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

►**B** **REGULAMENTUL (CE) NR. 820/2008 AL COMISIEI**

din 8 august 2008

de stabilire a măsurilor de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației

(Text cu relevanță pentru SEE)

(JO L 221, 19.8.2008, p. 8)

Astfel cum a fost modificat prin:

		Jurnalul Oficial		
		NR.	Pagina	Data
►**M1**	Regulamentul (CE) nr. 483/2009 al Comisiei din 9 iunie 2009	L 145	23	10.6.2009
►**M2**	Regulamentul (UE) nr. 133/2010 al Comisiei din 4 februarie 2010	L 43	1	18.2.2010
►**M3**	Regulamentul (UE) nr. 134/2010 al Comisiei din 9 februarie 2010	L 43	3	18.2.2010

▼B

REGULAMENTUL (CE) NR. 820/2008 AL COMISIEI

din 8 august 2008

de stabilire a măsurilor de implementare a standardelor de bază comune privind securitatea aviației

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA COMUNITĂȚILOR EUROPENE,

având în vedere Tratatul de instituire a Comunității Europene,

având în vedere Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 decembrie 2002 de instituire a unor norme comune în domeniul siguranței aviației civile ([1]), în special articolul 4 alineatul (2),

întrucât:

(1) În temeiul articolului 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, Comisia trebuie să adopte, atunci când este necesar, măsuri de aplicare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației pe întreg teritoriul Comunității. Regulamentul (CE) nr. 622/2003 al Comisiei din 4 aprilie 2003 de stabilire a măsurilor de aplicare a standardelor comune de bază privind siguranța aeriană ([2]) a fost primul act care a stabilit astfel de măsuri.

(2) Regulamentul (CE) nr. 622/2003 a fost modificat de 14 ori de la data adoptării. Din motive de claritate și raționalitate, este necesar să se consolideze toate modificările într-un nou regulament.

(3) Articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 prevede că măsurile de implementare adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din regulamentul respectiv sunt secrete și nu se publică atunci când se referă la criterii de performanță și teste de recepție a echipamentelor, la proceduri detaliate care conțin informații sensibile sau la criterii detaliate privind derogările de la măsurile de securitate. Articolul 3 din Regulamentul (CE) nr. 622/2003 prevede că măsurile de aplicare prevăzute în anexă sunt secrete, nu se publică și se pun numai la dispoziția persoanelor autorizate corespunzător de către un stat membru sau de Comisie. Modificările ulterioare ale Regulamentului (CE) nr. 622/2003 precizează faptul că această dispoziție le este aplicabilă.

(4) Pentru a ameliora transparența măsurilor de implementare adoptate până în prezent în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, Comisia a revizuit măsurile cuprinse în anexa la Regulamentul (CE) nr. 622/2003, cu modificările ulterioare, în lumina criteriilor prevăzute la articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002. Această revizuire a arătat că multe dintre aceste măsuri nu reclamă păstrarea confidențialității, astfel că este oportună publicarea lor în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

(5) Cu toate acestea, este în continuare esențial ca anumite măsuri să fie păstrate secrete, întrucât publicarea acestora ar putea facilita eludarea lor și comiterea unor acte de intervenție ilicită. Printre aceste măsuri se numără, în special, anumite proceduri detaliate, inclusiv derogări de la acestea, privind controlul vehiculelor care intră în zone de securitate cu acces restricționat, examinarea de securitate a aeronavelor și controlul manual al pasagerilor, modul în care sunt tratați pasagerii perturbatori, controlul de securitate al

([1]) JO L 355, 30.12.2002, p. 1. Regulament modificat prin Regulamentul (CE) nr. 849/2004 (JO L 158, 30.4.2004, p. 1).

([2]) JO L 89, 5.4.2003, p. 9. Regulament modificat ultima dată prin Regulamentul (CE) nr. 358/2008 (JO L 111, 23.4.2008, p. 5).

▼B

bagajelor de cală neînsoțite și al bagajelor de cală utilizând sisteme de detecție a explozibililor, controlul de securitate al mărfurilor și al poștei, precum și specificațiile tehnice ale echipamentelor de control de securitate. Este necesar ca aceste măsuri să fie adoptate separat, printr-o decizie adresată tuturor statelor membre.

(6) Este necesar să se permită diferențierea aeroporturilor în funcție de evaluarea riscurilor locale. În consecință, Comisia trebuie informată cu privire la aeroporturile care sunt considerate cu risc redus.

(7) Este necesar, de asemenea, să se autorizeze diferențierea măsurilor de implementare în funcție de tipul de activitate aeronautică. Comisia trebuie informată cu privire la măsurile compensatorii aplicate în vederea garantării unor niveluri echivalente de securitate.

(8) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului pentru securitatea aviației civile,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Obiectiv

Prezentul regulament stabilește măsuri pentru implementarea și adaptarea tehnică a standardelor de bază comune referitoare la securitatea aviației care trebuie incluse în programele naționale de securitate a aviației civile.

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament se aplică următoarele definiții:

— „program național de securitate a aviației civile” înseamnă regulamentele, practicile și procedurile adoptate de statele membre în conformitate cu articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 pentru a garanta securitatea aviației civile pe teritoriul lor;

— „autoritate competentă” înseamnă autoritatea națională desemnată de un stat membru în temeiul articolului 5 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 pentru a răspunde de coordonarea și monitorizarea implementării programului său național de securitate a aviației civile.

Articolul 3

Măsurile menționate la articolul 1 sunt prezentate în anexă.

