

Acest document reprezintă un instrument de documentare, iar instituțiile nu își asumă responsabilitatea pentru conținutul său.

► **B** 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)

(JO L 97, 9.4.2008, p. 72)

Astfel cum a fost modificat prin:

			Jurnalul Oficial		
			NR.	Pagina	Data
► <b>M1</b>	Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010		L 7	3	12.1.2010



**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)**

PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIUL UNIUNII EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene, în special articolul 80 alineatul (2),

având în vedere propunerea Comisiei,

având în vedere avizul Comitetului Economic și Social European <sup>(1)</sup>,

după consultarea Comitetului Regiunilor,

hotărând în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 251 din tratat <sup>(2)</sup>, luând în considerare textul comun aprobat de Comitetul de conciliere la 16 ianuarie 2008,

întrucât:

- (1) Pentru a asigura protecția persoanelor și a bunurilor în interiorul Uniunii Europene, ar trebui să fie împiedicate actele de intervenție ilicită îndreptate împotriva aeronavelor civile care pun în pericol securitatea aviației civile, prin stabilirea unor norme comune pentru protecția aviației civile. Acest obiectiv ar trebui să fie atins prin stabilirea unor norme comune și a unor standarde de bază comune în materie de securitate aeronautică, precum și a unor mecanisme de monitorizare a respectării acestora.
- (2) În interesul securității aviației civile în general, este de dorit să se prevadă baza pentru o interpretare comună a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională din 7 decembrie 1944.
- (3) Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 de instituire a unor norme comune în domeniul securității aviației civile <sup>(3)</sup> a fost adoptat în urma evenimentelor din 11 septembrie 2001 din Statele Unite. Este necesară o abordare comună în domeniul securității aviației civile și ar trebui luate în considerare cele mai eficiente mijloace de furnizare de asistență ca urmare a actelor teroriste care au un impact major în domeniul transportului.
- (4) Conținutul Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 ar trebui revizuit având în vedere experiența dobândită, iar regulamentul ar trebui să fie abrogat și să fie înlocuit cu prezentul regulament în vederea simplificării, armonizării și clarificării normelor existente și a îmbunătățirii nivelurilor de securitate.

<sup>(1)</sup> JO C 185, 8.8.2006, p. 17.

<sup>(2)</sup> Avizul Parlamentului European din 15 iunie 2006 (JO C 300 E, 9.12.2006, p. 463), Poziția comună a Consiliului din 11 decembrie 2006 (JO C 70 E, 27.3.2007, p. 21) și Poziția Parlamentului European din 25 aprilie 2007 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial). Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 11 martie 2008 (nepublicată încă în Jurnalul Oficial) și Decizia Consiliului din 4 martie 2008.

<sup>(3)</sup> JO L 355, 30.12.2002, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 849/2004 (JO L 158, 30.4.2004, p. 1).

**▼B**

- (5) Datorită necesității unei flexibilități sporite în adoptarea de măsuri și proceduri de securitate cu scopul de a se adapta evaluărilor de risc aflate în schimbare și de a permite introducerea de noi tehnologii, prezentul regulament ar trebui să stabilească principiile de bază privind măsurile care trebuie luate pentru a proteja aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită, fără a intra în detalii tehnice și de procedură legate de modalitățile de punere în aplicare a acestora.
- (6) Prezentul regulament ar trebui să se aplice aeroporturilor care deservește aviația civilă situate pe teritoriul unui stat membru, operatorilor care furnizează servicii în aceste aeroporturi și entităților care furnizează bunuri și/sau servicii acestor aeroporturi sau prin intermediul acestora.
- (7) Fără a aduce atingere Convenției privind infracțiunile și alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, Tokyo, 1963, Convenției pentru combaterea capturării ilicite a aeronavelor, Haga, 1970, și Convenției pentru combaterea actelor ilicite îndreptate împotriva securității aviației civile, Montreal, 1971, prezentul regulament ar trebui să acopere de asemenea măsuri de securitate care se aplică la bordul unei aeronave a transportatorilor aerieni comunitari sau în timpul zborului unor astfel de aeronave.
- (8) Statele membre își rezervă, fiecare, competența de a decide cu privire la utilizarea agenților de securitate la bordul aeronavelor înregistrate în respectivul stat membru și pe zborurile transportatorilor aerieni licențiați în acest stat, precum și de a se asigura, în conformitate cu alineatul 4.7.7 din anexa 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională și în temeiul acestei convenții, că acești agenți fac parte din personalul guvernamental selectat și instruit în mod special, luând în considerare aspectele de securitate și de siguranță necesare la bordul unei aeronave.
- (9) Diversele tipuri de operațiuni de aviație civilă nu se confruntă neapărat cu același nivel de amenințare. La stabilirea de standarde de bază comune privind securitatea aeronautică, trebuie să se țină cont de mărimea aeronavei, natura activității și/sau frecvența activităților aeroportuare în vederea permiterii unor derogări.
- (10) Pe baza unei evaluări a riscurilor, ar trebui de asemenea să se permită statelor membre să aplice măsuri mai stricte decât cele prevăzute în prezentul regulament.
- (11) Țările terțe pot solicita aplicarea de măsuri care diferă de cele prevăzute de prezentul regulament în ceea ce privește zborurile cu plecare dintr-un aeroport al unui stat membru având ca destinație sau survolând țara terță respectivă. Cu toate acestea, fără a aduce atingere acordurilor bilaterale la care Comunitatea este parte, Comisia ar trebui să poată examina măsurile solicitate de țara terță.
- (12) Cu toate că pot exista, în cadrul aceluiași stat membru, două sau mai multe organisme al căror obiect de activitate îl constituie securitatea aeronautică, fiecare stat membru trebuie să desemneze o autoritate competentă unică, responsabilă cu coordonarea și monitorizarea punerii în aplicare a standardelor de securitate.
- (13) Pentru a defini responsabilitățile pentru aplicarea standardelor de bază comune privind securitatea aeronautică și pentru a descrie ce măsuri le sunt cerute operatorilor și altor entități în acest scop, fiecare stat membru ar trebui să stabilească un program național de securitate a aviației civile. Mai mult decât atât, fiecare operator aeroportuar, transportator aerian și entitate care aplică standardele de securitate aeronautică ar trebui să stabilească, să aplice și să mențină un program de securitate pentru a se conforma atât prezentului regulament, cât și oricărui program național de securitate a aviației civile aplicabil.

