REGULAMENTUL (UE) 2026/247 AL COMISIEI

din 2 februarie 2026

de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere 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 ([1]), în special articolul 11 alineatul (2) primul paragraf,

întrucât:

(1) Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei ([2]) a adăugat la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 anexa II privind specificațiile comune pentru programele naționale ale statelor membre de control al calității în domeniul securității aviației civile.

(2) Având în vedere evoluția continuă, de la adoptarea anexei II până în prezent, a standardelor, practicilor, metodologiilor și instrumentelor internaționale de monitorizare a respectării normelor privind securitatea aviației civile, este important ca specificațiile existente pentru programele naționale de control al calității să fie modificate și să fie actualizate în consecință.

(3) În special, în anexa 17 la Convenția de la Chicago privind aviația civilă internațională din 7 decembrie 1944 au fost adăugate două standarde noi care impun statelor contractante să se asigure că programele lor naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile definesc procesele de raportare a informațiilor privind actele de intervenție ilicită și actele pregătitoare aferente (standardul 5.1.6), precum și un sistem de raportare confidențială pentru analizarea informațiilor de securitate furnizate de surse precum pasagerii, echipajul și personalul de la sol [standardul 3.5.1 litera (d)].

(4) În conformitate cu articolul 11 alineatul (2) al treilea paragraf din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, programul național de control al calității elaborat de statul membru trebuie să permită detectarea și corectarea rapidă a deficiențelor. Pentru a realiza acest obiectiv într-un mod mai eficient, noile standarde OACI menționate la considerentul 3 trebuie să se reflecte în programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile.

(5) În special, pentru a contribui la elaborarea politicilor, pentru a simplifica raportarea de către operatori și de către entitățile responsabile cu implementarea programului național de securitate în domeniul aviației civile, precum și pentru a sprijini respectarea standardelor relevante prevăzute în anexa 17 la Convenția de la Chicago, este necesar să se stabilească un cadru comun pentru colectarea, schimbul și analiza datelor privind evenimentele legate de securitatea aeronautică, înlocuindu-se astfel actualul cadru de reglementare fragmentat la nivel național.

(6) Pentru a asigura eficacitatea și eficiența mecanismului de raportare, cadrul comun trebuie să impună operatorilor și entităților responsabile cu implementarea programului național de securitate în domeniul aviației civile să raporteze autorităților de resort, în termene stabilite, informații privind incidentele de securitate aeronautică, actele de intervenție ilicită și actele pregătitoare aferente, în funcție de cât de grav și de iminent este impactul acestora asupra securității aeronautice, precum și să instituie un sistem intern de raportare care să fie utilizat de întregul lor personal. La instituirea sistemelor lor interne de raportare, operatorii și entitățile trebuie să desemneze persoane sau entități responsabile, să îmbunătățească coerența datelor, să recruteze și să formeze persoanele desemnate să îndeplinească sarcini de raportare, să standardizeze formularele de raportare și să utilizeze o clasificare comună.

([1]) JO L 97, 9.4.2008, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei din 8 ianuarie 2010 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește specificațiile pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile (JO L 7, 12.1.2010, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) Obligațiile de raportare a informațiilor privind evenimentele de securitate aeronautică, incidentele de securitate aeronautică, actele de intervenție ilicită și actele pregătitoare aferente, stabilite în prezentul regulament, nu aduc atingere actualelor obligații de raportare privind anumite evenimente de securitate aeronautică cu impact asupra siguranței aviației, stabilite în Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului ([3]) și în normele de punere în aplicare a acestuia. Aceste norme de punere în aplicare vor fi modificate pentru a se ține seama de dispozițiile prezentului regulament.

(8) Pentru a se asigura nivelul necesar de confidențialitate, informațiile conținute în rapoarte trebuie protejate în timpul prelucrării și al stocării lor, iar aceste informații nu trebuie utilizate în alte scopuri decât securitatea aeronautică. Este necesar să se garanteze confidențialitatea identității raportorului și a persoanelor menționate în raport, sub rezerva respectării cerințelor privind procedurile penale, disciplinare sau administrative prevăzute de dreptul intern.

(9) Pentru a se asigura promptitudinea oricărei inițiative necesare din partea Comisiei, a altor state membre, a altor autorități naționale, inclusiv a autorităților responsabile cu siguranța aviației, a industriei de profil și a partenerilor internaționali, este necesar să se stabilească proceduri adecvate pentru schimbul de informații relevante cuprinse în rapoarte și, după caz, de informații privind acțiunile subsecvente.

