul 4 alineatele (2) și (3), dar în cel mult 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament. (3) Prin derogare de la alineatul (2), articolul 4 alineatele (2), (3) și (4), articolul 8, articolul 11 alineatul (2), articolul 15	-	Prevederi UE neaplicabile	Prevederi tranzitorii

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
alineatul (1) al doilea paragraf, articolul 17, articolul 19 și articolul 22 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.			
Anexa I STANDARDE DE BAZĂ COMUNE PENTRU PROTECȚIA AVIAȚIEI CIVILE ÎMPOTRIVA ACTELOR DE INTERVENȚIE ILICITĂ (ARTICOLUL 4)			
1. SECURITATEA AEROPORTUARĂ 1.1. Cerințe privind planificarea aeroportuară 1. La proiectarea și construirea de noi facilități aeroportuare sau la modificarea facilităților aeroportuare existente, se iau pe deplin în considerare cerințele de aplicare a standardelor de bază comune formulate în prezenta anexă și normele sale de aplicare. 2. În aeroporturi se stabilesc următoarele zone: (a) zona ne-restricționată; (b) zona de operațiuni aeriene; (c) zonele de securitate cu acces restricționat; și (d) părțile critice din zonele de securitate cu acces restricționat.	Articolul 16. Cerințe privind planificarea aeroportuară (1) La proiectarea și construirea de noi facilități aeroportuare sau la modificarea facilităților aeroportuare existente, se iau pe deplin în considerare cerințele de securitate aeronautică formulate în prezenta lege și normele sale de aplicare. (2) În aeroporturi sunt stabilite următoarele zone: a) zona non restricționată; b) zona de operațiuni aeriene; c) zonele de securitate cu acces restricționat; d) părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat.	Compatibil	Lipsesc
1.2. Controlul accesului 1. Accesul în zona de operațiuni aeriene este restricționat pentru a preveni accesul	Articolul 17. Controlul accesului (1) Accesul în zona de operațiuni aeriene este controlat pentru a preveni	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
persoanelor și vehiculelor neautorizate în această zonă. 2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat este controlat pentru a preveni accesul persoanelor și al vehiculelor neautorizate în aceste zone. 3. Accesul persoanelor și al vehiculelor în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat este permis numai în cazul în care acestea îndeplinesc condițiile de securitate cerute. 4. Înainte de a i se elibera o legitimație de membru de echipaj sau legitimație de aeroport care permite accesul neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat, orice persoană, inclusiv personalul navigant, trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor.	accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în această zonă. (2) Pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în zonele de securitate cu acces restricționat, accesul în zonele respective este restricționat. (3) Accesul persoanelor și al vehiculelor în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat este permis numai în cazul în care acestea au o necesitate operațională sau un motiv întemeiat să se afle în aceste zone. (4) Operatorii aeroportuari autorizează accesului persoanelor și vehiculelor în zonele de securitate cu acces restricționat prin aplicarea unui regim de permise. Înainte de a i se elibera o legitimație de membru de echipaj sau legitimație de aeroport care permite accesul neînsoțit în zonele de securitate cu acces restricționat, orice persoană, inclusiv personalul navigant, trebuie să fi trecut cu succes printr-o verificare a antecedentelor, în conformitate cu normele stabilite de către Guvern.		
1.3. Controlul de securitate a persoanelor, altele decât pasagerii, și a obiectelor transportate 1. Persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate, sunt în mod continuu și aleatoriu supuse	Articolul 18. Controlul de securitate al persoanelor, altele decât pasagerii și a obiectelor transportate (1) Persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate, sunt supuse controlului de securitate la	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
controlului de securitate la intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone. 2. Toate persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate, sunt supuse controlului de securitate la intrarea în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.	intrarea în zonele de securitate cu acces restricționat, de către operatorii aeroportuari, în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone. (2) Persoanele, altele decât pasagerii, împreună cu obiectele transportate sunt supuse controlului de securitate la intrarea în părțile critice ale zonelor de securitate cu acces restricționat, de către operatorii aeroportuari sau Poliția de Frontieră, în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.		
1.4. Controlul vehiculelor Vehiculele care intră într-o zonă de securitate cu acces restricționat sunt controlate în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.	Articolul 19. Controlul vehiculelor Vehiculele, inclusiv articolele transportate cu acestea, care intră într-o zonă de securitate cu acces restricționat sunt supuse controlului de securitate de către operatorii aeroportuari, în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.	Compatibil	Lipsesc
1.5. Supravegherea, patrularea și alte controale fizice Aeroporturile și, dacă este cazul, zonele învecinate deschise publicului, fac obiectul supravegherii, patrulării și al altor controale fizice în scopul de a identifica orice comportament suspect al persoanelor și de a identifica vulnerabilitățile care ar	Articolul 20. Supravegherea, patrularea și alte controale fizice (1) Aeroporturile și, dacă este cazul, zonele învecinate deschise publicului larg, fac obiectul supravegherii, patrulării și al altor controale fizice în scopul de a identifica orice comportament suspect al persoanelor și de a identifica vulnerabilitățile care ar	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
putea fi exploatate în vederea comiterii unui act de intervenție ilicită, precum și în scopul descurajării persoanelor de la comiterea unor astfel de acte.	putea fi exploatate în vederea comiterii unui act de intervenție ilicită, precum și în scopul descurajării persoanelor de la comiterea unor astfel de acte.		
2. ZONELE DEMARCATÉ ALE AEROPORTURILOR Aeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplică măsurile alternative menționate la articolul 4 alineatul (4) sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral standardele de bază comune în scopul de a se asigura că standardele de securitate aplicate acestora din urmă, precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise.	Articolul 21. Zonele demarcate ale aeroporturilor (1) Aeronavele staționate în zonele demarcate ale aeroporturilor cărora li se aplică măsurile alternative menționate la articolul 22 sunt separate de aeronavele cărora li se aplică integral măsurile securitate în scopul de a se asigura că măsurile de securitate aplicate acestora din urmă, precum și pasagerilor, bagajelor, mărfurilor și poștei acestora nu sunt compromise.	Compatibil	Lipsește
3. SECURITATEA AERONAVELOR 1. Înainte de plecare, o aeronavă este supusă unui control de securitate sau unei examinări de securitate în scopul de a se asigura că la bord nu există articole interzise. O aeronavă în tranzit poate fi supusă altor măsuri adecvate. 2. Fiecare aeronavă este protejată împotriva intervențiilor neautorizate.	Secțiunea a 2-a Securitatea aeronavelor Articolul 23. Măsuri de securitate la sol (2) Înainte de plecare, orice aeronavă este supusă unei examinări de securitate aeronautică cu scopul de a se asigura că la bord nu sunt articole interzise. (4) Toate aeronavele sunt protejate împotriva intervențiilor neautorizate de către transportatorul aerian din momentul în care examinarea de securitate a început și până la decolare.	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4. PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ 4.1. Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână 1. Toți pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum și bagajele lor de mână sunt supuși unui control de securitate pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei. 2. Pasagerii în transfer și bagajele lor de mână pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care: (a) sosesc dintr-un stat membru, cu excepția cazului în care Comisia sau statul membru respectiv a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau (b) sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).	Secțiunea a 5-a Pasagerii și bagajele de mână Articolul 27. Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână (1) Toți pasagerii care se află la plecare, în transfer sau în tranzit, precum și bagajele lor de mână sunt supuși unui control de securitate pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei. Pasagerii care refuză să se supună controlului de securitate nu sunt admiși la îmbarcare în aeronave. (5) Pasagerii în transfer și bagajele lor de mână sunt supuși controlului de securitate înainte de îmbarcare într-o aeronavă, cu excepția cazului în care autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, a stabilit un proces de echivalență a măsurilor de securitate și implementează în mod continuu proceduri, în colaborare cu celălalt stat, pentru a asigura că pasagerii respectivi și bagajele lor de mână au fost supuse unui control corespunzător la punctul inițial de călătorie și aceștia ulterior sunt protejați de interferențe neautorizate de la punctul de control de la aeroportul de	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. Pasagerii în tranzit și bagajele lor de mână pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care: (a) rămân la bordul aeronavei; sau (b) nu se amestecă cu călătorii de la plecare supuși controlului de securitate, alții decât cei care se îmbarcă la bordul aceleiași aeronave; sau (c) sosesc dintr-un stat membru, cu excepția cazului în care Comisia sau statul membru respectiv a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau (d) sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).	origine până la aeronava care pleacă de la aeroportul de transfer. (6) Pasagerii în tranzit și bagajele de mână ale acestora pot fi exceptați de controlul de securitate în cazul în care: a) rămân la bordul aeronavei; b) nu intră în contact cu pasagerii de la plecare supuși controlului de securitate, alții decât cei care se îmbarcă la bordul aeronavei respective;		
4.2. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână 1. Pasagerii și bagajul lor de mână sunt protejați împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuși controlului de securitate și	Articolul 28. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână (1) Pasagerii și bagajul lor de mână sunt protejați împotriva oricăror intervenții neautorizate, începând din momentul în care sunt supuși controlului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
până la plecarea aeronavei care îi transportă. 2. Pasagerii care pleacă și care au trecut prin controlul de securitate nu se amestecă cu pasagerii care sosesc, cu excepția cazului în care: (a) pasagerii sosesc dintr-un stat membru, în cazul în care Comisia sau statul membru respectiv nu a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi, care sosesc, și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau (b) pasagerii sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).	(2) Pasagerii care pleacă și care au trecut controlul de securitate nu intră în contact cu pasagerii care sosesc, cu excepția cazului în care pasagerii sosesc dintr-un stat în care măsurile de securitate aeronautică aplicate sunt recunoscute de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile ca fiind echivalente celor stabilite în prezenta lege.		
4.3. Pasagerii potențial perturbatori Înainte de plecare, pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate adecvate.	Articolul 31. Transportarea pasagerilor potențial perturbatori (1) Înainte de plecare, pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate stabilite de către autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile.	Compatibil	Lipsesc
5. BAGAJELE DE CALĂ	Articolul 33. Controlul de securitate al bagajelor de cală	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