**▼B**

- (14) Pentru a monitoriza respectarea prezentului regulament și a programului național de securitate a aviației civile, fiecare stat membru trebuie să stabilească și să asigure aplicarea unui program național de verificare a nivelului și a calității securității aviației civile.
- (15) Pentru a monitoriza aplicarea de către statele membre a prezentului regulament și, de asemenea, pentru a face recomandări pentru îmbunătățirea securității aeronautice, Comisia ar trebui să efectueze inspecții, inclusiv inspecții inopinate.
- (16) Ca regulă generală, Comisia ar trebui să publice măsuri care să aibă un impact direct asupra pasagerilor. Normele de aplicare care stabilesc măsuri și proceduri comune pentru aplicarea standardelor de bază comune privind securitatea aeronautică care conțin informații de securitate sensibile, împreună cu rapoartele de inspecție ale Comisiei și răspunsurile din partea autorităților competente trebuie considerate „informații clasificate ale UE” în înțelesul Deciziei 2001/844/CE, CECO, Euratom a Comisiei din 29 noiembrie 2001 de modificare a regulamentului său de procedură internă<sup>(1)</sup>. Aceste informații nu ar trebui să fie publicate; acestea ar trebui puse doar la dispoziția acelor operatori și entități care au un interes legitim.
- (17) Măsurile necesare pentru punerea în aplicare a prezentului regulament ar trebui să fie adoptate în conformitate cu Decizia 1999/468/CE a Consiliului din 28 iunie 1999 de stabilire a normelor privind exercitarea competențelor de executare conferite Comisiei<sup>(2)</sup>.
- (18) Comisia ar trebui, în special, să fie împuternicită să adopte măsuri generale de modificare a elementelor neesențiale ale standardelor comune de bază prin completarea acestora, să stabilească criterii care să permită statelor membre atât să deroge de la standardele comune de bază și să adopte măsuri alternative de securitate, precum și să adopte specificații pentru programele naționale de control al calității. Deoarece aceste măsuri au un domeniu general de aplicare și sunt destinate să modifice elemente neesențiale ale prezentului regulament sau să-l completeze prin adăugarea unor noi elemente neesențiale, acestea trebuie să fie adoptate în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 5a din Decizia 1999/468/CE.
- (19) Atunci când, din motive imperative de urgență, termenele care se aplică în mod normal în cadrul procedurii de reglementare cu control nu pot fi respectate, Comisia ar trebui să poată utiliza procedura de urgență prevăzută la articolul 5a alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE pentru adoptarea standardelor comune privind securitatea aviației civile.
- (20) Obiectivul „controlului unic de securitate” trebuie încurajat pentru toate zborurile în interiorul Uniunii Europene.
- (21) Mai mult, nu ar trebui să fie necesar un nou control al pasagerilor sau al bagajelor acestora care sosesc cu zboruri din țările terțe care au standarde privind securitatea aeronautică echivalente cu cele stabilite de prezentul regulament. Prin urmare, fără a aduce atingere dreptului fiecărui stat membru de a aplica măsuri mai stricte sau respectivelor competențe ale Comunității și ale statelor membre, deciziile Comisiei și, acolo unde este necesar, acordurile dintre Comunitate și țările terțe, care recunosc că standardele de securitate aplicate în țara terță sunt echivalente cu standardele comune, ar trebui încurajate deoarece acestea contribuie la dezvoltarea controalelor unice de securitate.

<sup>(1)</sup> JO L 317, 3.12.2001, p. 1. Decizie modificată ultima dată prin Decizia 2006/548/CE, Euratom (JO L 215, 5.8.2006, p. 38).

<sup>(2)</sup> JO L 184, 17.7.1999, p. 23. Decizie modificată prin Decizia 2006/512/CE (JO L 200, 22.7.2006, p. 11).