Articolul 4

Noi metode și procese tehnice

(1) Statele membre pot permite utilizarea unor metode sau procese tehnice pentru măsurile de securitate în locul celor prevăzute în anexă, cu condiția ca:

(a) acestea să se utilizeze în scopul evaluării unei noi modalități de efectuare a măsurii de securitate în cauză; și

(b) să nu aibă un impact negativ asupra nivelului general de securitate obținut.

▼B

(2) Cu cel puțin patru luni înainte de introducerea lor planificată, statul membru în cauză informează în scris Comisia și celelalte state membre cu privire la noua metodă sau noul proces propus pe care intenționează să le autorizeze, anexând o evaluare care să indice modul în care garantează că aplicarea noii metode sau a noului proces va satisface cerința de la alineatul (1) litera (b). Notificarea conține, de asemenea, informații detaliate privind amplasamentul sau amplasamentele unde urmează să se utilizeze metoda sau procesul, precum și durata estimată a perioadei de evaluare.

(3) În cazul în care Comisia dă un răspuns favorabil statului membru sau dacă nu se primește niciun răspuns în termen de trei luni de la data primirii cererii scrise, statul membru poate autoriza introducerea noii metode sau a noului proces.

În cazul în care consideră că noua metodă sau noul proces propus nu oferă suficiente garanții în ceea ce privește menținerea nivelului general de securitate a aviației în Comunitate, Comisia informează statul membru în acest sens în termen de trei luni de la primirea notificării menționate la alineatul (2), explicând motivele sale de îngrijorare. În această situație, statul membru vizat nu pune în aplicare metoda sau procesul înainte de a se conforma cerințelor Comisiei.

(4) Perioada maximă de evaluare pentru fiecare metodă sau proces tehnic este de 18 luni. Comisia poate prelungi această perioadă de evaluare cu maximum 12 luni, cu condiția ca statul membru să justifice corespunzător cererea de prelungire a perioadei de evaluare.

(5) În timpul perioadei de evaluare, la intervale de cel mult șase luni, autoritatea competentă din statul membru în cauză transmite Comisiei un raport de activitate privind evaluarea. Comisia informează celelalte state membre cu privire la conținutul raportului de activitate.

(6) Perioada de evaluare nu poate depăși 30 de luni.

Articolul 5

Notificarea

Statele membre informează în scris Comisia cu privire la toate aeroporturile pentru care au utilizat una dintre opțiunile permise conform literei (a) sau literei (c) de la articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002.

Articolul 6

Măsuri compensatorii

Statele membre informează în scris Comisia cu privire la măsurile compensatorii pe care le aplică conform punctului 4.2 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002.

Articolul 7

Regulamentul (CE) nr. 622/2003 al Comisiei se abrogă.

Articolul 8

Prezentul regulament intră în vigoare în ziua următoare datei publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

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

▼B

ANEXĂ ([1])

1. DEFINIȚII

În afara definițiilor stabilite în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, se aplică următoarele definiții:

1.1. „A.C.A.M.S” (Access Control and Alarm Monitoring System) înseamnă un sistem de control al accesului și de monitorizare a alarmelor care controlează electronic accesul la uși, porți și alte puncte de intrare care duc direct sau indirect spre zone de securitate cu acces restricționat și care avertizează autoritatea competentă în cazul unui acces neautorizat;

1.2. „utilizator al aeroportului” înseamnă orice persoană fizică sau juridică responsabilă pentru transportul pasagerilor, al poștei și/sau mărfurilor, pe calea aerului, de la sau către aeroportul în cauză, astfel cum este definit la articolul 2 din Directiva 96/67/CE a Consiliului ([2]);

1.3. „handling la sol” înseamnă serviciile oferite utilizatorilor aeroporturilor pe aeroporturi, astfel cum sunt descrise în anexa la Directiva 96/67/CE;

1.4. „transportator aerian” înseamnă o întreprindere de transport aerian care deține o licență de operare valabilă și care efectuează operațiuni de zbor;

1.5. „panou de deservire” înseamnă un punct de acces exterior al unei aeronave, utilizat pentru furnizarea de servicii acelei aeronave, precum alimentare cu apă, deservire toaletă, prize de conectare sursă de putere la sol și alte compartimente de deservire care utilizează panouri rabatabile externe;

1.6. „aeronavă care nu este în serviciu” înseamnă o aeronavă staționată pentru o perioadă de peste 12 ore sau care nu este supravegheată suficient pentru a se detecta un acces neautorizat.

2. SECURITATEA AEROPORTUARĂ

2.1. Cerințe privind planificarea aeroportuară

Nu există prevederi în prezentul regulament.

2.2. Controlul accesului

2.2.1. *Zonele de securitate cu acces restricționat și alte zone de operațiuni aeriene*

1. Autoritatea competentă se asigură că accesul în zonele de securitate cu acces restricționat este controlat.

   În cazul în care zone de operațiuni aeriene fără acces restricționat se învecinează cu zone de securitate cu acces restricționat și permit accesul spre acestea, se instituie bariere și controale suficiente pentru a detecta accesul neautorizat și a lua măsurile corespunzătoare.

2. Autoritatea competentă care autorizează accesul în zonele de securitate cu acces restricționat se asigură că întreg personalul care are acces la aceste zone se supune unor măsuri stricte de control al accesului. Aceste măsuri includ:

   (a) personalul care deține legitimații de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat trebuie să cunoască legitimațiile de aeroport și cele nonaeroportuare autorizate și să știe dacă acestea sunt valabile pentru accesul în zonele de securitate cu acces restricționat;

   (b) personalul trebuie să someze sau să raporteze autorității competente orice persoană aflată în zona de securitate cu acces restricționat care nu prezintă o legitimație validă;

([1]) Această anexă are aceeași structură și aceeași numerotare ca anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002. Atunci când în prezentul regulament nu există o prevedere pentru implementarea sau adaptarea tehnică a standardelor de bază comune, acest lucru este indicat explicit la titlul corespunzător.

