Закон Об авиационной безопасности

Настоящий закон перелагает:

– Регламент (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета от 11 марта 2008 года об общих правилах в области безопасности гражданской авиации и об отмене Регламента (ЕС) № 2320/2002, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 97 от 9 апреля 2008 года с изменениями, внесенными Регламентом (ЕС) № 18/2010 Комиссии от 8 января 2010 года о внесении изменений в Регламент (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета в части, касающейся требований в отношении национальных программ контроля качества в области безопасности гражданской авиации, опубликованным в Официальном журнале Европейского Союза L 7 от 12 января 2010 года;

– Регламент (ЕС) № 272/2009 Комиссии от 2 апреля 2009 года о дополнении общих базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации, предусмотренных в приложении к Регламенту (ЕС) № 300/2008 Европейского парламента и Совета, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 91 от 3 апреля 2009 года;

– частично перелагает Регламент (ЕС) № 1254/2009 Комиссии от 18 декабря 2009 года об установлении критериев, позволяющих государствам-членам отступать от общих базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации и принимать альтернативные меры безопасности, опубликованный в Официальном журнале Европейского Союза L 338 от 19 декабря 2009 года.

Парламент принимает настоящий органический закон.

Глава I. Общие положенияСтатья 1. Цель, область регулирования и сфера применения

(1) Целью настоящего закона является обеспечение выполнения требований приложения 17 «Авиационная безопасность» к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной в Чикаго 7 декабря 1944 года, ратифицированной Постановлением Парламента № 97/1994, и других международных договоров в области авиационной безопасности.

(2) Настоящий закон устанавливает нормативную базу защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства.

(3) Для достижения целей, установленных в частях (1) и (2), используются следующие средства:

a) установление основных правовых рамок и базовых стандартов в области безопасности гражданской авиации (далее – базовые стандарты);

b) установление механизмов мониторинга соблюдения этих стандартов.

(4) Действие настоящего закона распространяется:

a) на органы и структуры с компетенциями в области авиационной безопасности;

b) на аэропорты и части аэропортов, расположенные на территории Республики Молдова, кроме тех, которые используются исключительно в военных целях;

c) на эксплуатантов воздушных судов, предоставляющих услуги в аэропортах, указанных в пункте a);

d) на эксплуатантов воздушных судов, зарегистрированных в Республике Молдова;

e) на субъектов авиации, применяющих стандарты авиационной безопасности, функционирующих в местах, расположенных внутри или за пределами зон, принадлежащих аэропортам, и поставляющих товары и/или услуги для аэропортов, указанных в пункте a), или при их посредстве, и/или на эксплуатантов воздушных судов, указанных в пунктах b) и c).

Статья 2. Нормативная база авиационной безопасности

(1) Правовое регулирование авиационной безопасности осуществляется на основании Конституции Республики Молдова, настоящего закона и других нормативных актов Парламента, указов Президента Республики Молдова, ордонансов и постановлений Правительства, других нормативных актов в данной области, а также международных договоров, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(2) Если международный договор, одной из сторон которого является Республика Молдова, содержит иные положения, чем национальная нормативная база авиационной безопасности, применяются положения международного договора.

Статья 3. Основные понятия

Для целей настоящего закона используются следующие основные понятия:

акт незаконного вмешательства – действие или попытка совершения действия, создающего угрозу безопасности гражданской авиации, а именно:

a) незаконный захват воздушного судна;

b) повреждение воздушного судна, находящегося в эксплуатации;

c) захват заложников на борту воздушного судна, на аэродроме и/или в аэропорту;

d) насильственное проникновение на борт воздушного судна, на аэродром и/или в аэропорт либо в расположение аэронавигационных средств и аэронавигационных служб;

e) размещение в преступных целях на борту воздушного судна, на аэродроме и/или в аэропорту запрещенных предметов;

f) использование воздушного судна, находящегося в эксплуатации, с целью причинения смерти, тяжких телесных повреждений либо серьезного ущерба имуществу и/или окружающей среде;

g) сообщение ложной информации, способной создать угрозу безопасности воздушного судна, находящегося в полете или на земле, пассажиров, экипажей, наземного персонала и/или лиц, находящихся на аэродроме, в аэропорту и/или в месте расположения (в помещении) какого-либо аэропортового сооружения или службы гражданской авиации;