**▼B**

- (22) Prezentul regulament nu aduce atingere aplicării normelor de securitate aeronautică, inclusiv a celor privind transportul de bunuri periculoase.
- (23) Ar trebui să fie stabilite sancțiuni pentru nerespectarea dispozițiilor prezentului regulament. Sancțiunile respective, care pot fi de natură civilă sau administrativă, ar trebui să fie eficiente, proporționale și cu efect de descurajare.
- (24) Declarația ministerială privind aeroportul Gibraltar, adoptată la Cordoba la 18 septembrie 2006 în cadrul primei reuniuni ministeriale a Forumului de dialog privind Gibraltarul, va înlocui Declarația comună privind aeroportul Gibraltar făcută la Londra la 2 decembrie 1987, deplina conformitate cu declarația din 2006 fiind asimilată conformității cu declarația din 1987.
- (25) Deoarece obiectivele prezentului regulament, respectiv protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită și oferirea unei baze pentru interpretarea comună a anexei 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională, nu pot fi realizate în mod satisfăcător de către statele membre și, având în vedere amploarea și efectele prezentului regulament, pot fi mai bine realizate la nivelul Comunității, aceasta poate adopta măsuri în conformitate cu principiul subsidiarității astfel cum este prevăzut la articolul 5 din tratat. În conformitate cu principiul proporționalității, astfel cum este enunțat în respectivul articol, prezentul regulament nu depășește ceea ce este necesar pentru atingerea acestor obiective,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

*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.

(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 2*

**Domeniul de aplicare**

(1) Prezentul regulament se aplică:

- (a) tuturor aeroporturilor sau părților de aeroporturi situate pe teritoriul unui stat membru care nu sunt folosite exclusiv în scopuri militare;
- (b) tuturor operatorilor, inclusiv transportatorilor aerieni, care furnizează servicii în aeroporturile menționate la litera (a);
- (c) tuturor entităților care aplică standardele de securitate aeronautică, care funcționează în spațiile situate în interiorul sau în exteriorul zonelor aparținând aeroporturilor și furnizează bunuri și/sau servicii aeroporturilor menționate la litera (a) sau prin intermediul acestora.

(2) Aplicarea prezentului regulament aeroportului din Gibraltar nu aduce atingere poziției juridice a Regatului Spaniei, respectiv a

**▼B**

Regatului Unit, în ceea ce privește litigiul referitor la suveranitatea asupra teritoriului pe care este situat aeroportul.

*Articolul 3***Definiții**

În înțelesul prezentului regulament:

1. „aviație civilă” înseamnă orice operațiune de transport aerian efectuată de o aeronavă civilă, excluzând operațiunile efectuate de o aeronavă de stat menționată la articolul 3 din Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională;
2. „securitate aeronautică” înseamnă combinarea măsurilor și resurselor umane și materiale, menite să protejeze aviația civilă împotriva actelor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea aviației civile;
3. „operator” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere angajată sau care se oferă să se angajeze într-o operațiune de transport aerian;
4. „transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de operare valabile sau a unui document echivalent;
5. „transportor aerian comunitar” înseamnă un transportator aerian titular al unei licențe de operare valabile acordate de un stat membru, în conformitate cu Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni <sup>(1)</sup>;
6. „entitate” înseamnă o persoană, organizație sau întreprindere, alta decât un operator;
7. „articole interzise” înseamnă arme, explozivi sau alte dispozitive, articole sau substanțe periculoase care pot fi folosite pentru a comite un act de intervenție ilicită care pune în pericol securitatea aviației civile;
8. „control de securitate” înseamnă aplicarea unor mijloace tehnice sau de altă natură cu scopul de a identifica și/sau detecta articolele interzise;
9. „măsură de securitate” înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni introducerea unor articole interzise;
10. „controlul accesului” înseamnă aplicarea de mijloace prin care se poate preveni intrarea unor persoane și/sau vehicule neautorizate ori a ambelor;
11. „zonă de operațiuni aeriene” înseamnă zona de circulație a unui aeroport, terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni din acestea, la care accesul este restricționat;
12. „zonă non-restricționată” înseamnă acele zone ale unui aeroport, inclusiv terenurile și clădirile adiacente sau porțiuni ale acestora din afara zonei de operațiuni aeriene;
13. „zonă de securitate cu acces restricționat” înseamnă acea parte din zona de operațiuni aeriene în care, pe lângă faptul că accesul este restricționat, se aplică și alte standarde de securitate aeronautică;
14. „zonă demarcată” înseamnă o zonă care este separată prin controlul accesului fie de alte zone de securitate cu acces restricționat, fie, în cazul în care chiar zona demarcată este o zonă de securitate cu acces restricționat, de alte zone de securitate cu acces restricționat ale unui aeroport;

<sup>(1)</sup> JO L 240, 24.8.1992, p. 1.