([2]) JO L 272, 25.10.1996, p. 36.

▼B

(c) personalul trebuie să someze sau să raporteze autorității competente orice vehicul neautorizat observat în zonele de securitate cu acces restricționat.

3. Autoritatea competentă se asigură prin programul național de securitate a aviației civile că legitimațiile de aeroport care permit accesul în zonele de securitate cu acces restricționat sunt controlate după cum urmează:

(a) legitimațiile de aeroport limitează accesul personalului exclusiv la zone desemnate în funcție de nevoile operaționale;

(b) la încetarea contractului de muncă sau la schimbarea locului de muncă, angajatul trebuie să returneze legitimația de aeroport autorității aeroportuare pentru a fi distrusă;

(c) titularul trebuie să informeze imediat angajatorul și autoritatea emitentă în cazul pierderii sau furtului legitimației de aeroport. În urma acestei notificări, legitimația de aeroport trebuie să fie anulată imediat.

4. Autoritatea competentă se asigură că ușile de acces utilizate exclusiv pentru debarcare și care permit accesul la rampă sau la zone de securitate cu acces restricționat rămân deschise doar pe durata debarcării pasagerilor.

5. Punctele de control de securitate trebuie să fie protejate de personal de securitate sau prin echipamente de supraveghere corespunzătoare pentru a preveni și descuraja încălcarea regulilor de securitate pe culoarele de intrare și ieșire de la punctele de control de securitate și pentru a asigura protecția personalului implicat în procesul de control de securitate.

6. Materialele depozitate în zonele de securitate cu acces restricționat și în alte zone de operațiuni aeriene utilizate în scopul procesării pasagerilor și a bagajelor de cală trebuie să fie protejate sau să fie sub supraveghere permanentă, pentru prevenirea oricărui acces neautorizat. Materialele scoase din uz trebuie să fie distruse, pentru a evita utilizarea lor de către persoane neautorizate.

Sistemele de control al plecărilor și sistemele de înregistrare din aeroporturi trebuie să fie controlate, pentru prevenirea accesului neautorizat.

Serviciile de autoînregistrare (*self check-in*) și opțiunile internet aplicabile a căror utilizare de către pasageri este permisă sunt considerate drept acces autorizat la astfel de materiale sau sisteme.

2.2.2. *Zonele din aerogări*

Cerințele prevăzute la punctul 2.2.1.6 se aplică și în cazul zonelor din aerogări care sunt accesibile publicului.

2.2.3. *Alte zone publice*

Nu există prevederi în prezentul regulament.

2.3. **Controlul de securitate al personalului, al articolelor transportate și al vehiculelor**

2.3.1. *Controlul de securitate al personalului și al articolelor transportate*

Personalul de securitate poate refuza accesul într-o zonă de securitate cu acces restricționat oricărui membru al personalului care are asupra sa un articol considerat suspect.

2.3.2. *Controlul de securitate al vehiculelor*

1. Vehiculele trebuie să fie examinate în scopul depistării prezenței articolelor interzise și a persoanelor neautorizate.

▼B

2. Șoferul și orice alți ocupanți ai vehiculului nu trebuie să se afle în vehicul în momentul efectuării examinării.

2.3.3. *Proceduri de securitate pentru provizii de lichide și de pungi cu sigiliu*

Dispoziții generale

1. „Provizii de lichide” înseamnă lichidele destinate comercializării în punctele de vânzare dintr-o zonă de operațiuni aeriene care se situează dincolo de punctul de control al cărților de îmbarcare sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat, de la prima lor recepție în zona de operațiuni aeriene până la livrarea acestora la astfel de puncte de vânzare.

2. „Provizii de pungi cu sigiliu” înseamnă pungile cu sigiliu destinate utilizării în punctele de vânzare dintr-o zonă de operațiuni aeriene care se situează dincolo de punctul de control al cărților de îmbarcare, de la prima lor recepție în zona de operațiuni aeriene și până la utilizarea lor finală.

Controalele proviziilor

Nu există prevederi în prezentul regulament.

Furnizor cunoscut

Nu există prevederi în prezentul regulament.

Pungi cu sigiliu

3. Proviziile de pungi cu sigiliu trebuie să fie livrate în ambalaje sigilate punctelor de vânzare dintr-o zonă de operațiuni aeriene care se situează dincolo de punctul de control al cărților de îmbarcare.

4. De la recepția în aceste puncte de vânzare și până la utilizarea lor finală, pungile cu sigiliu trebuie protejate împotriva intervențiilor neautorizate.

2.4. **Securitatea fizică și patrulele**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

3. SECURITATEA AERONAVELOR

3.1. **Controlul de securitate și examinarea de securitate ale aeronavelor**

Transportatorul aerian se asigură că personalul care efectuează controlul de securitate al aeronavei și examinarea de securitate a aeronavei trebuie să cunoască tipul de aeronavă în cauză și trebuie să fie instruit în mod corespunzător cu privire la efectuarea unor astfel de activități.

3.1.1. *Controlul de securitate al aeronavei*

La încheierea controlului de securitate al aeronavei, transportatorul aerian păstrează o evidență a acestuia timp de 24 de ore sau pe durata zborului, dacă aceasta este mai lungă.

3.1.2. *Examinarea de securitate a aeronavei*

1. La încheierea examinării de securitate a aeronavei, transportatorul aerian păstrează o evidență a acesteia timp de 24 de ore sau pe durata zborului, dacă aceasta este mai lungă.