деятельность по мониторингу соответствия – процедура или процесс, используемый для оценки внедрения положений настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других нормативных актов в области авиационной безопасности;

воздушное судно – аппарат, поддерживаемый в атмосфере за счет взаимодействия с воздухом, исключая взаимодействие с воздухом, отраженным от земной поверхности;

воздушное судно, находящееся в полете, – воздушное судно считается находящимся в полете с момента, когда по завершении посадки все наружные двери воздушного судна закрыты, и до момента, когда одна из этих дверей открывается для высадки; в случае вынужденного приземления воздушное судно считается находящимся в полете до момента, когда компетентный орган принимает под свою ответственность воздушное судно, находящихся на его борту лиц и имущество;

аэродром – отграниченная площадь (включая расположенные на ней здания, сооружения и оборудование), наземная или водная либо находящаяся на стационарном сооружении или на стационарном либо плавучем морском

сооружении, предназначенная полностью или частично для взлета, посадки, руления и/или стоянки воздушных судов;

аэродром двойного назначения – комплекс, включающий в себя наземную (водную) отграниченную площадь, расположенные на ней здания, сооружения и оборудование, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и/или стоянки гражданских и государственных воздушных судов;

аэропорт – комплекс, включающий в себя аэродром, аэровокзал и любые аэропортовые сооружения, предназначенный для приема, отправки воздушных судов и обслуживания воздушных перевозок;

аэропорт совместного базирования – комплекс, включающий в себя аэродром, аэровокзал и определенные аэропортовые сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, используемый для обслуживания гражданских и военных воздушных перевозок, а также для обеспечения норм национальной обороны и безопасности;

авиационный агент – физическое или юридическое лицо, отличное от авиационного персонала, сертифицированное для осуществления деятельности в области гражданской авиации;

уполномоченный агент – авиаперевозчик или субъект авиации, обеспечивающий меры авиационной безопасности в отношении перевозки груза или почтовых отправлений;

сотрудник службы безопасности на борту – лицо, которому государством эксплуатанта воздушных судов и/или государством регистрации воздушного судна поручено пребывание на борту какого-либо воздушного судна с целью защиты этого воздушного судна и находящихся на его борту лиц от актов незаконного вмешательства;

запрещенные предметы – оружие, взрывчатые, ядовитые, радиоактивные или опасные материалы, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства или которые угрожают жизни и здоровью людей либо безопасности гражданской авиации, нахождение которых в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов и перевозка на борту воздушных судов запрещены в соответствии с действующими нормативными актами;

аудит авиационной безопасности – подробное рассмотрение мер и процедур авиационной безопасности, осуществляемое с целью определения того, применяются ли они в полном объеме, правильно и на постоянной основе;

аудитор авиационной безопасности – лицо, осуществляющее деятельность по мониторингу соответствия на национальном уровне от имени административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации – Орган гражданской авиации Республики Молдова, подведомственный центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, ответственный за разработку, обеспечение координации и мониторинг внедрения положений законодательства в области авиационной безопасности в соответствии с настоящим законом;

гражданская авиация – совокупность операций, выполняемых гражданскими воздушными судами, за исключением операций, выполняемых государственными воздушными судами, а также воздушными судами, находящимися в пользовании военных, таможенных или полицейских служб;

багаж – багаж, предназначенный для перевозки в багажном отсеке воздушного судна;

сопровождаемый багаж – багаж, перевозимый в грузовом отсеке воздушного судна, который был зарегистрирован для рейса пассажиром, летящим тем же воздушным судном;

несопровождаемый багаж – багаж, перевозимый как груз на борту воздушного судна, на котором находится его владелец, или на борту другого воздушного судна;

ручная кладь – багаж, предназначенный для перевозки в пассажирском салоне воздушного судна;

сертификация аудитора авиационной безопасности – процедура официальной оценки и подтверждения административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или от его имени наличия у лица необходимой компетенции для выполнения функций аудитора авиационной безопасности на приемлемом уровне, как это предусмотрено в Национальной программе контроля качества в области безопасности гражданской авиации;