**▼B**

15. „verificarea antecedentelor” înseamnă verificarea înregistrată a identității unei persoane, inclusiv a cazierului său judiciar, ca parte a evaluării dacă respectiva persoană este abilitată să pătrundă neînsoțită în zonele de securitate cu acces restricționat;
16. „pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în transfer” înseamnă pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu o altă aeronavă decât cea cu care au sosit;
17. „pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă în tranzit” înseamnă pasageri, bagaje, mărfuri sau poștă care pleacă cu aceeași aeronavă cu care au sosit;
18. „pasager potențial perturbator” înseamnă un pasager care este fie deportat, fie considerat inadmisibil din motive de imigrație, fie reținut conform legii;
19. „bagaj de mână” înseamnă bagaj care poate fi transportat în cabina unei aeronave;
20. „bagaj de cală” înseamnă bagaj care poate fi transportat în cala unei aeronave;
21. „bagaj de cală însoțit” înseamnă bagaj transportat în cala unei aeronave, înregistrat pentru un zbor de către un pasager care călătorește cu aceeași aeronavă;
22. „poșta transportatorului aerian” înseamnă poșta pentru care transportatorul aerian este atât expeditor, cât și destinatar;
23. „materialele transportatorului aerian” înseamnă materialele pentru care atât expeditorul, cât și destinatarul sunt transportatori aeriени sau care sunt folosite de un transportator aerian;
24. „poștă” înseamnă trimerile de corespondență și alte articole, altele decât poșta transportatorului aerian, prezentate spre trimitere și destinate serviciilor poștale în conformitate cu normele Uniunii Poștale Universale;
25. „mărfuri” înseamnă orice bun, altul decât bagajele, poșta, poșta transportatorului aerian, materialele transportatorului aerian și proviziile de bord, care poate fi transportat la bordul unei aeronave;
26. „agent abilitat” înseamnă un transportator aerian, agent, expeditor sau altă entitate care asigură măsurile de securitate în ceea ce privește transportul de marfă sau poștă;
27. „expeditor cunoscut” înseamnă un expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor comune de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri sau al poștei de către orice aeronavă;
28. „expeditor cu cont” înseamnă un expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor comune de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri de către avioanele de marfă sau al poștei de către aeronavele poștale;
29. „controlul de securitate al aeronavei” înseamnă inspecția acelor părți ale interiorului unei aeronave la care ar fi putut avea acces pasagerii și inspecția calei aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a intervențiilor ilicite îndreptate împotriva aeronavei;
30. „examinarea de securitate a aeronavei” înseamnă inspecția interiorului și a exteriorului accesibil al aeronavei în vederea identificării articolelor interzise și a intervențiilor ilicite care pun în pericol securitatea aeronavei;
31. „agent de securitate la bord” înseamnă o persoană care este angajată de un stat pentru a călători la bordul unei aeronave a unui transportator aerian licențiat de statul respectiv cu scopul de a proteja

**▼B**

aeronava și ocupanții acesteia împotriva acțiunilor de intervenție ilicită care pun în pericol securitatea zborului.

*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.

(2) Măsurile generale, destinate să modifice elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1), prin completarea acestora, se adoptă în conformitate cu procedura de reglementare cu control prevăzută la articolul 19 alineatul (3).

Aceste măsuri generale vizează:

- (a) metodele de control de securitate;
- (b) categoriile de articole care pot fi interzise;
- (c) în ceea ce privește controlul accesului, motivele pentru acordarea accesului în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat;
- (d) metodele permise pentru controlul vehiculelor, controalele și examinările de securitate ale aeronavei;
- (e) criteriile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate ale țărilor terțe;
- (f) condițiile în care mărfurile și poșta sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont;
- (g) condițiile în care poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate;
- (h) condițiile în care proviziile de bord și proviziile de aeroport sunt supuse controlului de securitate sau altor măsuri de securitate, precum și procesul de aprobare sau desemnare a furnizorilor reglementați și a furnizorilor cunoscuți;
- (i) criteriile de definire a părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat;
- (j) criteriile de recrutare a personalului și metodele de instruire;
- (k) condițiile în care pot fi aplicate proceduri speciale de securitate sau derogări de la măsurile de securitate; și
- (l) orice măsuri generale menite să modifice prin completare elemente neesențiale ale standardelor de bază comune menționate la alineatul (1) și care nu sunt prevăzute la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).

(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).

Acestatea includ:



**▼B**

- (a) cerințele și procedurile de control de securitate;
- (b) o listă a articolelor interzise;
- (c) cerințele și procedurile de control al accesului;
- (d) cerințele și procedurile de control al vehiculelor, de control și de examinare de securitate a aeronavei;
- (e) deciziile de recunoaștere a echivalenței standardelor de securitate aplicate în țări terțe;
- (f) în ceea ce privește mărfurile și poșta, procedurile de aprobare sau desemnare a agenților abilitați, a expeditorilor cunoscuți și a expeditorilor cu cont, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia;
- (g) cerințele și procedurile cu privire la măsurile de securitate aplicabile poștei transportatorului aerian și materialelor transportatorului aerian;
- (h) în ceea ce privește proviziile de bord și proviziile de aeroport, procedurile de aprobare sau desemnare a furnizorilor abilitați și a furnizorilor cunoscuți, precum și obligațiile care trebuie îndeplinite de către aceștia;
- (i) definirea părților critice din zonele de securitate cu acces restricționat;
- (j) cerințele de recrutare și de instruire a personalului;
- (k) procedurile speciale de securitate sau derogările de la măsurile de securitate;
- (l) specificațiile tehnice și procedurile de aprobare și utilizare a echipamentului de securitate; și
- (m) cerințele și procedurile de acțiune cu privire la pasagerii potențial perturbatori.