2. Examinarea de securitate a aeronavei se efectuează cu cabina goală.

3.2. **Protecția aeronavelor**

Transportatorul aerian este responsabil pentru protecția aeronavei pe care o exploatează.

▼B

4. PASAGERII ȘI BAGAJELE DE MÂNĂ

4.1. Controlul de securitate al pasagerilor

4.1.1. *Articole interzise*

1. Pasagerilor le este interzis să introducă următoarele articole în zona de securitate cu acces restricționat și în cabina unei aeronave:

(a) Pistoale, arme de foc și arme

Orice obiect capabil sau aparent capabil să lanseze proiectile sau să provoace răni, cum sunt:

— toate armele de foc (pistoale, revolvere, carabine, puști etc.);

— copii și imitații ale armelor de foc;

— părți componente ale armelor de foc (cu excepția dispozitivelor de ochire și a lunetelor telescopice);

— pistoale și carabine cu aer comprimat și puști cu alice;

— pistoale lansatoare de rachete de semnalizare;

— pistoale de start;

— pistoale și puști de jucărie de toate tipurile;

— pistoale și puști cu bile;

— pistoale industriale pentru bolțuri și cuie;

— arbalete;

— catapulte;

— harpoane și lansatoare de harpoane;

— instrumente pentru eutanasierea animalelor;

— dispozitive paralizante sau neutralizante, cum sunt instrumentele cu electroșocuri pentru animale, armele cu electroșocuri (taser);

— brichete de forma unei arme de foc.

(b) Arme cu vârf/cu tăiș și obiecte tăioase

Articole cu vârf sau cu lamă care pot provoca răni, cum sunt:

— topoare și toporiști;

— săgeți și săgeți de *darts*;

— crampoane;

— harpoane și lănci;

— topoare și ciocane de spart gheața;

— patine de gheață;

— bricege cu lame de orice lungime;

— cuțite, inclusiv stilete de ceremonie, cu lame de peste 6 cm, din metal sau din orice alt material suficient de rezistent pentru a putea fi folosit ca armă;

— satâre;

— macete;

— brice și lame (cu excepția aparatelor de ras de siguranță sau de unică folosință cu lame incluse în cartuș);

— spade, săbii și bastoane-sabie;

— bisturie;

— foarfece cu lame cu lungimea de peste 6 cm;

— bețe de schi și bastoane de mers/plimbare;

— steluțe de lansat (shurikene);

▼B

— scule de meşteşugărie care pot fi folosite ca arme cu vârf sau cu tăiş, cum sunt burghiele şi vârfurile de burghie, cutterele, cuţitele utilitare, toate tipurile de ferăstraie, şurubelniţe, răngi, ciocane, cleşti de tăiat, chei fixe, tubulare şi reglabile, arzătoare.

(c) Instrumente contondente

Orice instrument contondent capabil să cauzeze răni, cum sunt:

— bâte de baseball şi softball;

— ciomege sau bastoane – rigide sau flexibile – cum sunt măciucile, bâtele, bastoanele;

— bâte de cricket;

— crose de golf;

— crose de hochei;

— crose pentru lacrosse;

— padele şi pagaie pentru caiac-canoe;

— plăci de skateboard;

— tacuri de biliard, snooker şi biliard american;

— undiţe;

— echipament specific artelor marţiale, cum sunt rozete, bastoane, tonfe, *nunchaku*, *kubaton*, *kubasaunt*.

(d) Substanţe explozive şi inflamabile

Orice substanţă explozivă sau extrem de inflamabilă care prezintă un risc pentru sănătatea pasagerilor şi a echipajului sau pentru securitatea/siguranţa aeronavei sau a bunurilor, cum sunt:

— muniţie;

— capse detonante;

— detonatoare şi fitiluri;

— explozibili şi dispozitive explozibile;

— copii sau imitaţii ale materialelor sau dispozitivelor explozibile;

— mine şi alte dispozitive explozibile militare;

— grenade de orice tip;

— gaze şi recipiente cu gaz (butan, propan, acetilenă, oxigen) de volum mare;

— artificii, rachete de semnalizare de orice formă şi alte articole pirotehnice (inclusiv petardele şi pocnitorile);

— chibrituri, altele decât cele de siguranţă;

— bombe fumigene sau cartuşe fumigene;

— combustibili lichizi inflamabili, cum sunt benzina, motorina, combustibilul pentru brichete, alcoolul, etanolul;

— vopsele în recipiente sub presiune;

— terebentină şi diluanţi de vopsele;

— băuturi alcoolice cu un conţinut de alcool mai mare de 70 % în volum (140 % proof).

(e) Substanţe chimice şi toxice

Orice substanţe chimice sau toxice care prezintă un risc pentru sănătatea pasagerilor şi a echipajului sau pentru securitatea/siguranţa aeronavei sau a bunurilor, cum sunt:

— acizi şi alcaloizi, cum sunt bateriile şi acumulatorii cu electroliţi neetanşeizaţi;

— substanţe corozive şi produse de înălbire – cum sunt mercurul, clorul;

▼B

— spray-uri paralizante sau neutralizante – cum sunt spray-urile *mace*, spray-ul cu piper, gazele lacrimogene;

— materiale radioactive – cum sunt izotopii medicinali sau comerciali;

— otrăvuri;

— substanțe periculoase infecțioase sau biologice – cum sunt sângele infectat, bacteriile și virușii;

— materiale care prezintă riscul aprinderii sau combustiei spontane;

— stingătoare de incendiu.