5.1. Controlul de securitate al bagajelor de cală 1. Toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate, înainte de îmbarcarea în aeronavă, pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei. 2. Bagajele de cală în transfer pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care: (a) sosesc dintr-un stat membru, cu excepția cazului în care Comisia sau statul membru respectiv a informat că nu se poate considera că bagajele de cală respective au fost supuse unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau (b) sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2). 3. Bagajele de cală în tranzit pot beneficia de derogare de la controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.	(1) Toate bagajele de cală sunt supuse unui control de securitate, înainte de îmbarcarea în aeronavă, pentru a se preveni introducerea unor articole interzise în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavei. (2) Bagajele de cală în transfer pot fi exceptate de controlul de securitate, cu excepția cazului în care, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, a stabilit un proces de echivalență a măsurilor și implementează în mod continuu proceduri, în colaborare cu celălalt stat, pentru a asigura că bagajul de cală a fost supus unui control corespunzător la punctul de origine și ulterior protejate de interferențe neautorizate de la punctul de control de la aeroportul de origine până la aeronava care pleacă de la aeroportul de transfer. (3) Bagajele de cală în tranzit pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.		
5.2. Protecția bagajelor de cală	Articolul 34. Protecția bagajelor de cală	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Bagajele de cală care urmează să fie îmbarcate pe o aeronavă sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau sunt date în grija transportatorului aerian, evenimentul care are loc mai întâi fiind luat în considerare, și până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate.	(1) Bagajele de cală care urmează să fie îmbarcate în aeronavă sunt protejate de orice intervenții neautorizate începând cu momentul în care sunt supuse controlului de securitate sau în care sunt predate transportatorului aerian, luându-se în considerare evenimentul care a avut loc mai întâi, și până la plecarea aeronavei cu care urmează să fie transportate.		
5.3. Concordanța dintre bagajele de cală și pasageri 1. Fiecare bagaj de cală este identificat ca fiind însoțit sau neînsoțit. 2. Bagajele de cală neînsoțite nu sunt transportate, cu excepția situației în care au fost fie separate din motive independente de voința călătorului, fie supuse unor măsuri de securitate adecvate.	Articolul 35. Concordanța între bagajele de cală și pasageri (1) Transportatorii aerieni acceptă spre transportare bagaje numai de la pasagerii care dispun de bilete de călătorie. Fiecare bagaj de cală este identificat ca fiind însoțit sau neînsoțit. (2) Bagajele de cală neînsoțite nu sunt transportate, cu excepția cazului în care au fost fie separate din motive independente de voința pasagerului, fie supuse unor măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare, în conformitate cu actele normative aprobate în temeiul prezentei legi.	Compatibil	Lipsesc
6. MĂRFURILE ȘI POȘTA 6.1. Măsuri de securitate pentru mărfuri și poștă 1. Toate mărfurile și poșta se supun unor măsuri de securitate înainte de a fi	Secțiunea a 8-a Mărfurile și poșta Articolul 36. Măsuri de securitate pentru mărfuri și poștă (1) Toate mărfurile și poșta, inclusiv cele în transfer, se supun unor măsuri de	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
îmbarcate într-o aeronavă. Un transportator aerian nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave în cazul în care nu a aplicat el însuși aceste măsuri sau aplicarea lor nu a fost confirmată și atestată de un agent abilitat, un expeditor cunoscut sau un expeditor cu cont. 2. Mărfurile și poșta în transfer pot fi supuse și altor controale de securitate descrise într-o normă de aplicare. 3. Mărfurile și poșta în tranzit pot beneficia de derogare de la controalele de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.	securitate înainte de a fi îmbarcate într-o aeronavă. Un transportator aerian nu acceptă să transporte mărfuri sau poștă la bordul unei aeronave în cazul în care nu a aplicat el însuși aceste măsuri sau aplicarea lor nu a fost confirmată și atestată de un agent abilitat sau de Poliția de Frontieră . (2) Mărfurile și poșta în tranzit pot fi exceptate de controlul de securitate în cazul în care rămân la bordul aeronavei.		
6.2. Protecția mărfurilor și a poștei 1. Mărfurile și poșta destinate transportului la bordul unei aeronave sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate începând din momentul în care le-au fost aplicate măsuri de securitate și până la plecarea aeronavei care le transportă. 2. Mărfurile și poșta care nu sunt suficient protejate împotriva intervențiilor neautorizate după aplicarea măsurilor de securitate sunt supuse controlului de securitate.	Articolul 37. Protecția mărfurilor și poștei (1) Mărfurile și poșta destinate transportului la bordul unei aeronave sunt protejate împotriva oricăror intervenții neautorizate, de către operatorul aeroportuar, transportatorul aerian, agenții abilitați, entitatea responsabilă de deservire la sol, începând din momentul în care le-au fost aplicate măsuri de securitate și până la plecarea aeronavei care le transportă. (2) Mărfurile și poșta care nu sunt suficient protejate împotriva intervențiilor neautorizate după aplicarea măsurilor de securitate sunt supuse controlului de securitate.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
7. POȘTA TRANSPORTATORILOR AERIEI ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORILOR AERIEI Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse unor măsuri de securitate și protejate apoi până la încărcarea în aeronavă pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei.	Articolul 40. Poșta și materialele transportatorilor aerieni (1) Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră până la încărcarea în aeronavă pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei.	Compatibil	Lipsesc
8. PROVIZIILE DE BORD Proviziile de bord, inclusiv alimentele, destinate transportului sau folosirii la bordul aeronavei sunt supuse unor măsuri de securitate și protejate apoi până la îmbarcarea în aeronavă pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei.	Articolul 38. Proviziile de bord (1) Proviziile de bord, inclusiv alimentele, destinate transportului sau folosirii la bordul aeronavei sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră pentru a se preveni introducerea de articole interzise la bordul aeronavei.	Compatibil	Lipsesc
9. PROVIZIILE DE AEROPORT Proviziile destinate vânzării sau folosirii în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv proviziile pentru magazinele duty-free și restaurante, sunt supuse unor măsuri de securitate în scopul de a preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.	Articolul 39. Proviziile de aeroport (1) Proviziile destinate vânzării sau folosirii în zonele de securitate cu acces restricționat ale aeroporturilor, inclusiv proviziile pentru magazinele duty-free și restaurante, sunt supuse controlului de securitate de către Poliția de Frontieră pentru a se preveni introducerea de articole interzise în aceste zone.	Compatibil	Lipsesc
10. MĂSURILE DE SECURITATE ÎN ZBOR	Articolul 24. Măsuri de securitate în zbor	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
1. Fără a aduce atingere normelor de securitate aeronautică aplicabile: (a) accesul persoanelor neautorizate în cabina de pilotaj este interzis în timpul zborului; (b) pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate adecvate în timpul zborului. 2. Se iau măsuri de securitate adecvate, cum ar fi instruirea echipajului și a personalului de cabină, în vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în timpul zborului. 3. La bordul unei aeronave nu pot fi transportate arme, cu excepția celor transportate în cală, dacă nu au fost îndeplinite condițiile de securitate prevăzute de legislația națională și statele respective au eliberat o autorizație. 4. Subpunctul 3 se aplică de asemenea agenților de securitate de la bord în cazul în care aceștia poartă armă.	(2) Accesul persoanelor neautorizate în cabina de pilotaj a aeronavei este interzis în timpul zborului. (3) La transportarea pasagerilor potențial perturbatori transportatorii aerieni iau măsuri de securitate aeronautică corespunzătoare în timpul zborului. (4) În vederea prevenirii actelor de intervenție ilicită în timpul zborului, transportatorii aerieni iau măsuri de securitate adecvate, precum instruirea echipajului de zbor și de cabină. (5) La bordul aeronavei armele sunt transportate în cală. Prin derogare, armele pot fi transportate în alte compartimente ale aeronavei dacă au fost îndeplinite condițiile de securitate aeronautică prevăzute de prezenta lege, iar statele survolate, tranzitate și de destinație au eliberat o autorizație în acest sens. (6) Alin. (5) se aplică de asemenea agenților de securitate de la bord în cazul în care aceștia poartă armă.		
11. RECRUTAREA ȘI INSTRUIREA PERSONALULUI 1. Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea, controlul de	Capitolul VI RECRUTAREA ȘI INSTRUIREA PERSONALULUI	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
securitate, controlul accesului și alte controale de securitate sunt recrutate, instruite și, dacă este cazul, certificate pentru a se asigura că au aptitudinile pentru a fi angajate și competența de a efectua sarcinile care le sunt atribuite. 2. Persoanelor, altele decât pasagerii, care solicită accesul la zonele de securitate cu acces restricționat li se face o instruire de securitate înainte de eliberarea unei legitimații de aeroport sau a unei legitimații de membru de echipaj. 3. Instruirea menționată la subpunctele 1 și 2 se face sub o formă inițială și una recurentă. 4. Instructorii care efectuează activitățile de instruire menționate la subpunctele 1 și 2 trebuie să aibă calificările necesare.	Articolul 43. Personalul care activează în domeniul securității aeronautice (1) Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea, controlul de securitate, controlul accesului și alte controale de securitate, instructorii, auditorii de securitate și inspectorii interni sunt recrutate, instruite și, dacă este cazul, certificate pentru a se asigura că au aptitudinile pentru a fi angajate și competența de a efectua sarcinile care le sunt atribuite, în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aeronautice. (2) Persoanele, altele decât pasagerii, care solicită accesul în zonele de securitate cu acces restricționat beneficiază de instruire privind securitatea aeronautică înainte de eliberarea unei legitimații de aeroport sau a unei legitimații de membru de echipaj. (3) Instruirile menționate la alin. (1) și (2) au loc sub forma unei instruirii inițiale și periodice. (4) În procesul angajării personalului serviciilor de securitate, operatorii au obligația de a asigura verificarea candidaților în conformitate cu normele stabilite de către Guvern și să coordoneze angajarea acestora cu Serviciul de Informații și Securitate.		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
12. ECHIPAMENTE DE SECURITATE Echipamentele folosite pentru controlul de securitate, controlul accesului și pentru aplicarea altor măsuri de securitate trebuie să fie în conformitate cu specificațiile definite și să fie apte pentru executarea măsurilor de securitate respective.	Articolul 41. Echipamentele de securitate aeronautică (1) Echipamentele de securitate folosite pentru controlul de securitate, controlul accesului și pentru aplicarea altor măsuri de securitate trebuie să corespundă cerințelor definite de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile și să fie apte pentru realizarea măsurilor de securitate respective.	Compatibil	Lipsesc
Anexa II Specificații comune pentru programul național de control al calității, care urmează să fie implementat de către fiecare stat membru în domeniul securității aviației civile			
1. DEFINIȚII 1.1. În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții: 1. „volumul anual de trafic” înseamnă numărul total de pasageri care sosesc, care pleacă și care se află în tranzit (numărați o singură dată); 2. „autoritate competentă” înseamnă autoritatea națională desemnată de un stat membru în conformitate cu articolul 9, care este responsabilă de asigurarea coordonării și monitorizării implementării programului său național de securitate în domeniul aviației civile;	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 3.18 volumul anual de trafic - înseamnă numărul total de pasageri care sosesc, care pleacă și care se află în tranzit (numărați o singură dată); <i>autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile – Autoritatea Aeronautică Civilă a Republicii Moldova, aflată în subordinea organului central de specialitate al administrației publice, care este responsabilă de elaborarea, asigurarea coordonării și</i>	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