(10) Pentru a se asigura o imagine de ansamblu eficace a evenimentelor și incidentelor de securitate aeronautică din Uniune, este necesar să se prevadă cerința ca statele membre să prezinte Comisiei un raport anual conținând statistici privind rapoartele primite și analiza acestora.

(11) Evenimentele de securitate aeronautică trebuie raportate în mod armonizat prin intermediul unui model standardizat de raportare a unor astfel de informații. Modelul respectiv se bazează pe documentele de orientare existente, elaborate de Organizația Aviației Civile Internaționale și puse la dispoziție în documentul „Raportarea evenimentelor și incidentelor de securitate aeronautică”, publicat în iunie 2022.

(12) În plus, atât experiența dobândită prin punerea în aplicare a anexei II la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, cât și evoluția metodologiei globale de monitorizare a conformității și evoluția terminologiei sectoriale au demonstrat necesitatea unor modificări minore ale specificațiilor comune pentru programele naționale de control al calității în domeniul securității aviației civile. Aceste modificări vizează anumite definiții (cum ar fi măsurile de securitate) și îmbunătățirea dispozițiilor existente (cum ar fi stabilirea frecvenței inspecțiilor din aeroporturi).

(13) Prin urmare, Regulamentul (CE) nr. 300/2008 trebuie modificat în consecință. Întrucât se consideră că numărul și amploarea modificărilor introduse vor afecta în mod semnificativ actuala anexă II la Regulamentul (CE) nr. 300/2008, este oportun ca anexa respectivă să fie înlocuită.

(14) Instituirea mecanismului și a procesului de raportare, clasificare, prelucrare, stocare, protecție, analiză și agregare a informațiilor privind incidentele de securitate aeronautică, actele de intervenție ilicită și actele pregătitoare aferente necesită o perioadă preliminară adecvată. Așadar, aplicarea unora dintre dispozițiile conexe prevăzute în anexă trebuie amânată astfel încât să li se acorde statelor membre timpul necesar pentru a asigura îndeplinirea efectivă și eficientă a cerințelor.

(15) Grupul consultativ al părților interesate instituit prin articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 a fost consultat și implicat îndeaproape în elaborarea noilor cerințe adăugate privind raportarea evenimentelor de securitate aeronautică.

(16) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul comitetului instituit prin articolul 19 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008,

([3]) Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei (JO L 122, 24.4.2014, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa II la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 se înlocuiește cu textul din anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

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

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

Adoptat la Bruxelles, 2 februarie 2026.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXĂ

„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. «test deschis» înseamnă un exercițiu anunțat cu operatorii care efectuează controlul de securitate sau cu alți membri ai personalului de securitate vizați, care simulează în mod realist efectuarea unui control de securitate sau a unui act de intervenție ilicită, în scopul examinării sau al măsurării unor elemente precum eficacitatea implementării măsurilor de securitate existente, competențele și capacitățile personalului respectiv de a îndeplini funcțiile atribuite;

11. «autorități de resort» înseamnă, în sensul capitolului 19, autoritatea competentă sau orice altă autoritate națională responsabilă cu raportarea evenimentelor de securitate aeronautică, a incidentelor de securitate aeronautică, a actelor de intervenție ilicită și a actelor pregătitoare aferente;

12. «raportor» înseamnă orice persoană fizică sau juridică ce raportează un eveniment de securitate, un incident de securitate, un act de intervenție ilicită, un act pregătitor sau alte informații legate de securitate în cadrul procesului de raportare obligatorie sau voluntară instituit de statele membre;

13. «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;

14. «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;

15. «incident de securitate» înseamnă un eveniment de securitate care afectează sau ar putea afecta siguranța pasagerilor, a echipajului, a personalului de la sol și a publicului larg;

16. «eveniment de securitate» înseamnă orice eveniment legat de securitate care poate avea ca efect reducerea nivelului de securitate, care poate crește riscurile operaționale sau care pune în pericol siguranța pasagerilor, a echipajului, a personalului de la sol și a publicului larg sau care reprezintă o potențială încălcare a conformității. Este inclusă aici identificarea sau observarea unei vulnerabilități la nivelul protecției aviației civile împotriva actelor de intervenție ilicită;

17. «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;

18. «verificare» înseamnă o acțiune efectuată de un auditor pentru a stabili dacă o măsură specifică de securitate este efectiv aplicată;

19. «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 punere în aplicare aferente, inclusiv puterea de a impune sancțiuni în conformitate cu articolul 21.