(4) Comisia stabilește criteriile, prin modificarea prezentului regulament printr-o decizie în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3), pentru a permite statelor membre unele derogări de la standardele de bază comune menționate la alineatul (1), precum și adoptarea de măsuri de securitate alternative care furnizează un nivel de protecție adecvat pe baza unei evaluări locale a riscului. Astfel de măsuri alternative se justifică prin aspecte ce țin cont de mărimea aeronavei sau de natura, dimensiunile sau frecvența operațiunilor sau a altor activități specifice.

Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).

Statele membre informează Comisia cu privire la aceste măsuri.

(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.

#### *Articolul 5*

#### **Costurile privind securitatea**

Sub rezerva normelor relevante de drept comunitar, fiecare stat membru poate determina circumstanțele și măsura în care costurile măsurilor de securitate adoptate în temeiul prezentului regulament pentru protecția aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită ar trebui să fie suportate de stat, entitățile aeroportuare, transportatorii aerieni, alte agenții competente sau utilizatori. După caz și în conformitate cu

**▼B**

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.

*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.
- (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.
- (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.

*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.
- (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.
- (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.

*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.

*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 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.

(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.

*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.

(2) Specificațiile pentru programul național de control al calității se adoptă prin modificarea prezentului regulament, prin adăugarea unei anexe în conformitate cu procedura de reglementare cu control menționată la articolul 19 alineatul (3).

Din motive imperioase de urgență, Comisia poate recurge la procedura de urgență menționată la articolul 19 alineatul (4).

Programul permite detectarea și corectarea rapidă a deficiențelor. Acesta prevede de asemenea ca toate aeroporturile, operatorii și entitățile responsabile pentru punerea în aplicare a standardelor de securitate aeronautică de pe teritoriul statului membru respectiv sunt monitorizate direct în mod sistematic de către autoritatea competentă sau sub supravegherea acesteia.

*Articolul 12***Programul de securitate aeroportuară**

(1) Fiecare operator aeroportuar elaborează, aplică și menține un program de securitate aeroportuară.

Programul descrie metodele și procedurile care trebuie urmate de operatorul aeroportuar pentru a se conforma atât prezentului regulament, cât și programului național de securitate a aviației civile al statului membru pe al cărui teritoriu este situat aeroportul.

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

**▼B**

(2) Programul de securitate aeroportuară este înaintat autorității competente, care poate lua măsuri suplimentare, după caz.

*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.

(2) La cerere, programul de securitate al transportatorului aerian este înaintat autorității competente, care poate lua măsuri suplimentare, după caz.

(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.

*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.

(2) La cerere, programul de securitate al entității care aplică standarde de securitate aeronautică este înaintat autorității competente, care ia măsuri suplimentare, dacă este necesar.

*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

**▼B**

competentă informează în scris Comisia în legătură cu toate aeroporturile de pe teritoriul său care deservește 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).

(2) Inspecțiile efectuate de Comisie în aeroporturi, în rândul operatorilor și entităților care aplică standarde de securitate aeronautică sunt inopinate. Înainte de a se da curs unei inspecții și în timp util, Comisia informează statul membru respectiv cu privire la aceasta.

(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.

*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.

*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 Comisiei. Comitetul menționat la articolul 19 transmite toate informațiile necesare grupului consultativ al părților interesate în cursul procedurii de reglementare.

*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).

*Articolul 19***Procedura comitetului**

- (1) Comisia este asistată de un comitet.

**▼B**

(2) Atunci când se face trimitere la prezentul alineat, se aplică articolele 5 și 7 din Decizia 1999/468/CE, având în vedere dispozițiile articolului 8 din respectiva decizie.

Perioada prevăzută la articolul 5 alineatul (6) din Decizia 1999/468/CE se stabilește la o lună.

(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.

(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.

*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.

*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 22***Raportul Comisiei privind finanțarea**

Comisia va raporta, până la 31 decembrie 2008, cu privire la principiile de finanțare a costurilor măsurilor de securitate a aviației civile. Respectivul raport va ține seama de pașii care trebuie parcurși pentru a asigura utilizarea exclusivă a tarifelor de securitate în vederea acoperirii costurilor legate de securitate și pentru a spori transparența acestor tarife. Raportul va aborda, de asemenea, principiile necesare pentru garantarea unei concurențe nedistorsionate între aeroporturi și între transportatorii aerieni și diferitele metode de a asigura protecția consumatorilor cu privire la distribuția costurilor măsurilor de securitate între contribuabili și utilizatori. Raportul Comisiei va fi însoțit, dacă este cazul, de o propunere legislativă.

*Articolul 23***Abrogarea**

Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 se abrogă.

*Articolul 24***Intrarea în vigoare**

(1) Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(2) Acesta se aplică de la data precizată în normele de punere în aplicare adoptate în conformitate cu procedurile menționate la articolul 4 alineatele (2) și (3), dar în cel mult 24 de luni de la intrarea în vigoare a prezentului regulament.

(3) Prin derogare de la alineatul (2), articolul 4 alineatele (2), (3) și (4), articolul 8, articolul 11 alineatul (2), articolul 15 alineatul (1) al doilea paragraf, articolul 17, articolul 19 și articolul 22 se aplică de la data intrării în vigoare a prezentului regulament.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.