(f) Lichide

Lichide, cu excepția celor în recipiente individuale cu o capacitate de maximum 100 de mililitri sau echivalent, aflate într-o pungă de plastic transparentă resigilabilă și cu o capacitate de maximum 1 litru. Conținutul pungii de plastic trebuie să încapă confortabil și punga trebuie să fie complet închisă. Sunt considerate lichide gelurile, pastele, loțiunile, amestecuri de lichide/solide și conținutul recipientelor sub presiune, de exemplu pastă de dinți, gel de păr, băuturi, supe, siropuri, parfumuri, spumă de ras, aerosoli și alte articole cu consistență similară.

Se pot acorda exceptări, în cazul în care lichidul:

1. urmează să fie folosit pe durata călătoriei și este prescris în scop medical sau pentru un regim alimentar special, inclusiv alimentele pentru bebeluși. La cerere, pasagerii trebuie să prezinte dovada autenticității lichidului exceptat; sau

2. a fost obținut din zona de operațiuni aeriene, după punctul de control al cărților de îmbarcare, din puncte de vânzare supuse procedurilor de securitate aprobate în cadrul programului de securitate al aeroportului, cu condiția ca lichidul să fie într-o pungă sigilată și să existe dovezi satisfăcătoare care să ateste achiziționarea pungii din aeroportul în cauză în aceeași zi; sau

3. a fost obținut în zona de securitate cu acces restricționat din puncte de vânzare supuse procedurilor de securitate aprobate în cadrul programului de securitate al aeroportului; sau

4. a fost obținut pe un alt aeroport comunitar, cu condiția ca lichidul să fie într-o pungă sigilată și să existe dovezi satisfăcătoare care să ateste achiziționarea pungii din zona de operațiuni aeriene a aeroportului în cauză în aceeași zi; sau

5. a fost obținut la bordul unei aeronave a unui transportator aerian comunitar, cu condiția ca lichidul să fie într-o pungă sigilată și să existe dovezi satisfăcătoare care să ateste achiziționarea de la bordul aeronavei în aceeași zi; sau

6. provine de la un punct de vânzare dintr-o zonă de operațiuni aeriene care se situează dincolo de punctul de control al cărților de îmbarcare sau dintr-o zonă de securitate cu acces restricționat a unui aeroport dintr-una din țările terțe enumerate în apendicele 1. Comisia poate decide, în conformitate cu procedura menționată la articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, să includă în apendicele 1 un aeroport dintr-o țară terță, dacă sunt îndeplinite următoarele condiții:

   — țara terță respectivă este în bune relații de cooperare cu Comunitatea și statele sale membre; și

   — după verificare, Comisia a constatat că:

      (a) țara terță respectivă aplică standarde satisfăcătoare de securitate a aviației; și

      (b) măsurile de securitate aplicate la aeroport sunt echivalente cu cele prevăzute la punctul 2.3.3 din prezenta anexă și la punctul 2.3.6 din Decizia Comisiei din 8 august 2008 ([1]); și

([1]) Decizie nepublicată încă în Jurnalul Oficial.

▼B

(c) instrucțiunile privind măsurile de securitate recomandate de Organizația aviației civile internaționale pentru controlul de securitate al lichidelor, gelurilor și aerosolilor sunt aplicate în aeroport în conformitate cu scrisoarea adresată statelor din data de 1 decembrie 2006 (referință: AS 8/11-06/100 Confidențial) și cu scrisoarea adresată statelor din data de 30 martie 2007 (referință: AS 8/11-07/26 Confidențial) sau, în cazul pungilor cu sigiliu, conform unor specificații echivalente; și

(d) punga cu sigiliu în care se află lichidul prezintă o dovadă satisfăcătoare a achiziționării dintr-un punct de vânzare aflat în zona de operațiuni aeriene a aeroportului din țara terță în ultimele treizeci și șase de ore.

2. Un pasager poate fi exceptat de la cerințele punctului 4.1.1.1, cu condiția ca:

(a) autoritatea competentă să fi fost informată în prealabil și să-și fi dat acordul pentru transportul articolului sau al articolelor în cauză; și

(b) comandantul de bord să fi fost informat în legătură cu pasagerul respectiv și cu articolul sau articolele interzise pe care acesta le transportă.

Dacă este cazul, articolul sau articolele interzise se păstrează în condiții de securitate.

3. Lista articolelor interzise prevăzute la punctul 4.1.1.1 și informațiile referitoare la exceptările permise se pun la dispoziția publicului.

4. Autoritatea competentă poate adăuga și alte articole interzise la lista de la punctul 4.1.1.1. Aceasta depune toate eforturile rezonabile pentru a informa pasagerii cu privire la articolele respective înainte de încheierea procedurii de înregistrare a bagajelor de cală.

5. Cu excepția cazului în care sunt interzise conform punctului 5.2.3.1, articolele interzise conform punctelor 4.1.1.1 sau 4.1.1.4 pot fi transportate în bagajele de cală, cu condiția ca pasagerii să nu aibă acces fără a fi supravegheați la astfel de bagaje, de la punctul de înregistrare a acestora până la punctul de recuperare la sosire.

6. Personalul de securitate poate refuza accesul într-o zonă de securitate cu acces restricționat și în cabina unei aeronave oricărui pasager care are asupra sa un articol considerat suspect care nu figurează la punctul 4.1.1.3.

4.1.2. *Calibrarea porților detectoare de metal*

Nu există prevederi în prezentul regulament.

4.1.3. *Controlul de securitate al pasagerilor cu mobilitate redusă*

Nu există prevederi în prezentul regulament.

4.1.4. *Prevederi de securitate pentru pasagerii potențial perturbatori*

1. Se introduc măsuri de securitate specifice pentru transportul aerian al următoarelor grupuri de pasageri potențial perturbatori:

(a) Deportați (Persoane expulzate):

— Persoane care au fost admise în mod legal pe teritoriul unui stat membru de către autoritățile acestuia sau care au intrat în mod ilegal într-un stat membru și care sunt ulterior somate în mod oficial de către autorități să părăsească acel stat membru.