2.2. Autoritatea competentă efectuează activități de monitorizare a conformității și deține puterile necesare pentru a solicita ca orice deficiență identificată să fie remediată în termenul stabilit.

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

(a) sfaturi și recomandări în scris;

(b) avertizare oficială în scris;

(c) aviz oficial 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 programului 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 necesităților 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 măsurilor de control intern al calității ale aeroportului, operatorului și entității;

(i) un proces de înregistrare și analizare a rezultatelor programului național de control al calității, în vederea identificării tendințelor și direcționării dezvoltării politicii viitoare;

(j) un proces de raportare obligatorie a informațiilor privind incidentele de securitate aeronautică, actele de intervenție ilicită și actele pregătitoare aferente către autoritățile de resort, în mod practic și în timp util, de către orice operator și entitate responsabilă cu implementarea programului național de securitate a aviației civile;

(k) un sistem de raportare confidențială voluntară pentru analizarea informațiilor de securitate furnizate de surse precum publicul, pasagerii, personalul, echipajul, personalul de la sol și orice altă persoană din sectorul aviației.

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 rapid detectarea și corectarea a deficiențelor.

4.2. Monitorizarea se realizează în conformitate cu programul național de control al calității, luându-se în considerare nivelul 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 prioritățile și frecvența monitorizării.

4.3. Monitorizarea cuprinde implementarea și eficacitatea măsurilor de control intern al calității luate de aeroporturi, operatori și 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.

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. Se stabilește o metodologie de efectuare a auditului de securitate, luându-se 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 și în actele de punere în aplicare 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 și în actele de punere în aplicare 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. Se stabilește o metodologie de efectuare a inspecției, luându-se 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 legate în mod direct, menționate în capitolele 1-6 din anexa I, este de cel puțin una la 12 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.

7.7. Frecvențele de inspectare a aeroporturilor al căror volum anual de trafic nu depășește 2 milioane de pasageri, a operatorilor și a entităților se determină de către autoritatea competentă, luând în considerare elementele menționate la punctul 4.2. Frecvențele se referă la monitorizarea tuturor seturilor relevante de măsuri de securitate legate în mod direct, prevăzute în capitolele 1-12 din anexa I.

8. TESTE

8.1. Se vor efectua teste pentru a se evalua eficacitatea implementării măsurilor de securitate enumerate mai jos, ca cerință minimă, la toate aeroporturile care intră sub incidența punctelor 7.5 și 7.6:

(a) controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat;

(b) controlul de securitate al altor persoane decât pasagerii și al articolelor transportate;

(c) protecția aeronavelor;

(d) controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor de mână;

(e) protecția bagajelor de cală;

(f) controlul de securitate al mărfurilor sau al poștei;

(g) protecția mărfurilor și a poștei.

Pentru testele care trebuie efectuate în aeroporturi care nu intră sub incidența punctelor 7.5 și 7.6, prioritățile se stabilesc în planificarea anuală a activităților de monitorizare a conformității.

8.2. Autoritatea competentă poate, pe baza unei evaluări a riscurilor, să efectueze teste pentru a examina eficacitatea implementării următoarelor măsuri de securitate suplimentare:

(a) examinarea vehiculelor;

(b) examinarea de securitate a aeronavei;

(c) controlul de securitate al bagajelor de cală;

(d) controlul de securitate al proviziilor de bord și al proviziilor de aeroport;

(e) protecția proviziilor de bord și a proviziilor de aeroport;

(f) protecția instalațiilor și a perimetrului aeroportuar.

8.3. 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.

8.4. Frecvențele testelor sunt stabilite de către autoritatea competentă, luând în considerare elementele menționate la punctul 4.2.

8.5. Testele pot fi înlocuite sau completate cu teste deschise în cazurile în care nu este posibil să se obțină un eșantion reprezentativ de teste, de exemplu din cauza implementării limitate a anumitor măsuri de securitate, sau în cazul în care condițiile locale ar afecta eficacitatea testelor.

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.

10. RAPORTAREA ACTIVITĂȚILOR DE MONITORIZARE A CONFORMITĂȚII

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. În formatul standardizat 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. Atunci când monitorizarea generală a implementării unei măsuri de securitate conduce, din cauza unor deficiențe individuale sau izolate, la nivelul de conformitate „Conform, dar sunt necesare îmbunătățiri”, deficiențele respective trebuie, de asemenea, corectate.