► **M1** ANEXĂ 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.

1.2. **Controlul accesului**

1. Accesul în zona de operațiuni aeriene este restricționat pentru a preveni accesul persoanelor și vehiculelor neautorizate în această zonă.
2. Accesul în zonele de securitate cu acces restricționat este controlat pentru a preveni accesul persoanelor și al vehiculelor neautorizate în aceste zone.
3. Accesul persoanelor și al vehiculelor în zona de operațiuni aeriene și în zonele de securitate cu acces restricționat este permis numai în cazul în care acestea îndeplinesc condițiile de securitate cerute.
4. Înainte de a 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.

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 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.

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.

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 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

Aeronaivele 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.



**▼B****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.

**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).
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).

**4.2. Protecția pasagerilor și a bagajelor de mână**

1. Pasagerii și bagajul lor de mână sunt protejați împotriva oricărui intervenții neautorizate începând din momentul în care sunt supuși controlului de securitate și până la plecarea aeronavei care îi transportă.
2. Pasagerii care pleacă și care au trecut prin controlul de securitate nu se amestecă cu pasagerii care sosesc, cu excepția cazului în care:
  - (a) pasagerii sosesc dintr-un stat membru, în cazul în care Comisia sau statul membru respectiv nu a informat că nu se poate considera că pasagerii respectivi, care sosesc, și bagajele lor de mână au fost supuși unui control de securitate conform normelor de bază comune; sau
  - (b) pasagerii sosesc dintr-o țară terță în care standardele de securitate aplicate sunt recunoscute ca fiind echivalente standardelor de bază comune în conformitate cu procedura de reglementare menționată la articolul 19 alineatul (2).

**4.3. Pasagerii potențial perturbatori**

Înainte de plecare, pasagerii potențial perturbatori sunt supuși unor măsuri de securitate adecvate.

**5. BAGAJELE DE CALĂ****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

**▼B**

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.

#### 5.2. Protecția bagajelor de cală

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.

#### 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 separate din motive independente de voința călătorului, fie supuse unor măsuri de securitate adecvate.

### 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 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.

#### 6.2. Protejarea 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 măsurii de securitate sunt supuse controlului de securitate.

### 7. POȘTA TRANSPORTATORILOR AERIENI ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORILOR AERIENI

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.

### 8. PROVIZIILE DE BORD

Provizii 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.

**▼B**

## 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.

## 10. MĂSURILE DE SECURITATE ÎN ZBOR

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.

## 11. RECRUTAREA ȘI INSTRUIREA PERSONALULUI

1. Persoanele care aplică sau sunt responsabile de aplicarea, controlul de securitate, controlul accesului și alte controale de securitate sunt recrutate, instruite și, dacă este cazul, certificate pentru a se asigura că au aptitudinile pentru a fi angajate și competența de a efectua sarcinile care le sunt atribuite.

2. Persoanelor, altele decât pasagerii, care solicită accesul la zonele de securitate cu acces restricționat li se face o instruire de securitate înainte de eliberarea unei legitimații de aeroport sau a unei legitimații de membru de echipaj.

3. Instruirea menționată la subpunctele 1 și 2 se face sub o formă inițială și una recurentă.

4. Instructorii care efectuează activitățile de instruire menționate la subpunctele 1 și 2 trebuie să aibă calificările necesare.

## 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.

▼ **M1***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;
3. „auditor” înseamnă orice persoană care desfășoară activitățile de monitorizare a conformității la nivel național în numele autorității competente;
4. „certificare” înseamnă o evaluare și o confirmare oficială de către sau în numele autorității competente a faptului că o persoană posedă competențele necesare pentru îndeplinirea funcțiilor de auditor la un nivel acceptabil, astfel cum este definit de autoritatea competentă;
5. „activități de monitorizare a conformității” înseamnă orice procedură sau proces utilizat pentru evaluarea implementării prezentului regulament și a programului național de securitate aeronautică;
6. „deficiență” înseamnă lipsa conformității cu o cerință de securitate aeronautică;
7. „inspecție” înseamnă o examinare a implementării măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul de a stabili dacă acestea se aplică eficient și la standardul specificat și de a identifica posibilele deficiențe;
8. „interviu” înseamnă o verificare orală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă măsurile sau procedurile specifice de securitate sunt implementate;
9. „observație” înseamnă o verificare vizuală efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură sau procedură specifică de securitate este implementată;
10. „eșantion reprezentativ” înseamnă o selecție efectuată din opțiunile posibile de monitorizare, suficientă ca număr și grad de acoperire pentru a furniza o bază pentru concluziile cu privire la implementarea standardelor;
11. „audit de securitate” înseamnă o examinare în profunzime a măsurilor și procedurilor de securitate, cu scopul de a stabili dacă acestea sunt implementate complet și în mod continuu;
12. „test” înseamnă o verificare a măsurilor de securitate aeronautică, în cursul căreia autoritatea competentă simulează intenția de a comite un act de intervenție ilicită, cu scopul de a evalua eficiența implementării măsurilor de securitate existente;
13. „verificare” înseamnă o acțiune efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură specifică de securitate este efectiv aplicată;
14. „vulnerabilitate” înseamnă orice slăbiciune/deficiență a măsurilor și procedurilor implementate, care ar putea fi exploatată pentru realizarea unui act de intervenție ilicită.