3. „auditor” înseamnă orice persoană care desfășoară activitățile de monitorizare a conformității la nivel național în numele autorității competente; 4. „certificare” înseamnă o evaluare și o confirmare oficială de către sau în numele autorității competente a faptului că o persoană posedă competențele necesare pentru îndeplinirea funcțiilor de auditor la un nivel acceptabil, astfel cum este definit de autoritatea competentă; 5. „activități de monitorizare a conformității” înseamnă orice procedură sau proces utilizat pentru evaluarea implementării prezentului regulament și a programului național de securitate aeronautică; 6. „deficiență” înseamnă lipsa conformității cu o cerință de securitate aeronautică; 7. „inspecție” înseamnă o examinare a implementării măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul de a stabili dacă acestea se aplică eficient și la standardul specificat și de a identifica posibilele deficiențe; 8. „interviu” înseamnă o verificare orală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă	monitorizarea implementării prevederilor legislației în domeniul securității aeronautice, conform prezentei legi; (Articolul 3. Noțiuni principale) 3.5 auditor de securitate aeronautică - persoană calificată corespunzător, confirmată prin legitimația de inspector aeronautic, care efectuează activități de monitorizare a conformității la nivel național în domeniul securității aeronautice, în numele autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile; certificare a auditorului de securitate aeronautică – procedură de evaluare și confirmare oficială de către sau în numele autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a faptului că o persoană posedă competențele necesare pentru exercitarea atribuțiilor de auditor de securitate aeronautică la un nivel acceptabil, astfel cum este prevăzut în Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile; 3.3 activități de monitorizare a conformității - procedură sau proces		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
măsurile sau procedurile specifice de securitate sunt implementate; 9. „observație” înseamnă o verificare vizuală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură sau procedură specifică de securitate este implementată; 10. „eșantion reprezentativ” înseamnă o selecție efectuată din opțiunile posibile de monitorizare, suficientă ca număr și grad de acoperire pentru a furniza o bază pentru concluziile cu privire la implementarea standardelor; 11. „audit de securitate” înseamnă o examinare în profunzime a măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul de a stabili dacă acestea sunt implementate complet și în mod continuu; 12. „test” înseamnă o verificare a măsurilor de securitate aeronautică, în cursul căreia autoritatea competentă simulează intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența implementării măsurilor de securitate existente; 13. „verificare” înseamnă o acțiune efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură specifică de securitate este efectiv aplicată;	utilizat pentru evaluarea implementării prevederilor Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, ale Programului național de securitate în domeniul aviației civile și ale altor acte normative în domeniul securității aeronautice; deficiență de securitate aeronautică – lipsa conformității cu o normă de securitate aeronautică; 3.10 inspecție de securitate aeronautică – examinare a implementării măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă acestea se aplică eficient și în conformitate cu cerințele aplicabile și al identificării posibilelor deficiențe de securitate aeronautică; 3.11 interviu – convorbire desfășurată de un auditor de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă măsurile și procedurile de securitate aeronautică sunt aplicate în conformitate cu legislația privind securitatea aeronautică; 3.12 observare – examinare vizuală efectuată de auditorul de securitate aeronautică în scopul stabilirii dacă măsurile și procedurile de securitate aeronautică sunt aplicate în		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
14. „vulnerabilitate” înseamnă orice slăbiciune/deficiență a măsurilor și procedurilor implementate, care ar putea fi exploatată pentru realizarea unui act de intervenție ilicită.	conformitate cu legislația privind securitatea aeronautică; 3.8 eșantion reprezentativ – selecție de informații, realizată în baza opțiunilor de monitorizare, suficientă ca număr și nivel de acoperire pentru a constitui drept temei pentru concluziile privind implementarea cerințelor de securitate aeronautică; 3.4 audit de securitate aeronautică – examinare detaliată a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică, efectuată cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate complet, corect și în mod continuu; 3.14 test de securitate aeronautică – verificare a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în cadrul căreia autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile sau alte organe abilitate simulează, în mod confidențial, intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate; 3.17 verificare – acțiune realizată de un auditor de securitate aeronautică pentru a stabili dacă o măsură sau procedură de		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	securitate aeronautică este aplicată în conformitate cu cerințele stabilite; 3.19 vulnerabilitate – deficiență a măsurilor și/sau procedurilor de securitate aeronautică aplicate, care ar putea fi exploatată pentru comiterea unui act de intervenție ilicită.		
2. PUTERILE AUTORITĂȚII COMPETENTE 2.1. Statele membre conferă autorității competente puterile necesare pentru monitorizarea și aplicarea tuturor cerințelor din prezentul regulament și din actele de implementare aferente, inclusiv puterea de a impune sancțiuni în conformitate cu articolul 21. 2.2. Autoritatea competentă efectuează activități de monitorizare a conformității și deține puterile necesare pentru a solicita ca orice deficiență identificată să fie remediată în termenul stabilit. 2.3. Se stabilește o abordare graduală și proporțională a activităților de remediere a deficiențelor și a măsurilor coercitive legale. Această abordare este formată din cinci etape progresive care trebuie urmate până la remedierea deficienței, inclusiv: (a) sfaturi și recomandări;	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 4. În conformitate cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile a Republicii Moldova este Autoritatea Aeronautică Civilă (în continuare - AAC) - responsabilă de elaborarea, menținerea, coordonarea și monitorizarea implementării PNCCSA. 7.13 implementează alte activități de monitorizare a conformității conform Legii nr. 192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, PNSA și PNCSA, inclusiv actelor normative subsecvente acestora. 92. Privitor la procesul de remediere a neconformităților, se stabilește	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) avertizare oficială; (c) aviz de executare; (d) sancțiuni administrative și acțiuni judiciare. Autoritatea competentă poate să omită una sau mai multe din aceste etape, în special în cazul în care deficiența este gravă sau recurentă.	următoarea abordare succesivă și proporțională cu gravitatea încălcării normelor, în 4 metode progresive care trebuie urmate până la remedierea neconformității: 92.1 consultări și recomandări; 92.2 avertizare oficială; 92.3 prescripție inspectorială; 92.4 sancțiuni contravenționale. 93. AAC poate omite una sau mai multe dintre metodele stabilite la pct. 92, în special în cazul în care neconformitatea de securitate aeronautică este gravă sau recurentă.		
3. OBIECTIVELE ȘI CONȚINUTUL PROGRAMULUI NAȚIONAL DE CONTROL AL CALITĂȚII 3.1. Obiectivele planului național de control al calității sunt verificarea implementării corecte și eficiente a măsurilor de securitate aeronautică și determinarea nivelului de conformitate cu dispozițiile prezentului regulament și cu programul național de securitate a aviației civile, prin intermediul activităților de monitorizare a conformității. 3.2. Programul național de control al calității include următoarele aspecte:	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 1. Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice (în continuare - PNCCSA) are drept obiectiv verificarea implementării corecte și eficiente a măsurilor de securitate aeronautică și determinarea nivelului de conformitate la prevederile Legii nr. 192/2019 cu privire la securitatea aeronautică, prevederile Programului național de securitate în domeniul aviației civile (în continuare - PNSA) și a Programului	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) structura organizațională, responsabilități și resurse; (b) fișa postului și calificările necesare pentru auditori; (c) activități de monitorizare a conformității, inclusiv scopul auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate și, în cazul unei încălcări reale sau potențiale a securității, investigații, frecvența auditurilor și inspecțiilor de securitate, precum și clasificarea conformității; (d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea cerințelor de securitate; (e) activități de remediere a deficiențelor, care să furnizeze detalii privind raportarea deficiențelor, acțiunile subsecvente și remedierea, cu scopul de a asigura conformitatea cu cerințele de securitate aeronautică; (f) măsurile coercitive și, dacă este cazul, sancțiuni, în conformitate cu punctele 2.1 și 2.3 din prezenta anexă; (g) raportarea activităților de monitorizare efectuate, inclusiv, dacă este cazul, schimbul de informații dintre organismele naționale pe tema nivelurilor de conformitate;	național de instruire și certificare în domeniul securității aeronautice (în continuare - PNICSA), inclusiv a actelor normative subsecvente acestora. Articolul 50. Conținutul Programului național de control al calității (1) Programul național de control al calității stabilește activitățile de monitorizare a conformității și condițiile desfășurării acestora. (2) Programul național de control al calității include următoarele aspecte: a) structura organizațională, responsabilitățile și resursele autorității care desfășoară activitățile de monitorizare a conformității; b) fișa postului și calificările necesare pentru auditorii de securitate aeronautică; c) activitățile de monitorizare a conformității, inclusiv scopul auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate aeronautică; cazurile de încălcare, reală sau potențială, a normelor de securitate aeronautică în care este dispusă investigarea incidentelor de securitate; frecvența auditurilor și inspecțiilor de securitate aeronautică; clasificarea conformității măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate, corespunzător		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(h) procesul de monitorizare a aeroportului, măsurile luate de operator și de entitate în materie de control intern al calității; (i) un proces de înregistrare și analizare a rezultatelor programului național de control al calității, în vederea identificării tendințelor și direcționării dezvoltării politicii viitoare.	sistemului de clasificare a conformității; d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică; e) activitățile de remediere a deficiențelor de securitate, care să includă detalii privind raportarea acestora, acțiunile subsecvente și remedierea, în scopul asigurării conformității cu normele de securitate aeronautică; f) măsurile coercitive legale și sancțiunile contravenționale; g) prezentarea rapoartelor privind activitățile de monitorizare a conformității desfășurate, care să includă, după caz, schimbul de informații dintre autoritățile și structurile cu competențe în domeniul securității aviației civile privind nivelurile de conformitate a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate; h) procesul de monitorizare a unui aeroport; măsurile care trebuie luate de operatorul aeronautic și de entitatea aeronautică în materie de control intern al calității; i) modul înregistrării și examinării rezultatelor Programului național de control al calității, în scopul identificării tendințelor și direcționării dezvoltării		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	politicii în domeniul securității aviației civile.		