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 acesteia, 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:

— 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 A ACTIVITĂȚILOR DE MONITORIZARE A CONFORMITĂȚII

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 aeroporturile 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.

19. RAPORTAREA EVENIMENTELOR DE SECURITATE AERONAUTICĂ, A INCIDENTELOR DE SECURITATE AERONAUTICĂ, A ACTELOR DE INTERVENȚIE ILICITĂ ȘI A ACTELOR PREGĂTITOARE AFRENTE

19.1. Autoritatea competentă informează Comisia cât mai curând posibil în cazul în care identifică sau primește informații cu privire la un act de intervenție ilicită sau la un incident de securitate aeronautică produs sau pe cale de a se produce, care are sau este susceptibil să aibă un impact grav asupra nivelului de securitate aeronautică din Uniune sau asupra sistemului internațional de securitate aeronautică. Sub rezerva normelor naționale privind protecția informațiilor relevante pentru securitatea națională, notificarea include orice informații concrete relevante și disponibile care sunt utile pentru a se evalua dacă sunt necesare acțiuni prompte cu scopul de a menține sau a restabili nivelul de securitate aeronautică în Uniune și de a asigura cooperarea și coordonarea necesare la nivel internațional. După primirea acestor informații, Comisia informează celelalte state membre.

19.2. În scopul punerii în aplicare a cerințelor prevăzute la punctul 3.2 literele (j) și (k) și a dispozițiilor de mai jos, începând cu 1 ianuarie 2028, fiecare stat membru stabilește un proces de raportare, clasificare, prelucrare, stocare, protecție, analiză și agregare a informațiilor privind incidentele de securitate aeronautică, actele de intervenție ilicită și actele pregătitoare aferente. Acest proces prevede un sistem de raportare voluntară obligatoriu și confidențial și conține cerințe detaliate pentru a asigura eficacitatea și eficiența raportării și monitorizării, inclusiv executarea și coordonarea sarcinilor subsecvente, precum și a oricăror măsuri sau decizii luate de autoritățile de resort.

19.3. Începând cu 1 ianuarie 2028, operatorii și entitățile responsabile cu implementarea programului național de securitate a aviației civile raportează autorităților de resort informații privind incidentele de securitate aeronautică. Incidentele de securitate sunt atribuite de un funcționar sau manager de securitate unui eveniment de securitate raportat, pe baza unei analize a evenimentului și a stabilirii faptului că sunt necesare acțiuni suplimentare. De asemenea, un incident de securitate, clasificat ca atare de autoritatea competentă, poate să conducă la un act de intervenție ilegală care trebuie raportat OACI în conformitate cu anexa 17 la Convenția de la Chicago. Acestei raportări obligatorii i se aplică următoarele termene de raportare, începând din momentul în care evenimentul subiacent este raportat prin intermediul sistemului intern de raportare menționat la punctul 19.4:

(a) cât mai curând posibil, dar cel târziu în termen de 24 de ore în cazul în care incidentul are un impact grav și imediat asupra nivelului de securitate aeronautică;

(b) în termen de 72 de ore, în cazul în care incidentul are un impact grav asupra nivelului de securitate aeronautică;

(c) lunar, în cazul tuturor celorlalte incidente.

19.4. Începând cu 1 ianuarie 2028, operatorii și entitățile responsabile cu implementarea programului național de securitate a aviației civile instituie un sistem intern de raportare, în mod practic și în timp util, a informațiilor privind evenimentele de securitate aeronautică. Toți membrii personalului operatorilor și al entităților responsabile cu implementarea programului național de securitate a aviației civile raportează informații privind evenimentele de securitate aeronautică prin intermediul acestui sistem de raportare internă.

19.5. Începând cu 1 ianuarie 2028, autoritățile de resort și orice operator sau entitate responsabilă cu implementarea programului național de securitate a aviației civile desemnează cel puțin o persoană sau un departament responsabil cu raportarea, inclusiv cu verificarea calității datelor cu scopul de a îmbunătăți coerența acestora. Cerințele de recrutare și de formare pentru persoanele desemnate să îndeplinească astfel de sarcini se stabilesc în normele de punere în aplicare adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din prezentul regulament.

19.6. Începând cu 1 ianuarie 2028, raportarea obligatorie către autoritățile de resort se efectuează utilizând modelul prevăzut în apendicele IV și se referă la clasificarea comună prevăzută în apendicele V. Și raportarea voluntară se poate efectua utilizând modelul prevăzut în apendicele IV și se poate referi la clasificarea comună prevăzută în apendicele V.