**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.

▼ **M1**

2.3. Se stabilește o abordare graduală și proporțională a activităților de remediere a deficiențelor și a măsurilor coercitive legale. Această abordare este formată din cinci etape progresive care trebuie urmate până la remedierea deficienței, inclusiv:

- (a) sfaturi și recomandări;
- (b) avertizare oficială;
- (c) aviz de executare;
- (d) sancțiuni administrative și acțiuni judiciare.

Autoritatea competentă poate să omită una sau mai multe din aceste etape, în special în cazul în care deficiența este gravă sau recurentă.

### 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:

- (a) structura organizațională, responsabilități și resurse;
- (b) fișa postului și calificările necesare pentru auditori;
- (c) activități de monitorizare a conformității, inclusiv scopul auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate și, în cazul unei încălcări reale sau potențiale a securității, investigații, frecvența auditurilor și inspecțiilor de securitate, precum și clasificarea conformității;
- (d) expertize, în cazul în care este necesară reevaluarea cerințelor de securitate;
- (e) activități de remediere a deficiențelor, care să furnizeze detalii privind raportarea deficiențelor, acțiunile subsecvente și remedierea, cu scopul de a asigura conformitatea cu cerințele de securitate aeronautică;
- (f) măsurile coercitive și, dacă este cazul, sancțiuni, în conformitate cu punctele 2.1 și 2.3 din prezenta anexă;
- (g) raportarea activităților de monitorizare efectuate, inclusiv, dacă este cazul, schimbul de informații dintre organismele naționale pe tema nivelurilor de conformitate;
- (h) procesul de monitorizare a aeroportului, măsurile luate de operator și de entitate în materie de control intern al calității;
- (i) un proces de înregistrare și analizare a rezultatelor programului național de control al calității, în vederea identificării tendințelor și direcționării dezvoltării politicii viitoare.

### 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.

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.

**▼ M1**

- 4.6. Activitățile de monitorizare a conformității includ audituri, inspecții și teste de securitate.
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.
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;
  - (b) etapa pregătitoare, inclusiv analizarea chestionarului prealabil completat și a altor documente pertinente;
  - (c) ședința inițială cu reprezentanții aeroportului/operatorului/entității, înainte de începerea activității de monitorizare la fața locului;
  - (d) activitatea la fața locului;
  - (e) ședința de închidere și raportare;
  - (f) în cazul în care sunt identificate deficiențe, procesul de remediere și monitorizarea aferentă a respectivului proces.
- 6.3. Pentru a confirma implementarea măsurilor de securitate, desfășurarea unui audit de securitate trebuie să se bazeze pe o culegere sistematică a informațiilor prin intermediul cel puțin al uneia din tehnicile de mai jos:
  - (a) examinarea documentelor;
  - (b) observații;
  - (c) interviuri;
  - (d) verificări.
- 6.4. Aeroporturile cu un volum de trafic anual mai mare de 10 milioane de pasageri sunt supuse unui audit de securitate care să vizeze toate standardele de securitate aeronautică, cel puțin o dată la patru ani. Examinarea include un eșantion reprezentativ de informații.
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.
- 7.2. Un set de măsuri legate în mod direct reprezintă un set de două sau mai multe cerințe menționate în anexa I la prezentul regulament și în actele de implementare aferente, care au un impact reciproc atât de puternic încât realizarea obiectivului nu poate fi evaluată corespunzător decât dacă măsurile sunt analizate în ansamblu. Aceste seturi cuprind elementele din apendicele I la prezenta anexă.
- 7.3. Inspecțiile sunt inopinate. Dacă autoritatea competentă este de părere că acest lucru nu este practic, inspecțiile pot fi anunțate. Metodologia de

**▼ M1**

desfășurare a unei inspecții trebuie să ia în considerare următoarele elemente:

- (a) etapa pregătitoare;
  - (b) activitatea la fața locului;
  - (c) o informare, în funcție de frecvența și rezultatele activității de monitorizare;
  - (d) raportare/înregistrare;
  - (e) procesul de remediere și monitorizarea acestuia.
- 7.4. Pentru a confirma că măsurile de securitate sunt eficiente, desfășurarea inspecției trebuie să se bazeze pe o colectare sistematică a informațiilor prin intermediul cel puțin al uneia dintre tehnicile de mai jos:
- (a) examinarea documentelor;
  - (b) observații;
  - (c) interviuri;
  - (d) verificări.
- 7.5. În cazul aeroporturilor cu un volum de trafic mai mare de 2 milioane de pasageri, frecvența minimă de inspectare a tuturor seturilor de măsuri de securitate direct legate, menționate în capitolele 1-6 din anexa I la prezentul regulament, este de cel puțin una la douăsprezece luni, cu excepția cazului în care aeroportul a făcut obiectul unui audit în perioada respectivă. Frecvența de inspectare a tuturor măsurilor de securitate menționate în capitolele 7-12 din anexa I se determină de către autoritatea competentă, pe baza unei evaluări a riscului.
- 7.6. În cazul în care un stat membru nu are niciun aeroport al cărui volum anual de trafic să depășească 2 milioane de pasageri, cerințele de la punctul 7.5 se aplică aeroportului de pe teritoriul său care are cel mai mare volum de trafic anual.
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 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.
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.