4. MONITORIZAREA CONFORMITĂȚII 4.1. Toate aeroporturile, operatorii și alte entități cărora le revin responsabilități de securitate aeronautică sunt monitorizate periodic, pentru a se asigura detectarea și corectarea rapide a deficiențelor. 4.2. Monitorizarea se realizează în conformitate cu programul național de control al calității, luându-se în considerare gradul de risc, tipul și natura operațiunilor, standardul de implementare, rezultatele controlului intern al calității în cazul aeroporturilor, operatorilor și entităților, precum și alți factori și evaluări care afectează frecvența monitorizării. 4.3. Monitorizarea cuprinde implementarea și eficacitatea măsurilor de control intern al calității luate de aeroporturi, operatori și alte entități. 4.4. Monitorizarea fiecărui aeroport în parte reprezintă o combinație adecvată de activități de monitorizare a conformității și oferă o privire de ansamblu asupra implementării măsurilor de securitate în domeniu.	Articolul 49. Programul național de control al calității în domeniul securității aeronautice (1) Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile elaborează și prezintă organului central de specialitate în domeniul aviației civile spre aprobare, asigură aplicarea și menține un program național de control al calității în domeniul securității aeronautice. Programul respectiv permite autorității administrative de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile să evalueze nivelul securității aeronautice, precum și să monitorizeze conformitatea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate cu prevederile prezentei legi, ale Programul național de securitate în domeniul aviației civile, ale altor acte normative aprobate în temeiul prezentei legi. Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Capitolul III	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
4.5. Managementul, stabilirea priorităților și organizarea programului de control al calității se realizează independent de implementarea operațională a măsurilor luate în cadrul programului național de securitate a aviației civile. 4.6. Activitățile de monitorizare a conformității includ audituri, inspecții și teste de securitate.	MONITORIZAREA CONFORMITĂȚII Secțiunea 1 Prevederi generale 9. Pentru asigurarea depistării și remedierii rapide a neconformităților de securitate aeronautică, aeroporturile, operatorii și entitățile aeronautice care aplică măsuri de securitate aeronautică sunt monitorizate periodic de către AAC. 10. Monitorizarea conformității vizează inclusiv implementarea și eficiența măsurilor de control intern al calității aplicate în aeroporturi, precum și de către operatorii și entitățile aeronautice. 11. Activitățile de monitorizare a conformității includ audituri, inspecții și teste de securitate, care se efectuează cu regularitate, pe baza unei planificări anuale a activităților de monitorizare a conformității, aprobate de AAC. 12. În vederea asigurării unei abordări uniforme, AAC elaborează metodologia de desfășurare a activităților de monitorizare a conformității, care include stabilirea sarcinilor, planificarea, instruirea,		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	activitatea la fața locului, încheierea raportului și procesul de remediere. 13. Activitățile de monitorizare a conformității se bazează pe culegerea sistematică a informațiilor prin intermediul observațiilor, al interviurilor, al examinării documentelor și al verificărilor. 14. Monitorizarea conformității include atât activități anunțate, cât și activități neanunțate.		
5. METODOLOGIE 5.1. Metodologia de desfășurare a activităților de monitorizare se conformează unei abordări standardizate, care include stabilirea sarcinilor, planificarea, pregătirea, activitatea la fața locului, clasificarea constatărilor, încheierea raportului și procesul de remediere. 5.2. Activitățile de monitorizare a conformității se bazează pe culegerea sistematică a informațiilor prin intermediul observațiilor, al interviurilor, al examinării documentelor și al verificărilor. 5.3. Monitorizarea conformității include atât activități anunțate, cât și activități neanunțate.	Articolul 51. Evaluarea nivelului de pericol în domeniul securității aviației civile Autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile aprobă metodologia de evaluare a nivelului de pericol și de management al riscurilor, conform căreia evaluează în mod continuu nivelul de pericol privind securitatea aviației civile, luând în considerare situația internă și cea internațională, sistematizând informația recepționată de la organizațiile internaționale în domeniul aviației civile, de la organele competente și din alte surse. Programul național de control al calității în domeniul securității	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 12. În vederea asigurării unei abordări uniforme, AAC elaborează metodologia de desfășurare a activităților de monitorizare a conformității, care include stabilirea sarcinilor, planificarea, instruirea, activitatea la fața locului, încheierea raportului și procesul de remediere.		
6. AUDITURI DE SECURITATE 6.1. Un audit de securitate vizează: (a) toate măsurile de securitate dintr-un aeroport; sau (b) toate măsurile de securitate implementate de un aeroport, un terminal al aeroportului, un operator sau o entitate anume; sau (c) o anumită parte a programului național de securitate a aviației civile. 6.2. Metodologia de efectuare a unui audit de securitate trebuie să ia în considerare următoarele elemente: (a) anunțarea auditului de securitate și comunicarea unui chestionar prealabil, dacă este cazul;	Articolul 43. Personalul care activează în domeniul securității aeronautice (1) Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea, controlul de securitate, controlul accesului și alte controale de securitate, instructorii, auditorii de securitate și inspectorii interni sunt recrutate, instruite și, dacă este cazul, certificate pentru a se asigura că au aptitudinile pentru a fi angajate și competența de a efectua sarcinile care le sunt atribuite, în conformitate cu prevederile Programului național de instruire și certificare a personalului în domeniul securității aeronautice. Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(b) etapa pregătitoare, inclusiv analizarea chestionarului prealabil completat și a altor documente pertinente; (c) ședința inițială cu reprezentanții aeroportului/operatorului/entității, înainte de începerea activității de monitorizare la fața locului; (d) activitatea la fața locului; (e) ședința de închidere și raportare; (f) în cazul în care sunt identificate deficiențe, procesul de remediere și monitorizarea aferentă a respectivului proces. 6.3. Pentru a confirma implementarea măsurilor de securitate, desfășurarea unui audit de securitate trebuie să se bazeze pe o culegere sistematică a informațiilor prin intermediul cel puțin al uneia din tehnicile de mai jos: (a) examinarea documentelor; (b) observații; (c) interviuri; (d) verificări.	Subsecțiunea 1 Auditul de securitate aeronautică 15. AAC desfășoară, cu o periodicitate prestabilită, audit de securitate aeronautică, care reprezintă o examinare detaliată a tuturor măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul stabilirii dacă acestea sunt aplicate în mod continuu și dacă se respectă un nivel uniform de îndeplinire a cerințelor de securitate aeronautică. Examinarea respectivă include aplicarea unui eșantion reprezentativ de informații. Auditul de securitate aeronautică vizează una dintre următoarele categorii: 15.1 totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate în cadrul unui aeroport; 15.2 totalitatea măsurilor de securitate aeronautică aplicate de un terminal al aeroportului; sau 15.3 un operator aeronautic sau o entitate aeronautică; 15.4 o parte a PNSA aplicată de o structură prevăzută de pct.2. 16. Metodologia desfășurării auditurilor de securitate aeronautică se aprobă de către AAC și trebuie să includă următoarele etape:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
6.4. Aeroporturile cu un volum de trafic anual mai mare de 10 milioane de pasageri sunt supuse unui audit de securitate care să vizeze toate standardele de securitate aeronautică, cel puțin o dată la patru ani. Examinarea include un eșantion reprezentativ de informații.	16.1 anunțarea auditului de securitate aeronautică și reținerea unui chestionar prealabil, după caz; 16.2 etapa preliminară, care să includă examinarea chestionarului prealabil completat și a altor documente relevante; 16.3 ședința inițială cu reprezentanții operatorului aeronautic/entității aeronautice, organizată înaintea demarării activității de la fața locului; 16.4 activitatea desfășurată la fața locului; 16.5 ședința finală și elaborarea unui raport; 16.6 remedierea neconformităților de securitate aeronautică și monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de neconformități. 17. Pentru a evalua implementarea măsurilor de securitate aeronautică, desfășurarea unui audit de securitate are la bază colectarea sistematică a informațiilor prin intermediul a cel puțin uneia dintre următoarele tehnici: 17.1 examinarea documentelor; 17.2 observații; 17.3 interviuri; 17.4 verificări. 18. Auditul de securitate aeronautică este o activitate prestabilită și realizarea acestuia conține următoarele etape:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	18.1 notificarea entității cu cel puțin 30 de zile înainte de începerea activității și după caz, transmiterea spre completare a unui chestionar prealabil de audit; 18.1 faza pregătitoare, care include analizarea chestionarului prealabil de audit completat și examinarea documentelor relevante; 18.3 ședința de deschidere, care se poate realiza în următoarele forme: 18.3.1 cu participarea conducerii structurii care face obiectul auditului, care are scopul de a prezenta și de a explica metodologia de monitorizare a conformității, de a definitiva agenda de lucru, de a clarifica aspecte divergente sau neînțelese; 18.3.2 dacă AAC consideră necesar, se poate organiza suplimentar o ședință lărgită cu participarea reprezentanților transportatorilor aerieni, autorităților și instituțiilor statului prezente pe aeroport, companiilor de securitate și pază, agenților de handling și altor entități vizate care își desfășoară parțial sau total activitatea pe teritoriul aeroportului; 18.3.3 la solicitarea AAC, poate fi organizată o singură ședință cu participarea tuturor persoanelor prevăzute la subpct. 18.3.1 și 18.3.2. 18.4 activitatea la fața locului la operatorul aeronautic sau la entitatea		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	aeronautică care aplică proceduri de securitate aeronautică; 18.5 ședința de închidere, care se organizează cu scopul de a prezenta constatările echipei de audit, de a identifica posibilele măsuri de remediere a neconformităților și/sau măsuri compensatorii până la remedierea neconformităților și, după caz, de a motiva măsurile cu caracter de sancționare dispuse, precum și de a face persoanele participante și, prin acestea, personalul structurii audiate să înțeleagă nivelul de conformitate cu prevederile actelor normative din domeniul securității aeronautice; 18.6 raportul de audit; 18.7 în cazul în care sunt identificate deficiențe, monitorizarea procesului de remediere a acestora.		
7. INSPECȚII 7.1. Inspecția acoperă cel puțin un set de măsuri de securitate legate în mod direct, menționate în anexa I la prezentul regulament și în actele de implementare aferente, monitorizate ca o activitate unică sau într-un termen rezonabil, care nu trebuie să depășească trei luni. Examinarea include un eșantion reprezentativ de informații.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Subsecțiunea 2 Inspecții de securitate (pct. 19 - 25) 19. Inspecțiile de securitate se desfășoară în scopul stabilirii nivelului conformității și al eficienței măsurilor și	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