19.7. Începând cu 1 ianuarie 2028, autoritățile de resort stochează rapoartele într-o bază de date națională. Atât confidențialitatea informațiilor sensibile privind securitatea aeronautică incluse în rapoarte, cât și orice analiză a acestora sunt asigurate în conformitate cu legislația Uniunii și cu legislația națională aplicabilă. În acest scop, fiecare stat membru stabilește cerințe detaliate privind accesul la astfel de informații, precum și protecția fizică și informatică a acestora.

19.8. Începând cu 1 ianuarie 2028, fiecare stat membru stabilește cerințe detaliate privind prelucrarea și stocarea rapoartelor pentru a împiedica utilizarea informațiilor pe care le conțin în alte scopuri decât securitatea aeronautică și garantează în mod adecvat confidențialitatea identității raportorului și a persoanelor menționate în raport, sub rezerva respectării cerințelor privind procedurile penale, disciplinare sau administrative prevăzute în legislația națională.

19.9. Începând cu 1 ianuarie 2028, autoritățile de resort stabilesc și implementează proceduri pentru schimbul de informații relevante cuprinse în rapoarte și referitoare la acțiunile subsecvente, pe baza principiului necesității de a cunoaște, pentru a sprijini alte autorități și agenții naționale, operatori aeroportuari, transportatori aerieni și alte entități vizate, în cazul în care acest lucru poate contribui la menținerea și îmbunătățirea securității aeronautice.

19.10. Începând cu 1 ianuarie 2028, în pofida punctului 19.8, în cazul în care informațiile sunt relevante pentru siguranța aviației, autoritățile de resort le pot transmite autorităților naționale responsabile cu siguranța aviației civile, sub rezerva respectării cerințelor aplicabile privind, după caz, confidențialitatea, protecția și redactarea.

19.11. Începând cu 1 ianuarie 2028, sub rezerva cerințelor privind confidențialitatea și protecția prevăzute în legislația Uniunii și, după caz, în legislația națională autoritățile de resort fac schimb de informații relevante conținute în rapoarte cu Comisia și cu alte state membre, în cazul în care acest lucru poate contribui la menținerea și îmbunătățirea securității aeronautice, inclusiv ca răspuns la întrebări specifice din partea Comisiei sau a altor state membre.

19.12. Începând cu 1 ianuarie 2028, sub rezerva cerințelor privind confidențialitatea și protecția prevăzute în legislația Uniunii și, după caz, în legislația națională, Comisia și statele membre pot face schimb de informații relevante conținute în rapoarte cu organizațiile internaționale și cu autoritățile de resort din țări terțe, în cazul în care acest lucru este necesar în temeiul acordurilor internaționale sau în cazul în care acest lucru poate contribui la menținerea și îmbunătățirea securității aeronautice.

19.13. Începând cu 1 ianuarie 2028, fără a aduce atingere punctelor 19.1 și 19.11, statele membre transmit anual Comisiei un raport conținând statistici privind rapoartele primite, agregate în conformitate cu clasificarea comună prevăzută în apendicele V, și analiza acestora. Perioada de referință pentru raport este 1 ianuarie-31 decembrie, iar acesta trebuie transmis la șase luni de la încheierea perioadei de referință.

19.14. Începând cu 1 ianuarie 2028, Comisia transmite Comitetului de reglementare pentru securitatea aviației civile și Grupului consultativ al părților interesate de securitatea aeronautică principalele concluzii desprinse din rapoartele prezentate în conformitate cu punctul 19.13.

19.15. Începând cu 1 ianuarie 2028, pentru a oferi o abordare armonizată la nivelul Uniunii, Comisia poate pune la dispoziție un instrument informatic adecvat pentru a sprijini punerea în aplicare a cerințelor prevăzute în prezentul capitol, în coordonare cu statele membre.

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 prezenta anexă, trebuie să includă următoarele elemente din anexa I și dispozițiile corespondente din actele de punere în aplicare a acesteia adoptate de Comisie în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din prezentul regulament:

Pentru punctul 1 – Securitate aeroportuară:

(a) toate dispozițiile de la punctul 1.1; sau

(b) toate dispozițiile de la punctul 1.2 (cu excepția celor referitoare la legitimații și permisele pentru vehicule); sau

(c) toate dispozițiile de la punctul 1.2 referitoare la legitimații; sau

(d) toate dispozițiile de la punctul 1.2 referitoare la permisele pentru vehicule; sau

(e) toate dispozițiile de la punctul 1.3 și elementele relevante de la punctul 12; sau

(f) toate dispozițiile de la punctul 1.4; sau

(g) toate dispozițiile de la punctul 1.5; sau

(h) toate dispozițiile de la punctul 1.7 și elementele relevante de la punctul 11.