**▼ M1****10. RAPORTARE**

10.1. Activitățile de monitorizare a conformității se raportează sau se înregistrează într-un format standardizat care să permită o analiză permanentă a tendințelor.

10.2. Se includ următoarele elemente:

- (a) tipul de activitate;
- (b) aeroportul, operatorul sau entitatea monitorizată;
- (c) data și ora activității;
- (d) numele auditorilor care desfășoară activitatea;
- (e) domeniul de desfășurare a activității;
- (f) constatările și dispozițiile corespondente din programul național de securitate a aviației civile;
- (g) clasificarea conformității;
- (h) recomandări pentru acțiunile de remediere, dacă este cazul;
- (i) termenul de remediere, dacă este cazul.

10.3. Dacă se identifică deficiențe, autoritatea competentă comunică aeroportului, operatorilor sau entităților monitorizate constatările relevante.

**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.

**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 remediere și să confirme când se încheie procesul de remediere.

**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.

13.2. Activitățile subsecvente utilizează cea mai relevantă metodă de monitorizare.

**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 acestuia, pentru efectuarea tuturor activităților de monitorizare a conformității.

**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 acestea sunt aplicate la operațiunile supuse examinării, inclusiv:



▼ M1

- 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.
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:
- (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.
17. CELE MAI BUNE PRACTICI
- 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.

▼ **M1***Apendicele I***Elemente care urmează a fi incluse în setul de măsuri de securitate legate în mod direct**

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.

**Pentru punctul 3 – Securitatea aeronavelor:**

- (i) punctul 3.1; sau
- (ii) punctul 3.2.

**Pentru punctul 4 – Pasagerii și bagajele de mână:**

- (i) punctul 4.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau
- (ii) punctul 4.2; sau
- (iii) punctul 4.3.

**Pentru punctul 5 – Bagajele de cală:**

- (i) punctul 5.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau
- (ii) punctul 5.2; sau
- (iii) punctul 5.3.

**Pentru punctul 6 – Mărfurile și poșta:**

- (i) toate dispozițiile referitoare la controlul de securitate și la măsurile de securitate aplicate de un agent abilitat, cu excepția cazurilor de la punctele (ii)–(v) de mai jos; sau
- (ii) toate dispozițiile referitoare la măsurile de securitate aplicate de expeditorii cunoscuți; sau
- (iii) toate dispozițiile referitoare la expeditorii cu cont; sau
- (iv) toate dispozițiile referitoare la transportul de mărfuri și poștă; sau
- (v) toate dispozițiile referitoare la protecția mărfurilor și poștei la aeroporturi.

**Pentru punctul 7 – Poșta transportatorului aerian și materialele transportatorului aerian:**

întregul punct.

**Pentru punctul 8 – Provizii de bord:**

întregul punct.

**Pentru punctul 9 – Provizii de aerodrom:**

întregul punct.

**Pentru punctul 10 – Măsurile de securitate în zbor:**

întregul punct.

▼ M1

**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.

▼ **M1***Apendicele II***Sistemul de clasificare armonizată a conformității**

Următoarea clasificare a conformității este aplicabilă pentru a evalua implementarea programului național de securitate aeronautică.

	Audit de securitate	Inspecție	Test
Conform în totalitate	✓	✓	✓
Conform, dar sunt necesare îmbunătățiri	✓	✓	✓
Neconform	✓	✓	✓
Neconform/cu deficiențe grave	✓	✓	✓
Neaplicabil	✓	✓	
Neconfirmat	✓	✓	✓

**▼ M1***Apendicele III***CONȚINUTUL RAPORTULUI CĂTRE COMISIE****1. Structura organizațională, responsabilități și resurse**

- (a) Structura organizației de control de calitate, responsabilitățile și resursele acesteia, inclusiv modificări viitoare planificate [a se vedea punctul 3.2 litera (a)].
- (b) Număr de auditori – actual și planificat (a se vedea punctul 14).
- (c) Activitățile de formare urmate de auditori (a se vedea punctul 15.2).

**2. Activități de monitorizare 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**

- (a) Stadiul de implementare a activităților de remediere a deficiențelor:
- (b) Principalele activități întreprinse sau planificate (precum posturile noi create, echipamentele achiziționate, lucrările de construcție) și progresele realizate în vederea remedierii.
- (c) Măsuri coercitive utilizate [a se vedea punctul 3.2 litera (f)].

**4. Date și tendințe generale**

- (a) Traficul național anual de pasageri și mărfuri, precum și numărul de mișcări de aeronave.
- (b) Lista aeroporturilor pe categorii.
- (c) Numărul de transportatori aerieni care operează din teritoriu pe categorii (naționali, UE, țări terțe).
- (d) Numărul de agenți abilitați.
- (e) Numărul de companii de catering.
- (f) Numărul de companii de curățenie.
- (g) Numărul aproximativ al altor entități cu responsabilități în domeniul securității aeronautice (expeditori cunoscuți, companii de handling la sol).

**5. Situația securității aeronautice la aeroporturi**

Contextul general al situației securității aeronautice în statul membru.