7.2. Un set de măsuri legate în mod direct reprezintă un set de două sau mai multe cerințe menționate în anexa I la prezentul regulament și în actele de implementare aferente, care au un impact reciproc atât de puternic încât realizarea obiectivului nu poate fi evaluată corespunzător decât dacă măsurile sunt analizate în ansamblu. Aceste seturi cuprind elementele din appendicele I la prezenta anexă. 7.3. Inspecțiile sunt inopinate. Dacă autoritatea competentă este de părere că acest lucru nu este practic, inspecțiile pot fi anunțate. Metodologia de desfășurare a unei inspecții trebuie să ia în considerare următoarele elemente: (a) etapa pregătitoare; (b) activitatea la fața locului; (c) o informare, în funcție de frecvența și rezultatele activității de monitorizare; (d) raportare/înregistrare; (e) procesul de remediere și monitorizarea acestuia. 7.4. Pentru a confirma că măsurile de securitate sunt eficiente, desfășurarea inspecției trebuie să se bazeze pe o	procedurilor de securitate aeronautică aplicate. 20. AAC desfășoară, cu o periodicitate prestabilită sau inopinat, inspecții ale măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate de operatorii aeronautici, entitățile aeronautice și autoritățile și structurile cu competente în domeniul securității aeronautice. 21. Inspecția de securitate aeronautică acoperă cel puțin unul sau mai multe elemente de securitate, stabilite în Anexa nr. 1 și în actele normative conexe, monitorizate ca o activitate unică sau într-un termen rezonabil, care să nu depășească trei luni. Inspecția de securitate aeronautică include aplicarea unui eșantion reprezentativ de informații. 22. Setul de măsuri reprezintă una sau mai multe elemente de securitate stabilite în Anexa nr. 1 și în actele normative conexe, care au un impact reciproc atât de puternic, încât realizarea obiectivului nu poate fi evaluată corespunzător decât dacă măsurile sunt analizate în ansamblu. Seturile respective sunt stabilite în Anexa nr. 1. 23. Inspecția de securitate aeronautică este desfășurată în mod inopinat. Dacă AAC consideră că acest lucru nu este practic, inspecția respectivă poate fi		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
colectare sistematică a informațiilor prin intermediul cel puțin al uneia dintre tehnicile de mai jos: (a) examinarea documentelor; (b) observații; (c) interviuri; (d) verificări. 7.5. În cazul aeroporturilor cu un volum de trafic mai mare de 2 milioane de pasageri, frecvența minimă de inspectare a tuturor seturilor de măsuri de securitate direct legate, menționate în capitolele 1-6 din anexa I la prezentul regulament, este de cel puțin una la douăsprezece luni, cu excepția cazului în care aeroportul a făcut obiectul unui audit în perioada respectivă. Frecvența de inspectare a tuturor măsurilor de securitate menționate în capitolele 7-12 din anexa I se determină de către autoritatea competentă, pe baza unei evaluări a riscului. 7.6. În cazul în care un stat membru nu are niciun aeroport al cărui volum anual de trafic să depășească 2 milioane de pasageri, cerințele de la punctul 7.5 se aplică aeroportului de pe teritoriul său care are cel mai mare volum de trafic anual.	anunțată, ponderea mai mare, de cel puțin două treimi din totalul inspecțiilor executate, fiind alocată inspecțiilor inopinate. 24. Realizarea inspecției conține următoarele etape: 24.1 în cazul în care inspecția este anunțată, anunțul transmis operatorului aeroportuar/administratorului aeroportului, transportatorului aerian sau entității care aplică proceduri de securitate aeronautică, cu cel puțin 5 zile lucrătoare, dar nu mai mult de 15 zile lucrătoare înainte de începerea activității, la sediul structurii care face obiectul inspecției; 24.2 faza pregătitoare; 24.3 activitatea la fața locului la operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică care aplică proceduri de securitate aeronautică; 24.4 ședința de închidere sau o informare asupra constatărilor, dacă acest lucru este posibil; 24.5 raportul de inspecție; 24.6 procesul de corectare a deficiențelor și monitorizarea acestuia. 25. Pentru a evalua eficiența măsurilor de securitate aeronautică, desfășurarea inspecției de securitate aeronautică are la bază colectarea sistematică a informațiilor prin		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	intermediul a cel puțin uneia dintre următoarele tehnici: 25.1 examinarea documentelor; 25.2 observații; 25.3 interviuri; 25.4 verificări.		
8. TESTE 8.1. Se vor efectua teste pentru a evalua eficiența implementării cel puțin a uneia dintre măsurile de securitate de mai jos: (a) controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat; (b) protecția aeronavelor; (c) controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână; (d) controlul de securitate al personalului și al articolelor transportate; (e) protecția bagajelor de cală; (f) controlul de securitate al mărfurilor și al poștei; (g) protecția mărfurilor și a poștei. 8.2. Se va elabora un protocol de testare care include metodologia, luându-se în	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Subsecțiunea 3 Teste de securitate aeronautică (pct.26 - 29) 26. Testul de securitate aeronautică reprezintă o verificare a măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în cadrul căreia AAC sau alte organe abilitate simulează, în mod confidențial, intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică aplicate. 27. La desfășurarea testelor de securitate aeronautică, AAC poate antrena reprezentanți ai altor autorități și structuri cu competențe în domeniul securității aeronautice. 28. Testele de securitate aeronautică sunt desfășurate pentru evaluarea eficienței a cel puțin uneia dintre	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
considerare cerințele legale, de siguranță și operaționale. Metodologia abordează următoarele elemente: (a) etapa pregătitoare; (b) activitatea la fața locului; (c) o informare, în funcție de frecvența și rezultatele activității de monitorizare; (d) raportare/înregistrare; (e) procesul de remediere și monitorizarea acestuia.	următoarele măsuri de securitate aeronautică: 28.1 controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat; 28.2 protecția aeronavelor; 28.3 controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână; 28.4 controlul de securitate al personalului și al bunurilor transportate de către aceștia; 28.5 protecția bagajelor de cală; 28.6 controlul de securitate al mărfurilor și al trimiterilor poștale; 28.7 protecția mărfurilor și a trimiterilor poștale. 29. AAC aprobă un protocol privind testele de securitate aeronautică care conține metodologia desfășurării testelor respective, cu respectarea prevederilor legale, inclusiv a celor de siguranță și a celor operaționale. Metodologia desfășurării testelor de securitate aeronautică include următoarele etape: 29.1 etapa preliminară; 29.2 activitatea desfășurată la fața locului; 29.3 informarea preliminară privind rezultatele testului de securitate aeronautică, în funcție de frecvența și rezultatele monitorizărilor conformității;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	29.4 elaborarea unui raport/înregistrarea rezultatelor testului de securitate aeronautică; 29.5 remedierea neconformităților de securitate aeronautică și monitorizarea remedierii, în cazul în care sunt identificate astfel de neconformități.		
9. EXPERTIZE 9.1. Se vor efectua expertize ori de câte ori autoritatea competentă depistează necesitatea reevaluării operațiunilor în vederea identificării și abordării vulnerabilităților. Dacă se identifică o vulnerabilitate, autoritatea competentă solicită implementarea măsurilor de protecție proporționale cu riscul.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Subsecțiunea 4 Expertizele de securitate aeronautică (pct. 30 - 34) 30. AAC efectuează expertize de securitate aeronautică: 30.1 la cererea aeroporturilor civile din Republica Moldova; 30.2 în cazul construirii de terminale noi și în cazul modificărilor constructive majore ale aeroporturilor și terminalelor existente, de natură să influențeze aplicarea măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică. 31. AAC efectuează expertize de securitate aeronautică ori de câte ori depistează necesitatea reevaluării măsurilor și procedurilor de securitate aeronautică în vederea identificării și înlăturării vulnerabilităților. Dacă este	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	identificată o vulnerabilitate, AAC solicită implementarea măsurilor de securitate aeronautică compensatorii, proporționale nivelului de risc. 32. AAC efectuează expertize de securitate aeronautică în următoarele cazuri: 32.1 la cererea aeroporturilor, transportatorilor aerieni sau entităților de aviație civilă, dacă AAC consideră oportună executarea expertizei; 32.2 aeroporturilor și terminalelor nou-construite; 32.3 modificărilor constructive majore ale aeroporturilor și terminalelor existente, de natură să influențeze aplicarea măsurilor și procedurilor de securitate. 33. Suplimentar cazurilor prevăzute la pct. 32, AAC dispune efectuarea expertizelor când consideră necesară reevaluarea operațiunilor în vederea identificării și abordării vulnerabilităților. În cazul identificării de vulnerabilități, AAC solicită aplicarea măsurilor de protecție proporționale cu nivelul de risc. 34. Expertizele sunt activități anunțate.		
10. RAPORTARE 10.1. Activitățile de monitorizare a conformității se raportează sau se	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
înregistrează într-un format standardizat care să permită o analiză permanentă a tendințelor. 10.2. Se includ următoarele elemente: (a) tipul de activitate; (b) aeroportul, operatorul sau entitatea monitorizată; (c) data și ora activității; (d) numele auditorilor care desfășoară activitatea; (e) domeniul de desfășurare a activității; (f) constatările și dispozițiile corespondente din programul național de securitate a aviației civile; (g) clasificarea conformității; (h) recomandări pentru acțiunile de remediere, dacă este cazul; (i) termenul de remediere, dacă este cazul. 10.3. Dacă se identifică deficiențe, autoritatea competentă comunică aeroportului, operatorilor sau entităților monitorizate constatările relevante.	CAPITOLUL IV RAPORTAREA ACTIVITĂȚILOR DE MONITORIZARE (Pct. 63 - 68) Formatul standardizat de raportare 62. În urma fiecărei activități de monitorizare a conformității se întocmește un raport în formă scrisă care este semnat de către toți membrii echipelor de monitorizare a conformității care au realizat activitatea respectivă. 63. Raportul de audit, de inspecție și de test are următorul conținut: 63.1 tipul de activitate; 63.2 operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică supusă activității de monitorizare a conformității; 63.3 data și ora, locația structurii/entității supuse activității de monitorizare a conformității; 63.4 componența echipei care a efectuat activitatea de monitorizare a conformității; 63.5 domeniul de efectuare a activității; 63.6 constatările echipei raportate la prevederile normative în domeniul securității aeronautice; 63.7 numărul exemplarului; 63.8 clasificarea conformității;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	63.9 recomandări pentru acțiunile de remediere, dacă este cazul; 63.10 termenele de remediere, dacă este cazul. 64. Raportul de audit, de inspecție, de test și de expertiză se elaborează într-un exemplar original: 64.1 în termen de până la 45 zile de la data finalizării activității în cazul auditului și expertizei; 64.2 în termen de până la 30 zile de la data finalizării activității în cazul inspecției; 64.3 în termen de până la 15 zile de la data finalizării activității în cazul testului. 65. Un exemplar al acestui raport se transmite entității verificate. 66. AAC păstrează la dosarul activității de monitorizare a conformității un exemplar al raportului. 67. Accesul la rapoartele de audit, de inspecție, de test și de expertiză este permis doar subiecților supuși monitorizării conformității, personalului AAC cu atribuții și responsabilități în domeniul securității aeronautice, precum și reprezentanților organizațiilor internaționale din domeniul aviației civile față de care Republica Moldova are obligații specifice conform prevederilor actelor		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	normative și prevederilor acordurilor internaționale încheiate.		
11. CLASIFICAREA COMUNĂ A CONFORMITĂȚII 11.1. Activitățile de monitorizare a conformității evaluează implementarea programului național de securitate aeronautică, pe baza sistemului armonizat de clasificare a conformității prezentat în apendicele II.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Secțiunea 2 Clasificarea conformități 68. Activitățile de monitorizare a conformității evaluează implementarea Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică, PNSA, PNICSA, pe baza sistemului armonizat de clasificare a conformității.	Compatibil	Lipsește
12. REMEDIEREA DEFICIENȚELOR 12.1. Remedierea deficiențelor identificate se realizează prompt. Dacă remedierea nu poate avea loc cu promptitudine, se aplică măsuri compensatorii. 12.2. Autoritatea competentă solicită aeroporturilor, operatorilor sau entităților supuse activității de monitorizare a conformității să transmită spre aprobare un plan de acțiune care să abordeze deficiențele semnalate în rapoarte, precum și un calendar de realizare a acțiunilor de	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 CAPITOLUL V REMIEREA NECONFORMITĂȚILOR Secțiunea 1 Remedierea deficiențelor și planul de acțiuni corective 73. În cazul constatării unor neconformități grave, șeful	Compatibil	Lipsește