Pentru punctul 2 – Zonele demarcate din aeroporturi:

toate dispozițiile de la acest punct.

Pentru punctul 3 – Securitatea aeronavelor:

(a) toate dispozițiile de la punctul 3.1; sau

(b) toate dispozițiile de la punctul 3.2.

Pentru punctul 4 – Pasagerii și bagajele de mână:

(a) toate dispozițiile de la punctul 4.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau

(b) toate dispozițiile de la punctul 4.2; sau

(c) toate dispozițiile de la punctul 4.3.

Pentru punctul 5 – Bagajele de cală:

(a) toate dispozițiile de la punctul 5.1 și elementele relevante de la punctul 12; sau

(b) toate dispozițiile de la punctul 5.2; sau

(c) toate dispozițiile de la punctul 5.3.

Pentru punctul 6 – Mărfurile și poșta:

(a) toate dispozițiile referitoare la măsurile de securitate, la controalele de securitate și la transport aplicate de un agent abilitat și elementele relevante de la punctul 12; sau

(b) toate dispozițiile referitoare la măsurile de securitate și la transport aplicate de expeditorii cunoscuți; sau

(c) toate dispozițiile referitoare la măsurile de securitate și la transport aplicate de operatorii de transport rutier de mărfuri autorizați; sau

(d) toate dispozițiile referitoare la protecția mărfurilor și poștei la aeroporturi.

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

toate dispozițiile de la acest punct.

Pentru punctul 8 – Provizii de bord:

toate dispozițiile de la acest punct și elementele relevante de la punctul 12.

Pentru punctul 9 – Provizii de aeroport:

toate dispozițiile de la acest punct și elementele relevante de la punctul 12.

Pentru punctul 10 – Măsurile de securitate în zbor:

toate dispozițiile de la acest punct.

Pentru punctul 11 – Recrutarea și instruirea personalului:

(a) toate dispozițiile referitoare la recrutarea personalului de către un aeroport, un operator, un transportator aerian sau o entitate; sau

(b) toate dispozițiile referitoare la instruirea personalului de către un aeroport, un operator, un transportator aerian sau o entitate.

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	√	√	√

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) Formele de pregătire 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 și entitățile monitorizate;

   (c) domeniul de aplicare;

   (d) frecvențele; 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 (de exemplu, posturi noi create, echipamente achiziționate, lucrări 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 de pe teritoriu, pe categorii (naționali, UE, țări terțe).

   (d) Numărul de agenți abilitați.

   (e) Numărul de expeditori cunoscuți.

   (f) Numărul de operatori de transport rutier de mărfuri autorizați.

   (g) Numărul de furnizori abilitați (pentru proviziile de aeroport și pentru proviziile de bord).

   (h) Numărul aproximativ al altor entități cu responsabilități în domeniul securității aeronautice (companii de handling la sol, companii de securitate, furnizori cunoscuți de provizii de aeroport și de provizii de bord).

5. **Situația securității aeronautice la aeroporturi**

   Contextul general al situației securității aeronautice în statul membru.

Apendicele IV

Model pentru raportarea informațiilor privind evenimentele și incidentele de securitate ([1])

Data și ora exactă sau perioada ([2]) producerii evenimentului: …/…/…

Data raportului ([3]): …/…/…

Locul evenimentului ([4]):

Numele companiei și/sau a persoanei care raportează (dacă este posibil ([5])):

Descrierea evenimentului:

Acțiunea sau acțiunile imediate întreprinse și de către cine ([6]):

Domeniul de securitate aeronautică afectat:

Securitatea zonelor nerestricționate; pasagerii și bagajele de mână; personalul și echipajul; controlul accesului; bagajele de cală; proviziile de bord; proviziile de aeroport; protecția aeronavelor la sol; măsurile de securitate în zbor; mărfurile și poșta; controlul traficului aerian; informațiile și tehnologiile digitale; sistem (sisteme) de aeronave fără pilot la bord (UAS)/vehicul aerian fără pilot (UAV)/sistem (sisteme) de aeronave pilotate de la distanță (RPAS); armele utilizabile de la o distanță de securitate (stand-off) (MANPAD etc.); laserele; informațiile privind securitatea aeronautică; aviația generală/aerocluburile