(b) Persoane neadmisibile:

— Persoane cărora li se refuză intrarea într-un stat membru de către autoritățile competente și care sunt transportate înapoi în țara de origine sau în orice altă țară în care pot fi admise.

▼B

(c) Persoane aflate în custodie legală:

— Persoane în stare de arest sau care au fost condamnate de către o instanță și care trebuie să fie transportate.

2. Autoritățile competente trebuie să informeze transportatorul aerian în scris în timp util, atunci când intenționează să transporte pasageri potențial perturbatori.

3. Notificarea scrisă către transportatorul aerian și către pilotul comandant trebuie să conțină următoarele detalii:

— identitatea persoanei;

— motivul transportării;

— numele și titlul persoanei (persoanelor) care o escortează, dacă este cazul;

— evaluarea riscurilor de către autoritățile competente (inclusiv motivele prezenței sau absenței escortei);

— locul sau locurile care trebuie prevăzute la bord, dacă este necesar; și

— tipul documentului (documentelor) disponibil(e).

4. Se introduc măsuri de securitate specifice pentru pasagerii nedisciplinați. Pasagerii nedisciplinați sunt persoanele care comit unul dintre următoarele acte la bordul unei aeronave civile, din momentul în care se închide ușa aeronavei înaintea decolării până în momentul în care aceasta este deschisă la aterizare:

— agresiune, intimidare, amenințare sau imprudență voită care pune în pericol ordinea sau siguranța persoanelor sau a bunurilor;

— agresiune, intimidare, amenințare sau amestec în îndeplinirea atribuțiilor unui membru al echipajului sau care împiedică îndeplinirea normală a atribuțiilor acestuia;

— imprudență voită sau pagube produse aeronavei, echipamentelor de bord sau structurilor și echipamentelor conexe, care pun în pericol ordinea și siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;

— comunicarea de informații cunoscute ca false care pot pune în pericol siguranța unei aeronave aflate în aer;

— nerespectarea unor comenzi sau instrucțiuni legale pentru asigurarea unor operațiuni sigure, ordonate și eficiente.

5. Persoanele aflate în custodie legală sunt întotdeauna escortate.

4.2. **Separarea pasagerilor**

În cazul în care o parte a facilităților din aerogară situate între punctele de control de securitate și punctul de îmbarcare a fost folosită de pasageri care sosesc și care nu au făcut obiectul unui control de securitate în conformitate cu prevederile Regulamentului (CE) nr. 2320/2002, zona respectivă trebuie să fie examinată înainte de îmbarcarea pasagerilor care au făcut obiectul controlului de securitate, pentru a se asigura că nu au fost lăsate articole interzise.

4.3. **Controlul de securitate al bagajelor de mână**

1. Toate lichidele trebuie prezentate la punctele de control de securitate pentru a fi examinate.

2. Calculatoarele portabile și alte aparate electrice de mari dimensiuni trebuie scoase din bagajul de mână înainte de efectuarea controlului de securitate și examinate separat.

3. Paltoanele și jachetele pasagerilor trebuie să fie supuse controlului de securitate ca bagaje de mână separate.

4.3.1. *Controlul de securitate al bagajelor de mână cu ajutorul unui echipament cu raze X de înaltă definiție prevăzut cu un sistem TIP activat*

Nu există prevederi în prezentul regulament.

▼B

4.4. **Controlul de securitate al diplomaților**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

5. BAGAJELE DE CALĂ

5.1. **Concordanța dintre bagajele de cală și pasageri**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

5.2. **Controlul de securitate al bagajelor de cală**

5.2.1. *Bagaje de cală însoțite*

1. Transportatorul aerian se asigură că fiecare pasager călătorește cu aceeași aeronavă care transportă și bagajul de cală înregistrat. În caz contrar, bagajul de cală respectiv se consideră bagaj neînsoțit.

2. Autoritatea competentă trebuie să stabilească în cadrul programului național de securitate a aviației civile proceduri detaliate pentru atingerea obiectivului de control de securitate în cazul în care apar defecțiuni ale echipamentelor de control.

5.2.2. *Bagaje de cală neînsoțite*

Un transportator aerian care acceptă să transporte un bagaj de cală neînsoțit provenind de la un alt transportator aerian trebuie să obțină, anterior acceptării transportului, o declarație scrisă care să ateste faptul că bagajul de cală respectiv a făcut obiectul măsurilor de securitate descrise în anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002.

5.2.3. *Articole interzise la cală*

1. Următoarele articole sunt interzise în bagajele de cală:

   — explozibili, inclusiv detonatoare, fitiluri, grenade și mine;

   — gaze, inclusiv propan și butan;

   — lichide inflamabile, inclusiv benzină și metanol;

   — substanțe solide inflamabile și substanțe reactive, inclusiv magneziu, aprinzătoare, artificii, rachete de semnalizare;

   — oxidanți și peroxizi organici, inclusiv înălbitori, chituri de reparare a caroseriilor;

   — substanțe toxice sau infecțioase, inclusiv otravă de șobolani și sânge infectat;

   — materiale radioactive, inclusiv izotopi medicinali sau comerciali;

   — substanțe corozive, inclusiv mercur și baterii auto;

   — componente ale sistemelor de alimentare cu carburant ale vehiculelor care au conținut carburant.

2. Lista articolelor interzise prevăzute la punctul 5.2.3.1 se pune la dispoziția publicului la sediul agențiilor transportatorilor aerieni și prin alte mijloace adecvate.