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
remediere și să confirme când se încheie procesul de remediere.	subdiviziunii responsabile de securitatea aeronautică din cadrul AAC, sau auditorul de securitate aeronautică, care îndeplinește rolul de șef al echipei, poate solicita entităților aeronautice monitorizate să remedieze neconformitățile imediat sau, în cazul în care acest lucru nu este posibil, să aplice imediat măsuri compensatorii până la remedierea integrală a neconformităților. 74. În cazurile în care remedierea tuturor neconformităților necesită mai mult timp și nu se poate realiza imediat, agenții aeronautici supuși activităților de monitorizare a conformității au obligația de a întocmi și a înainta AAC, în termen de 15 zile lucrătoare de la primirea raportului, un plan de acțiuni corective, conform modelului prevăzut la Anexa nr. 2.		
13. ACTIVITĂȚI SUBSECVENTE LEGATE DE VERIFICAREA REMEDIERII 13.1. În urma confirmării de către aeroport, operator sau entitatea supusă monitorizării a faptului că acțiunile necesare de remediere au fost întreprinse, autoritatea competentă verifică implementarea acțiunilor de remediere.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 75. În planul de acțiuni corective, operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică care aplică măsuri de securitate aeronautică propune termenele de remediere a	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
13.2. Activitățile subsecvente utilizează cea mai relevantă metodă de monitorizare.	neconformităților și, suplimentar, în cazul neconformităților grave, precizează măsurile compensatorii aplicate. 76. În cazul constatării unei neconformități de categoria 3, AAC acordă entității aeronautice un termen pentru prezentarea unui plan de acțiuni corective corespunzătoare naturii neconformității, al căror termen de implementare nu poate depăși 3 luni și care începe să curgă din momentul aprobării planului respectiv. La finalul acestei perioade, în funcție de natura neconformității, termenul de 3 luni poate fi prelungit dacă există un nou plan de acțiuni corective, aprobat de AAC. 77. AAC evaluează acțiunile corective și planul de implementare propus de operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică și, dacă constată că acestea sunt suficiente pentru a soluționa neconformitatea, le acceptă.		
14. DISPONIBILITATEA AUDITORILOR 14.1. Fiecare stat membru se asigură că un număr suficient de auditori este disponibil pentru autoritatea competentă, fie direct, fie sub supravegherea acesteia, pentru efectuarea tuturor activităților de monitorizare a conformității.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 5. AAC dispune de o subdiviziune responsabilă în domeniul securității aeronautice, instituită în conformitate cu Regulamentul cu privire la	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 133/2019. 6. AAC asigură resurse umane, administrative, logistice și financiare necesare pentru buna desfășurare a activităților de monitorizare a conformității în conformitate cu PNCCSA.		
15. CRITERII DE CALIFICARE PENTRU AUDITORI 15.1. Fiecare stat membru se asigură că auditorii care îndeplinesc funcții în numele autorității competente: (a) nu au nicio obligație contractuală sau pecuniară față de aeroportul, operatorul sau entitatea care urmează a fi monitorizată; și (b) au competențele necesare, inclusiv cunoștințele teoretice și experiența practică necesare în domeniul relevant. Auditorii sunt supuși certificării sau aprobării echivalente de către autoritatea competentă. 15.2. Auditorii trebuie să aibă următoarele competențe: (a) înțelegerea măsurilor de securitate aplicabile, în vigoare, și modul în care	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 107. Complementar cerințelor de recrutare și acțiunilor subsecvente procesului de recrutare, reglementate în cadrul PNSA și PNICSA, auditorii de securitate aeronautică trebuie: 107.1 să aibă competențele necesare, inclusiv cunoștințele teoretice și experiența practică necesară în domeniul relevant (minim 2 ani); 107.2 să fie absolvenți de studii superioare; 107.3 să fi absolvit cel puțin un curs de instruire în domeniul securității aeronautice și un curs de instruire cu privire la tehnicile și metodele de efectuare a activităților de monitorizare a conformității în domeniul securității aeronautice.	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
acestea sunt aplicate la operațiunile supuse examinării, inclusiv: — înțelegerea principiilor de securitate; — înțelegerea sarcinilor de supervizare; — înțelegerea factorilor care afectează performanța umană; (b) cunoștințe practice în materie de tehnici și tehnologii de securitate; (c) cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de monitorizare a conformității; (d) cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul examinării; (e) înțelegerea rolului și competențelor auditorului. 15.3. Auditorii participă la activități de formare periodică cu o frecvență suficientă pentru a asigura menținerea competențelor existente și însușirea de competențe noi care să țină cont de evoluțiile din domeniul securității.	108. Suplimentar condițiilor prevăzute la pct. 107, auditorii de securitate aeronautică trebuie să dețină următoarele competențe specifice: 108.1 o bună înțelegere a actelor normative naționale și internaționale în domeniul securității aeronautice și modul în care acestea sunt aplicate structurilor care fac obiectul activităților de monitorizare a conformității; 108.2 o bună înțelegere a măsurilor de securitate aplicabile și a modului în care acestea sunt aplicate la structurile care fac obiectul activității de monitorizare a conformității, inclusiv: 108.2.1 înțelegerea principiilor de securitate; 108.2.2 înțelegerea sarcinilor de monitorizare; 108.2.3 înțelegerea factorilor care afectează performanța umană; 108.3 cunoștințe practice în materie de tehnici și tehnologii de securitate; 108.4 cunoștințe privind principiile, procedurile și tehnicile de monitorizare a conformității; 108.5 cunoștințe practice privind operațiunile care fac obiectul monitorizării conformității; 108.6 o bună înțelegere a rolului și competențelor auditorului de securitate aeronautică;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	108.7 nu are nicio obligație contractuală sau pecuniară față de operatorul aeronautic sau entitatea aeronautică care urmează fi monitorizată.		
16. PUTERILE AUDITORILOR 16.1. Auditorilor care efectuează activități de monitorizare trebuie să li se confere suficientă autoritate pentru a obține informațiile necesare pentru îndeplinirea sarcinilor lor. 16.2. Auditorii trebuie să aibă asupra lor o dovadă a identității, care să autorizeze activitățile de monitorizare a conformității în numele autorității competente și care să permită accesul în toate zonele necesare pentru desfășurarea acestora. 16.3. Auditorii sunt abilitați să: (a) obțină acces imediat în toate zonele relevante, inclusiv în aeronave și clădiri, în scopul monitorizării; și (b) solicite implementarea corectă sau repetarea măsurilor de securitate. 16.4. Ca urmare a competențelor conferite auditorilor, autoritatea competentă acționează în conformitate cu punctul 2.3 în următoarele cazuri:	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Subsecțiunea 2 Instruirea și împuternicirea auditorilor de securitate aeronautică 110. AAC împuternicește persoane fizice care au o calificare corespunzătoare să efectueze inspecții aeronautice și eliberează fiecărui legitimația care confirmă calitatea de auditor. 111. Odată cu finalizarea instruirii inițiale, și dacă este cazul, periodică (recurentă), persoana care corespunde competențelor menționate la pct. 107-108 și ocupă în cadrul subdiviziunii responsabile de securitatea aeronautică a AAC o funcție de inspector principal sau șef direcție, este împuternicită să efectueze activități de monitorizare a conformității în domeniul securității aeronautice prin Ordin semnat de Directorul AAC. 112. Pentru a fi împuternicită și, după caz, reconfirmată în calitate de auditor	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) obstrucționarea sau împiedicarea intenționată a activității unui auditor; (b) incapacitatea ori refuzul de a furniza informațiile solicitate de un auditor; (c) furnizarea de informații false ori înșelătoare unui auditor, cu intenția de a-l induce în eroare; și (d) uzurparea calității de auditor cu intenția de a induce în eroare.	de securitate, persoana desemnată trebuie să fi finalizat cel puțin instruirea inițială, și dacă este cazul, periodică (recurentă) în conformitate cu cerințele stabilite în PNICSA. 113. După desemnare în calitate de auditor de securitate aeronautică se emite legitimație în conformitate cu prevederile pct. 161 din Programul național de facilitare a transporturilor aeriene, aprobat prin HG 147/2022. 114. Auditorii de securitate aeronautică trebuie să asigure menținerea competențelor existente și însușirea de competențe noi care să țină cont de evoluțiile din domeniul securității aeronautice. Subsecțiunea 3 Drepturile și obligațiile auditorilor de securitate aeronautică 115. Pe timpul efectuării activităților de monitorizare a conformității, auditorii de securitate aeronautică au următoarele obligații: 115.1 să cunoască și să respecte cerințele de securitate ale entităților supuse activităților de monitorizare a conformității și să folosească căile normale de acces, cu excepția cazurilor în care, procedând astfel, activitatea de monitorizare a conformității ar avea de suferit;		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	115.2 să cunoască și să respecte prevederile normative din domeniul securității aeronautice; 115.3 să nu folosească forța pentru a obține acces în aeronavă sau la facilitățile care fac obiectul activităților de monitorizare a conformității; 115.4 să nu deschidă ușile și să nu atingă suprafețele de comandă ale aeronavei pentru a intra în cabina de pilotaj, cu excepția cazului în care este escortat de un reprezentant competent al transportatorului aerian; 115.5 la finalizarea activităților de monitorizare a conformității, dacă este cazul, să informeze reprezentantul structurii care a fost supusă activităților de monitorizare a conformității cu privire la rezultatele acesteia; 115.6 să nu conducă autovehicule în zona de mișcare a aeroporturilor, fără autorizație; 115.7 să nu facă uz de drepturile pe care le au pentru a reține zborul unei aeronavei, dacă nu există motive serioase de a proceda astfel; 115.8 să afecteze cât mai puțin activitatea profesională curentă a angajaților entităților, supuse activității de monitorizare a conformității, care aplică proceduri de securitate aeronautică.		
17. CELE MAI BUNE PRACTICI	-	Prevederi UE neaplicabile	RM nu este stat membru