Efectul real sau potențial asupra securității ([7]):

Orice alte observații/propuneri/informații ([8]):

Date de contact (e-mail, număr de telefon):

([1]) În sensul modelului, termenul «eveniment» se va referi la evenimentele și incidentele de securitate aeronautică.
([2]) În cazul în care data și ora exactă nu pot fi stabilite.
([3]) Dacă este diferită de data evenimentului.
([4]) Numele și, eventual, codul IATA/OACI al aeroportului, precum și zona în care se observă evenimentul.
([5]) Numele persoanei fizice care raportează poate fi omis.
([6]) De exemplu, notificarea autorităților locale de aplicare a legii și/sau a autorităților aeroportuare cu privire la situație.
([7]) Pentru a determina, din perspectiva raportorului, modul în care este afectat nivelul de securitate aeronautică.
([8]) Această secțiune poate include informațiile suplimentare dorite de raportor, de exemplu, în ceea ce privește evaluarea preliminară a riscurilor; acțiunea (acțiunile) de limitare a efectului asupra securității aeronautice; măsura (măsurile) de remediere (dacă este cazul); și statutul dosarului în cadrul societății (dacă este cazul).

Apendicele V

Clasificarea comună a evenimentelor și incidentelor de securitate ([1])

Clasa ([1])	Categoria ([2])
Securitatea zonelor nerestricționate	Descoperirea sau utilizarea unui dispozitiv exploziv improvizat (DEI) sau a unui dispozitiv incendiar improvizat (DII) transportat cu un vehicul
	Descoperirea sau utilizarea unui DEI/DII transportat de o persoană
	Atac armat
	Elemente nesupravegheate/suspecte (aplicabil și în zona de operațiuni aeriene)
	Atac chimic, biologic și radiologic (CBR)
	Daune aduse infrastructurii critice/unor puncte vulnerabile
	Comportament suspect
	Perturbări neplanificate, inclusiv amenințări reale sau alarme false cu privire la un atentat cu bombă
Pasagerii și bagajele de mână	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
	Deficiență în procesul de control de securitate la punctele de control de securitate
	Amestecarea pasagerilor supuși controlului de securitate cu pasagerii nesupuși controlului de securitate
	Comportament suspect
Personalul și echipajul	Deficiență în procesul de control de securitate la punctele de control de securitate
	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
	Sabotaj
	Persoane din interior care eludează măsurile de securitate
	Încercare deliberată de a eluda regimul de verificare a antecedentelor/a nivelului de securitate
Controlul accesului	Încălcarea sau tentativa de încălcare a perimetrului
	Accesul neautorizat la zona de securitate cu acces restricționat (SRA) sau la altă zonă controlată (persoane care nu sunt membri ai personalului)
	Acces neautorizat/neînsoțit în SRA (membri ai personalului)
	Comportamentul suspect al personalului
	Deficiență în sistemul de control al accesului
	Deficiență în sistemul de emitere a legitimației de aeroport
	Deficiență în sistemul de control al accesului vehiculelor, inclusiv aplicarea deficientă a măsurilor de securitate și/sau a controlului de securitate al ocupanților și a vehiculelor
Bagajele de cală	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
	Protecție deficitară a bagajelor de cală supuse controlului de securitate

([1]) Apendicele V poate servi, de asemenea, drept instrument de clasificare a datelor de securitate și de sprijinire a elaborării definițiilor evenimentelor relevante.