контроль доступа – применение оборудования для обеспечения авиационной безопасности, с помощью которого может быть предотвращен несанкционированный проход лиц и/или проезд транспортных средств;

контроль авиационной безопасности – процедура проверки с применением технических или иных средств, осуществляемая с целью идентификации и/или обнаружения запрещенных предметов;

контроль безопасности воздушного судна – процедура проверки тех частей внутренних помещений воздушного судна, к которым возможен доступ пассажиров, а также багажного отсека воздушного судна с целью обнаружения запрещенных предметов и/или актов незаконного вмешательства;

недостаток авиационной безопасности – несоответствие одной из норм авиационной безопасности;

оборудование для обеспечения авиационной безопасности – устройства, предназначенные для использования независимо или как составная часть какой-либо системы в целях обнаружения запрещенных предметов и/или защиты от актов незаконного вмешательства;

субъект авиации – отличное от эксплуатанта юридическое лицо, осуществляющее деятельность в области гражданской авиации;

репрезентативная выборка – выборка информации, осуществленная на основании вариантов мониторинга, которая является достаточной по числу и диапазону для обоснования выводов о внедрении базовых стандартов;

обыск воздушного судна в целях безопасности – проверка внутренних помещений и доступной внешней части воздушного судна в целях обнаружения запрещенных предметов и актов незаконного вмешательства;

обзор состояния авиационной безопасности – переоценка мер и процедур авиационной безопасности в целях определения степени их уязвимости для актов незаконного вмешательства и дачи рекомендаций по мерам, соответствующим уровню угрозы;

признанный поставщик аэропортовых припасов – поставщик, меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности которого соответствуют нормам авиационной безопасности и базовым стандартам в мере, достаточной для того, чтобы разрешить доставку аэропортовых припасов в охраняемые зоны ограниченного доступа;

уполномоченный поставщик бортприпасов (уполномоченный поставщик) – поставщик, меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности которого соответствуют нормам авиационной безопасности и базовым стандартам в мере, достаточной для того, чтобы разрешить доставку бортприпасов прямо в воздушное судно;

признанный поставщик бортприпасов – поставщик, меры и процедуры обеспечения авиационной безопасности которого соответствуют нормам авиационной безопасности и базовым стандартам в мере, достаточной для того, чтобы разрешить доставку бортприпасов авиаперевозчику или уполномоченному поставщику, но без разрешения на их доставку прямо на воздушное судно;

признанный поставщик – признанный поставщик аэропортовых припасов или признанный поставщик бортприпасов;

инцидент авиационной безопасности – случай нарушения норм авиационной безопасности, создавший немедленные негативные последствия для авиационной безопасности и/или безопасности лиц и имущества;

информация, важная для безопасности, – защищенная информация, несанкционированное раскрытие или утечка которой может нанести ущерб интересам авиационной безопасности, доступ к которой ограничен и предоставляется по принципу «служебной необходимости», то есть только лицам, которым такая информация необходима в связи с выполнением служебных обязанностей;

авиаинспектор – лицо, имеющее соответствующую квалификацию и уполномоченное административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации для осуществления инспекционных проверок авиационной безопасности;

инспекционная проверка авиационной безопасности – изучение применения мер и процедур авиационной безопасности, предпринимаемое с тем, чтобы определить, применяются ли они эффективно и в соответствии с применимыми базовыми стандартами, и выявить возможные недостатки авиационной безопасности;

собеседование – беседа, которую проводит аудитор авиационной безопасности для того, чтобы определить, применяются ли меры и процедуры авиационной безопасности в соответствии с законодательством об авиационной безопасности;

авиационные работы – авиационные операции гражданского характера, выполняемые эксплуатантами воздушных судов в интересах промышленности, сельского хозяйства, лесного хозяйства, общественного здоровья или охраны окружающей среды; поисково-спасательные и научно-исследовательские операции, операции по фотосъемке, мониторингу, в целях рекламы, а также в других целях, выполняемые на основании сертификата (разрешения) эксплуатанта воздушных судов;