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
17.1. Statele membre informează Comisia privind cele mai bune practici referitoare la programele de control al calității, la metodologiile specifice auditului și la auditori. Comisia transmite aceste informații statelor membre.			
18. RAPORTAREA CĂTRE COMISIE 18.1. Statele membre transmit Comisiei, anual, un raport cu privire la măsurile luate pentru a-și îndeplini obligațiile care le revin în temeiul prezentului regulament, precum și la situația din domeniul securității aeronautice pe aerodromurile situate pe teritoriul lor. Perioada de referință pentru acest raport este 1 ianuarie-31 decembrie. Raportul se transmite în termen de maximum trei luni de la încheierea perioadei de referință. 18.2. Conținutul raportului trebuie să fie conform apendicelui III și să utilizeze un model pus la dispoziție de Comisie. 18.3. Comisia transmite statelor membre principalele concluzii pe marginea acestor rapoarte.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 8.13 să întocmească un raport anual cu privire la rezultatele aplicării propriului program de control intern al calității conform structurii prevăzute la Anexa nr. 3. Perioada de referință pentru raport va cuprinde intervalul 1 ianuarie - 31 decembrie. Raportul trebuie transmis AAC, până cel târziu, la data de 31 ianuarie a anului următor perioadei de referință;	Parțial compatibil	-
Apendicele I Elemente care urmează a fi incluse în setul de măsuri de securitate legate în mod direct	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Seturile de măsuri de securitate legate în mod direct, conform punctului 7.1 din anexa II, trebuie să includă următoarele elemente din anexa I la prezentul regulament și dispozițiile corespundente din actele de implementare: Pentru punctul 1 – Securitate aeroportuară: (i) punctul 1.1; sau (ii) punctul 1.2 (cu excepția dispozițiilor referitoare la legitimații și permisele pentru vehicule); sau (iii) punctul 1.2 (dispozițiile referitoare la legitimații); sau (iv) punctul 1.2 (dispozițiile referitoare la permisele pentru vehicule); sau (v) punctul 1.3 și elementele relevante de la punctul 12; sau (vi) punctul 1.4; sau (vii) punctul 1.5. Pentru punctul 2 – Zonele demarcate din aeroporturi: întreg punctul.	Anexa nr. 1 la PNCCSA Elemente care se includ în cadrul activităților de monitorizare a conformității În corespundere cu prevederile Legii nr. 192/2019 privind securitatea aeronautică și PNSA următoarele elemente trebuie supuse activităților de monitorizare a conformității: 1. Securitate aeroportuară: 1.1 Accesul în zona de operațiuni aeriene 1.2 Stabilirea și menținerea integrității zonelor de securitate cu acces restricționat 1.3 Sistemul de permise pentru personal și vehicule 1.4 Controlul de securitate a persoanelor altele decât pasagerii și al articolelor transportate 1.5 Examinarea vehiculelor și a bunurilor transportate 1.6 Măsuri de securitate pentru zonele non restricționate 2. Securitatea aeronavelor: 2.1 Controlul accesului persoanelor și vehiculelor spre/de la aeronavă		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Pentru punctul 3 – Securitatea aeronavelor: (i) punctul 3.1; sau (ii) punctul 3.2. Pentru punctul 4 – Pasagerii și bagajele de mână: (i) punctul 4.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau (ii) punctul 4.2; sau (iii) punctul 4.3. Pentru punctul 5 – Bagajele de cală: (i) punctul 5.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau (ii) punctul 5.2; sau (iii) punctul 5.3. Pentru punctul 6 – Mărfurile și poșta: (i) toate dispozițiile referitoare la controlul de securitate și la măsurile de securitate aplicate de un agent abilitat, cu excepția cazurilor de la punctele (ii)–(v) de mai jos; sau	2.2 Examinarea de securitate aeronavelor 2.3 Măsuri de securitate pentru pasagerii în tranzit și articole transportate 2.4 Protecția aeronavei care a fost supusă examinării de securitate 2.5 Măsuri de securitate privind transportarea pasagerilor potențial perturbatori 2.6 Măsuri de securitate la transportarea armelor la bordul aeronave 3. Pasagerii și bagajele de mână: 3.1 Controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână, inclusiv pasagerii în transfer 3.2 Protecția pasagerilor și bagajelor de mână 3.3 Protecția pasagerilor și bagajelor de mână în tranzit 4. Bagajele de cală: 4.1 Controlul de securitate a bagajelor de cală, inclusiv cele în transfer; 4.2 Protecția bagajelor de cală, inclusiv cele în transfer 4.3 Concordanța bagajelor de cală și pasageri 4.4 Autorizarea transportării bagajului de cală 5. Mărfurile și poșta:		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(ii) toate dispozițiile referitoare la măsurile de securitate aplicate de expeditorii cunoscuți; sau (iii) toate dispozițiile referitoare la expeditorii cu cont; sau (iv) toate dispozițiile referitoare la transportul de mărfuri și poștă; sau (v) toate dispozițiile referitoare la protecția mărfurilor și poștei la aeroporturi. Pentru punctul 7 – Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian: întregul punct. Pentru punctul 8 – Provizii de bord: întregul punct. Pentru punctul 9 – Provizii de aerodrom: întregul punct. Pentru punctul 10 – Măsurile de securitate în zbor: întregul punct.	5.1 Controlul de securitate al mărfurilor și poștei 5.2 Lanțul securizat aprovizionare al mărfurilor și poștei; 5.3 Protecția mărfurilor și poștei împotriva intervențiilor neautorizate 5.4 Măsuri de securitate pentru mărfurile și posta cu risc sporit(HRCM) 5.5 Atribuirea statutului de securitate pentru marfă și poștă 5.6 Măsuri de securitate pentru mărfurile și posta în transfer 6. Provizii de bord: 6.1 Măsuri de securitate pentru proviziile de bord care pot include un lanț securizat de aprovizionare sau control de securitate 6.2 Măsuri de protecție pentru provizii de bord 7. Provizii de aeroport: 7.1 Măsuri de securitate pentru proviziile de aeroport care pot include un lanț securizat de aprovizionare sau control de securitate 8. Măsurile de securitate în zbor: 8.1 Măsuri de prevenire a accesului neautorizat în cabina de pilotaj în timpul zborului(pentru transportatorii naționali).		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
Pentru punctul 11 – Recrutarea și instruirea personalului: (i) toate dispozițiile referitoare la recrutarea personalului de către un aeroport, un transportator aerian sau o entitate; sau (ii) toate dispozițiile referitoare la instruirea personalului de către un aeroport, un transportator aerian sau o entitate.	9.Echipamentele de securitate: 9.1 Mentenanță și testare de performanță		
Apendicele II Sistemul de clasificare armonizată a conformității Următoarea clasificare a conformității este aplicabilă pentru a evalua implementarea programului național de securitate aeronautică.	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 69. Următoarea clasificare a conformității este aplicabilă pentru a evalua implementarea măsurilor de securitate suspendate activității de monitorizare a conformității: TABEL	Compatibil	Lipsesc
Apendicele III CONȚINUTUL RAPORTULUI CĂTRE COMISIE 1. Structura organizațională, responsabilități și resurse	Programul național de control al calității în domeniul securității aviației civile, aprobat prin Ordinul MIDR nr.80/2025 Anexa nr. 3 la PNCCSA	Parțial compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Structura organizației de control de calitate, responsabilitățile și resursele acesteia, inclusiv modificări viitoare planificate [a se vedea punctul 3.2 litera (a)]. (b) Număr de auditori – actual și planificat (a se vedea punctul 14). (c) Activitățile de formare urmate de auditori (a se vedea punctul 15.2). 2. Activități de monitorizare operațională Toate activitățile de monitorizare efectuate, specificându-se: (a) tipul (audit de securitate, inspecție inițială, inspecție subsecventă, test, altele); (b) aeroporturile, operatorii sau entitățile monitorizate; (c) domeniul de aplicare; (d) frecvența; și (e) numărul total de zile-om efectuate în teren. 3. Activități de remediere a deficiențelor	RAPORTUL ANUAL AL MASURILOR DE CONTROL INTERN AL CALITĂȚII (Model) TABEL		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
(a) Stadiul de implementare a activităților de remediere a deficiențelor: (b) Principalele activități întreprinse sau planificate (precum posturile noi create, echipamentele achiziționate, lucrările de construcție) și progresele realizate în vederea remedierii. (c) Măsuri coercitive utilizate [a se vedea punctul 3.2 litera (f)]. 4. Date și tendințe generale (a) Traficul național anual de pasageri și mărfuri, precum și numărul de mișcări de aeronave. (b) Lista aeroporturilor pe categorii. (c) Numărul de transportatori aerieni care operează din teritoriu pe categorii (naționali, UE, țări terțe). (d) Numărul de agenți abilitați. (e) Numărul de companii de catering. (f) Numărul de companii de curățenie. (g) Numărul aproximativ al altor entități cu responsabilități în domeniul securității			