Clasa ([1])	Categoria ([2])
	Dovezi privind manipularea frauduloasă a bagajelor de cală supuse controlului de securitate
	Deficiență în sistemul sau procesul de control de securitate al bagajelor de cală (HBS) (inclusiv în ceea ce privește concordanța dintre bagajele de cală și pasageri)
	Deficiență în procesul de transport al armelor expediate
Proviziile de bord	Accesul neautorizat la facilitatea în care sunt ținute proviziile de bord
	Protecție deficitară a proviziilor securizate
	Dovada violării integrității proviziilor de bord securizate
	Aplicarea deficitară a măsurilor de securitate
	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
Proviziile de aeroport	Accesul neautorizat în facilitate
	Protecție deficitară a proviziilor securizate
	Dovada violării integrității proviziilor de aeroport
	Aplicarea deficitară a măsurilor de securitate
	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
Protecția aeronavelor la sol	Pasager neautorizat la bordul aeronavei
	Personal neautorizat la bordul aeronavei
	Deficiență în ceea ce privește examinarea/controlul de securitate a aeronavei
	Deficiență în ceea ce privește măsurile de protecție a aeronavelor, inclusiv în cazul în care aeronavele sunt parcate pe timpul nopții
	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII în cabina sau în cala aeronavei
Măsurile de securitate în zbor	Pasager turbulent [a se lua în considerare doar pentru nivelurile 3 și 4 (a se vedea Manualul OACI de securitate a aviației)]
	Deficiență în ceea ce privește procesul/protecția ușii din carlingă
	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
	Un atac CBR
	Capturare ilicită a unei aeronave în zbor
	Amenințare cu bombă în zbor
Mărfurile și poșta	Accesul neautorizat în facilitatea în care are loc controlul de securitate al mărfurilor
	Deficiență în procesul de control de securitate
	Descoperirea sau utilizarea unui articol interzis/DEI/DII
	Protecție deficitară a mărfurilor securizate
	Dovada violării integrității mărfurilor securizate
	Deficiență în procesul de acceptare

Clasa ([1])	Categoria ([2])
	Activitate suspectă
	Notificarea interdicției de încărcare în cadrul sistemelor PLACI
Controlul traficului aerian	Atac armat împotriva instalației de control al traficului aerian (ATC)
	Distrugerea sau deteriorarea mijloacelor de navigație aeriană
	Accesul neautorizat
Informațiile și tehnologiile digitale	Atac împotriva unuia sau mai multor sisteme de la bordul aeronavei
	Atac împotriva sistemului (sistemelor) de management al traficului aerian (ATM)
	Atac împotriva unuia sau mai multor sisteme aeroportuare
	Atacuri împotriva altor sisteme și date critice
Sisteme de aeronave fără pilot la bord (UAS)	Pătrunderea neautorizată în spațiul aerian controlat
Vehicul aerian fără pilot (UAV)	Coliziune evitată/întâlnire cu o aeronavă în zbor
Sisteme de aeronave pilotate de la distanță (RPAS)	Lovire/coliziune cu o aeronavă în zbor
	Reperarea din aeronavă/aeroport
	Vehiculul aerian fără pilot (UAV) a prezentat o amenințare la adresa aeronavelor
	UAV a prezentat o amenințare la adresa infrastructurii aeroportuare
	UAV a prezentat o amenințare la adresa pasagerilor
Arme utilizabile de la o distanță de securitate (MANPAD etc.)	Atac asupra unei aeronave sau a unei instalații aeroportuare
	Reperare raportată
Laserele	Atac asupra unei aeronave sau a unei instalații aeroportuare
	Reperare raportată
	Activitate suspectă
Informații privind securitatea aeronautică	Protecție deficitară a informațiilor sensibile privind securitatea aeronautică
	Pierderea integrității și a disponibilității sistemelor informatice
Aviația generală/aerocluburi	Accesul neautorizat
	Descoperirea unui articol interzis/DEI/DII

([1]) Clasa: descrie tema la care s-ar referi incidentul de securitate, cum ar fi «controlul accesului», «bagajele de cală» sau «mărfurile/poșta». Identificatorii aleși sunt deja utilizați în mod obișnuit în anexa 17 a OACI și în Manualul de securitate a aviației (Doc 8973) și se preconizează că entităților le va fi ușor să facă trimitere la ei, iar autoritățile îi vor considera relevanți pentru evaluările pe care le realizează.

([2]) Categoria: indică o descriere mai specifică a incidentului de securitate în cauză. Categoriile diferă în funcție de clasă, deoarece posibilele incidente de securitate variază în funcție de procesul de securitate aeronautică de care sunt legate. De exemplu, clasa «protecția aeronavelor la sol» include categoria «deficiență în ceea ce privește examinarea/verificarea de securitate a aeronavei», în timp ce clasa «bagaje de cală» include categoria «deficiență în ceea ce privește protecția bagajelor de cală supuse controlului de securitate». De asemenea, ar exista o categorie «altele» pentru incidentele care pot surveni prea rar pentru a justifica o categorie separată sau care pot fi considerate o amenințare sau o vulnerabilitate nouă. Totuși, această opțiune ar trebui utilizată numai atunci când niciuna dintre celelalte categorii nu pare adecvată.”