3. Autoritatea competentă poate adăuga și alte articole interzise la lista de la punctul 5.2.3.1. Aceasta depune toate eforturile rezonabile pentru a informa pasagerii cu privire la articolele respective.

4. Personalul de securitate poate refuza transportul unui bagaj de cală care conține un articol nemenționat la punctul 5.2.3.1 și pe care îl consideră suspect.

5.2.4. *Controlul de securitate al bagajelor de cală folosind sisteme de detecție a explozibililor (EDS)*

Nu există prevederi în prezentul regulament.

5.2.5. *Controlul de securitate al bagajelor de cală însoțite cu ajutorul unui echipament convențional cu raze X prevăzut cu un sistem TIP activat*

Nu există prevederi în prezentul regulament.

▼B

5.3. **Protecția bagajelor de cală**

1. Accesul la zonele de sortare și de depozitare a bagajelor este limitat la membrii personalului ale căror atribuții operaționale necesită accesul la zonele respective. Aceștia includ persoanele implicate în încărcarea, descărcarea și protecția bagajelor de cală și persoanele autorizate de autoritățile competente să aibă acces la zonele de sortare și depozitare a bagajelor.

2. Pasagerilor li se poate permite, dacă este necesar, accesul la propriile bagaje de cală care au fost supuse controlului de securitate, cu condiția să fie supravegheați în permanență pentru a se asigura că nici un articol interzis nu este:

   (a) introdus în bagajul de cală; sau

   (b) scos din bagajul de cală și introdus în cabina aeronavei sau într-o zonă de securitate cu acces restricționat.

6. MĂRFURILE, MESAGERIA ȘI COLETELE EXPRES

6.1. **Domeniu de aplicare**

În sensul prezentului regulament:

„expeditor cu cont” înseamnă un expeditor ale cărui expedieri pot fi considerate cu certitudine ca fiind destinate exclusiv transportului cu aeronave de marfă, conform punctului 6.5 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002.

6.2. **Condițiile pe care trebuie să le îndeplinească un agent abilitat**

Desemnare, aprobare sau înscriere de către autoritatea competentă

6.2.1. Pentru ca o entitate să fie desemnată, aprobată sau înscrisă de către autoritatea competentă ca agent abilitat, statele membre se asigură că se aplică următoarea procedură:

(a) Entitatea trebuie să solicite statutul de agent abilitat autorității competente din statul membru în care își are sediul.

Solicitantul trebuie să prezinte autorității competente un program de securitate. Programul trebuie să descrie metodele și procedurile de urmat de către agent pentru a se conforma atât prezentului regulament, cât și programului național de securitate a aviației civile al statului membru în care își are sediul. De asemenea, programul trebuie să descrie modul în care agentul însuși urmează să monitorizeze conformitatea cu aceste metode și proceduri.

Solicitantul trebuie să depună și o declarație scrisă prin care se angajează să mențină standardele de securitate stabilite în program și să comunice imediat autorității competente orice modificare a acestuia. Declarația trebuie semnată de reprezentantul legal sau de către persoana responsabilă cu securitatea.

(b) Autoritatea competentă examinează programul de securitate pentru a se asigura că măsurile incluse în acesta sunt conforme cu standardele cerute. Autoritatea competentă efectuează ulterior o verificare la fața locului în acele puncte de lucru ale solicitantului care se au în vedere pentru a stabili dacă acesta se poate conforma atât prezentului regulament, cât și programului național de securitate a aviației civile al statului membru în care își are sediul.

(c) În cazul în care autoritatea competentă se declară satisfăcută de informațiile de la literele (a) și (b), aceasta poate desemna, aproba sau înscrie agentul ca fiind agent abilitat pentru punctele de lucru specificate.

Această procedură se aplică cel târziu începând cu 1 martie 2008.

6.2.2. O inspecție a autorității competente la punctele de lucru ale agentului abilitat poate fi considerată ca o verificare la fața locului în sensul punctului 6.2.1 litera (b).

▼B

6.2.3. În cazul în care autoritatea competentă nu mai consideră că agentul abilitat se poate conforma atât prezentului regulament, cât și programului său național de securitate a aviației civile, aceasta retrage autorizația agentului abilitat.

6.3. **Măsuri de securitate**

6.3.1. Când efectuează controlul de securitate al mărfurilor în conformitate cu punctul 6.3.1 litera (b) din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, agenții sau transportatorii aerieni trebuie:

(a) să utilizeze mijloacele și metodele cele mai susceptibile să detecteze articole interzise, având în vedere tipul expedierii; și

(b) să se asigure că mijloacele și metodele utilizate sunt conforme standardelor, astfel încât să se asigure că nu s-au disimulat articole interzise în interiorul mărfurilor.

6.3.2. Autoritatea competentă trebuie să notifice Comisia despre orice alte mijloace, prevăzute la punctul 6.3.1 litera (b) punctul (iv) din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002, pe care le permite pentru controlul de securitate al mărfurilor.

6.4. **Criterii pentru expeditorii cunoscuți**

6.4.1. Declarația expeditorului cunoscut la care se face referire la punctul 6.4.1 litera (b) din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002 se face o dată pe an, în scris, pe un formular național standardizat.

Declarația trebuie să includă o atestare a faptului că expedierile nu conțin niciunul dintre articolele interzise enumerate la punctele (iv) și (v) din apendice, astfel cum se menționează la punctul 6.4.1 litera (c) punctul (i) din anexa la Regulamentul (CE) nr. 2320/2002.

Expeditorul cunoscut își asumă întreaga responsabilitate pentru cele declarate.