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
aeronautice (expeditori cunoscuți, companii de handling la sol). 5. Situația securității aeronautice la aeroporturi Contextul general al situației securității aeronautice în statul membru.			

Tabel de Concordanță

1. Titlul actului Uniunii Europene

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 (Text cu relevanță pentru SEE), așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) nr. 245/2013 al Comisiei din 19 martie 2013 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 272/2009 în ceea ce privește controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor în aeroporturile din UE Text cu relevanță pentru SEE, *CELEX: 32009R1254*, publicat în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene L 338 din 19 decembrie 2009, așa cum a fost modificat ultima oară prin Regulamentul (UE) **2016/2096** al Comisiei din 30 noiembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1254/2009 în ceea ce privește anumite criterii care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (Text cu relevanță pentru SEE).

Amendamente incluse:

- Regulamentul (UE) 2016/2096 al Comisiei din 30 noiembrie 2016 de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1254/2009 în ceea ce privește anumite criterii care să permită statelor membre să deroge de la standardele de bază comune privind securitatea aviației civile și să adopte măsuri de securitate alternative (Text cu relevanță pentru SEE).

2. Titlul proiectului de act normative național

Proiectul legii privind securitatea aeronautică

3. Gradul de compatibilitate

Compatibil

4. Autoritatea/persoana responsabilă

Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale

5. Data întocmirii/actualizării

Februarie 2026

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
<i>Articolul 1</i> Statele membre pot să deroge de la standardele de bază comune prevăzute la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și să adopte măsuri de securitate alternative care să asigure un nivel adecvat de protecție pe baza unei evaluări a riscurilor aprobate de autoritatea competentă, pe aeroporturi sau în zone demarcate ale aeroporturilor unde traficul este limitat la una sau mai multe dintre următoarele categorii: 1. aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 15 000 kilograme; 2. elicoptere; 3. zboruri de stat, militare și ale forțelor de ordine; 4. zboruri ale serviciilor de stingere a incendiilor; 5. zboruri ale serviciilor medicale, ale serviciilor de urgență sau de salvare; 6. zboruri în scopul cercetării și al dezvoltării; 7. zboruri pentru lucrări aeriene; 8. zboruri pentru acordarea de ajutor umanitar; 9. zboruri operate de transportatori aerieni, de fabricanți de aeronave sau de societăți de întreținere, care nu implică transportul de pasageri și bagaje sau de marfă și poștă; 10. zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, deținute de o companie pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor	Proiectul legii privind securitatea aeronautică Articolul 22. Măsuri alternative de securitate aeronautică (1) Se aplică măsuri alternative de securitate aeronautică care să asigure un nivel adecvat de protecție pe baza unei evaluări a riscurilor aprobate de autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile, pe aeroporturi sau în zone demarcate ale aeroporturilor unde traficul este limitat la una sau mai multe dintre următoarele categorii: a) zboruri ale aeronavelor cu o masă maximă la decolare mai mică de 15000 kg; b) elicoptere; c) zboruri de stat, militare și ale forțelor de ordine; d) zboruri ale serviciilor de stingere a incendiilor; e) zboruri ale serviciilor medicale, ale serviciilor de urgență sau de salvare; f) zboruri în scopul cercetării și al dezvoltării; g) zboruri pentru lucrări aeriene; h) zboruri pentru acordarea ajutorului umanitar;	Compatibil	Lipsesc

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei; 11. zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, închiriate (contract charter sau contract de leasing) în totalitate de o companie de la un operator de aeronave cu care are un acord scris pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei; 12. zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, pentru transportul proprietarului aeronavelor și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor. În cazul zborurilor care intră sub incidența punctelor 10, 11 și 12, dar efectuate cu o aeronavă cu o masă maximă la decolare de minimum 45 500 de kilograme, autoritatea competentă poate, în cazuri excepționale și pe baza unei evaluări a riscurilor pentru fiecare caz în parte, să deroge de la limita de greutate prevăzută în aceste categorii. Statele membre care primesc astfel de zboruri efectuate cu aeronave de minimum 45 500 de kilograme pot solicita notificarea prealabilă, care poate include o copie a evaluării riscurilor efectuate, sau aprobarea prealabilă a acestora. Cerința de notificare sau de aprobare prealabilă se depune în scris către toate celelalte state membre.	i) zborurile operate de transportatori aerieni, de fabricanți de aeronave sau de societăți de întreținere, care nu implică transportul de pasageri, de bagaje sau de marfă și poștă; j) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45500 kg, deținute de o companie pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei; k) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, închiriate (contract charter sau contract de leasing) în totalitate de o companie de la un operator de aeronave cu care are un acord scris pentru transportul propriilor angajați și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor, ca sprijin pentru derularea activităților companiei; l) zboruri cu aeronave cu o masă maximă la decolare mai mică de 45 500 de kilograme, pentru transportul proprietarului aeronavelor și al pasagerilor neplătitori, precum și al bunurilor. (2) În cazul zborurilor care intră sub incidența punctului (1) alin. j)		

6. Actul Uniunii Europene	7. Proiectul de act normativ național	8. Gradul de compatibilitate	9. Observațiile
	– l), dar efectuate cu o aeronavă cu o masă maximă la decolare de minimum 45 500 de kilograme, autoritatea administrativă de implementare și realizare a politicilor în domeniul aviației civile poate, în cazuri excepționale și pe baza unei evaluări a riscurilor pentru fiecare caz în parte, să deroge de la limita de greutate prevăzută în aceste categorii.		
Articolul 2 Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în Jurnalul Oficial al Uniunii Europene. Se aplică începând cu data menționată în normele de implementare adoptate în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, dar nu mai târziu de 29 aprilie 2010. Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.		Norme UE neaplicabile	Proceduri administrative privind intrarea în vigoare



Nr. 08-731 din 17.02.2026

Cancelaria de Stat

Prin prezenta, în conformitate cu pct. 197 din Regulamentul Guvernului, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 610/2018, remitem pentru înregistrare, *proiectul de lege privind securitatea aeronautică*, care urmează a fi examinat în cadrul următoarei ședințe a secretarilor generali.

CERERE
privind înregistrarea de către Cancelaria de Stat
a proiectelor de acte ale Guvernului

Nr. crt.	Criterii de înregistrare	Nota autorului
1.	Categoria și denumirea proiectului	Proiect de lege privind securitatea aeronautică
2.	Autoritatea care a elaborat proiectul	Ministerul Infrastructurii și Dezvoltării Regionale în comun cu Autoritatea Aeronautică Civilă.
3.	Justificarea depunerii cererii	Proiect de lege privind securitatea aeronautică are drept scop transpunerea prevederilor Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, Regulamentul (CE) nr. 272/2009 al Comisiei din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aeronautice prevăzute în anexă la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului și 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.
4.	Referința la documentul de	Capitolul 14. Politica de transport din

	planificare care prevede elaborarea proiectului	Programul național de aderare a Republicii Moldova la Uniunea Europeană pentru anii 2025–2029, aprobat prin Hotărârea Guvernului nr. 306/2025, modificat prin Hotărârea Guvernului nr. 818/2025.
5.	Lista autorităților și instituțiilor a căror avizare este necesară	- Ministerul Afacerilor Interne; - Ministerul Apărării; - Serviciul de Informații și Securitate; - Serviciul de Protecție și Pază de Stat; - Ministerul Finanțelor; - Ministerul Dezvoltării Economice și Digitalizării (inclusiv Agenția pentru Securitatea Cibernetică); - Agenția Proprietății Publice - Autoritatea Aeronautică Civilă; - Î.S. „Aeroportul Internațional Chișinău,,
6.	Termenul-limită pentru depunerea avizelor/expertizelor	10 zile lucrătoare.
7.	Persoane responsabile de promovarea proiectului	Alexandru Otgon, șef al Direcției politici în domeniul transportului aerian, tel: 022 250 654, e-mail: alexandru.otgon@midr.gov.md .
8.	Anexe	1. Proiectul de lege; 2. Nota de fundamentare; 3. Tabele de concordanță.
9.	Data și ora depunerii cererii	Conform semnăturii electronice
10.	Semnătura	(semnat electronic)

Viceprim-ministru, ministru

Vladimir BOLEA

Ex. Alexandru Otgon, 022-250-654