6.4.2. În cazul în care o expediere conține articole interzise, expeditorul cunoscut trebuie să comunice întotdeauna în scris agentului abilitat sau transportatorului aerian faptul că expedierea conține astfel de articole.

6.4.3. În cazul în care expeditorul cunoscut nu își mai poate îndeplini obligațiile asumate, autoritatea competentă, agentul abilitat sau transportatorul aerian responsabil cu validarea îi retrage statutul de expeditor cunoscut.

6.5. **Transport cu aeronave de marfă**

6.5.1. Pentru ca un agent abilitat sau transportator aerian să desemneze o entitate ca expeditor cu cont, statele membre trebuie să se asigure că se aplică următoarea procedură:

(a) Entitatea prezintă o declarație semnată prin care:

— confirmă că a primit cerințele naționale referitoare la securitatea punctelor de lucru, a personalului și a transportului;

— confirmă că cerințele naționale referitoare la securitate sunt comunicate personalului care lucrează în punctele de lucru ale sale;

— afirmă că menține mărfurile în condiții de securitate până în momentul transmiterii către agentul abilitat sau transportatorul aerian;

— acceptă faptul că expedierile pot face obiectul unor măsuri de securitate, inclusiv controlului de securitate; și

— acceptă inspecții neanunțate ale punctelor de lucru ale sale de către autoritatea competentă, pentru ca aceasta să evalueze dacă expeditorul cu cont se conformează cerințelor naționale.

Entitatea desemnează cel puțin o persoană responsabilă cu securitatea la punctele de lucru ale sale și comunică agentului abilitat sau transportatorului aerian numele persoanei și datele de contact ale acesteia.

▼B

(b) Agentul abilitat sau transportatorul aerian trebuie să stabilească următoarele detalii ale entității:

— datele societății, inclusiv adresa comercială autentică;

— natura activităților comerciale;

— informațiile de contact, inclusiv cele ale persoanei sau ale persoanelor responsabile cu securitatea;

— numărul de TVA sau numărul de înregistrare al societății; și

— numărul de cont bancar.

(c) În cazul în care agentul abilitat sau transportatorul aerian se declară satisfăcut de informațiile furnizate în conformitate cu literele (a) și (b), entitatea poate fi desemnată ca expeditor client.

6.5.2. Agentul abilitat sau transportatorul aerian păstrează o bază de date cu informațiile menționate la punctul 6.5.1 litera (b). Baza de date poate fi inspectată de către autoritatea competentă.

6.5.3. În cazul în care un agent abilitat sau un transportator aerian consideră că expeditorul cu cont nu se mai poate conforma cerințelor naționale, îi retrage acestuia statutul de expeditor cu cont.

7. **POȘTA**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

8. **POȘTA ȘI MATERIALELE TRANSPORTATORILOR AERIENI**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

9. **PROVIZIILE DE BORD ȘI FURNITURILE DESTINATE SERVICIULUI DE CATERING**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

10. **PROVIZIILE ȘI FURNITURILE DESTINATE SERVICIILOR DE CURĂȚENIE LA BORD**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

11. **AVIAȚIA GENERALĂ**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

12. **RECRUTAREA ȘI PREGĂTIREA PERSONALULUI**

12.1. **Programul național de pregătire în domeniul securității aviației**

Programul național de pregătire în domeniul securității aviației trebuie să includă cerințele de pregătire pentru tratarea pasagerilor nedisciplinați.

12.2. **Personalul de securitate**

12.2.1. *Managementul securității aeroportului și a transportatorului aerian*

1. Autoritatea competentă se asigură că fiecare aeroport și transportator aerian comunitar beneficiază de un management al securității calificat. Autoritatea competentă se asigură că există o organizare adecvată a managementului securității. Personalul de conducere responsabil cu conformarea transportatorilor aerieni sau a aeroporturilor la normele de securitate trebuie să posede un nivel adecvat de calificare, cunoștințe și experiență, care include:

(a) experiență în domeniul operațiunilor de securitate a aviației; sau

(b) experiență în alte domenii legate de securitate, precum poliție, armată sau altele asemănătoare; și

▼B

(c) certificare sau aprobare echivalentă de către autoritatea competentă; și

(d) cunoștințe în următoarele domenii:

— sisteme de securitate și control al accesului;

— securitate la sol și în timpul zborului;

— arme și articole interzise;

— cunoștințe generale despre terorism.

12.3. **Alte categorii de personal**

Nu există prevederi în prezentul regulament.

13. SPECIFICAȚII TEHNICE ALE ECHIPAMENTULUI DE CONTROL DE SECURITATE

Nu există prevederi în prezentul regulament.

▼B

Apendicele 1

Aeroport(uri) de pe care pleacă zboruri având ca destinație aeroporturi comunitare:

— Aeroportul din Singapore (SIN)

— Croația:

Aeroportul din Dubrovnik (DBV)

Aeroportul din Rijeka (RJK)

Aeroportul din Pula (PUY)

Aeroportul din Split (SPU)

Aeroportul din Zadar (ZAD)

Aeroportul din Zagreb (ZAG)

▼M1

— Republica Coreea:

Aeroportul Seoul Incheon (ICN)

Aeroportul Pusan Gimhae (PUS)

▼M2

— Canada:

Calgary International (YYC)

Edmonton International (YEG)

Halifax International (YHZ)

Montreal International (YUL)

Ottawa-Macdonald-Cartier International (YOW)

Toronto-Lester B. Pearson International (YYZ)

Vancouver International (YVR)

Winnipeg International (YWG)

Moncton (YQM)

Quebec (YQB)

St. John's (YYT)

Whitehorse (YXY)

▼M3

— Statele Unite ale Americii:

Toate aeroporturile internaționale