материалы авиаперевозчика – имущество, отправителем и получателем которого является авиаперевозчик либо которое им используется;

груз – имущество, отличное от багажа, почтовых отправлений, почты авиаперевозчика, материалов авиаперевозчика и бортприпасов, которое может перевозиться на борту воздушного судна;

мера авиационной безопасности – действие или деятельность по обеспечению авиационной безопасности, включающая применение оборудования для обеспечения авиационной безопасности, посредством которого можно предотвратить пронос запрещенных предметов;

член экипажа – лицо, назначенное эксплуатантом воздушных судов для выполнения определенных обязанностей на борту воздушного судна, являющийся, как правило, членом летного экипажа (летчик, бортинженер) или членом кабинного экипажа;

член кабинного экипажа – член экипажа, имеющий соответствующую квалификацию, не относящийся к летному экипажу или техническому персоналу, которому эксплуатантом воздушных судов поручено выполнение обязанностей, связанных с безопасностью пассажиров и полета в продолжение авиационных работ;

член летного экипажа – член экипажа, имеющий соответствующую квалификацию, которому эксплуатантом воздушных судов поручено выполнение обязанностей, связанных с управлением воздушным судном (летчик, бортинженер);

наблюдение – визуальное исследование, которое проводит аудитор авиационной безопасности для того, чтобы определить, внедряются ли меры или процедуры авиационной безопасности в соответствии с законодательством об авиационной безопасности;

эксплуатант воздушных судов – физическое или юридическое лицо, занимающееся авиаперевозками или предлагающее свои услуги в данной области;

эксплуатант аэропорта – физическое или юридическое лицо, осуществляющее эксплуатацию аэродрома и/или аэропорта на основании свидетельства, выданного административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации;

авиаэксплуатант – эксплуатант воздушных судов или эксплуатант аэропорта;

трансферные пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления – пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления, продолжающие путь на воздушном судне, отличном от того, на котором прибыли;

транзитные пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления – пассажиры, багаж, груз или почтовые отправления, продолжающие путь на том же воздушном судне, на котором прибыли;

потенциально проблемный пассажир – пассажир, депортированный либо задержанный на законных основаниях, либо пассажир, въезд которого на территорию какого-либо государства запрещен компетентным органом;

критический участок охраняемой зоны ограниченного доступа – зона между пунктами контроля и воздушным судном, в которой находятся пассажиры, ручная кладь и багаж, прошедшие контроль авиационной безопасности;

аэропортовый пропуск – удостоверение или другой документ, выдаваемый отдельным лицам, работающим в аэропорту, или лицам, которым в силу обоснованных причин необходим санкционированный доступ в контролируемую зону или охраняемую зону ограниченного доступа в целях упрощения доступа и идентификации; выдаваемые для этих же целей документы на транспортные средства;

депортированное лицо – лицо, законно или незаконно въехавшее на территорию какого-либо государства, которому решением компетентных органов предписано покинуть территорию этого государства;

почта авиаперевозчика – почтовые отправления, отправителем и получателем которых является авиаперевозчик;

программа авиационной безопасности – группа мер и процедур авиационной безопасности, установленных на национальном уровне или на уровне авиаэксплуатанта/субъекта авиации в целях обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

аэропортовые припасы – любое имущество, предназначенное для продажи, использования или предоставления в охраняемой зоне ограниченного доступа;

бортприпасы – любое имущество, предназначенное для проноса на борт воздушного судна с целью использования, потребления или приобретения пассажирами или экипажем во время нахождения воздушного судна в полете, не включающее:

а) ручную кладь;

b) имущество, перевозимое лицами, которые не являются пассажирами;

c) почту авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика;

авиационная безопасность – совокупность мер и процедур авиационной безопасности, людских и материальных ресурсов, предназначенных для обеспечения защиты гражданской авиации от актов незаконного вмешательства;

аэропортовая служба спасателей и пожарных – служба, осуществляющая деятельность по предупреждению и тушению пожаров в соответствии с нормативной базой в области пожарной безопасности;

испытание авиационной безопасности – проверка мер и процедур авиационной безопасности, в рамках которой административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или другие полномочные органы негласно инсценируют попытку совершения акта незаконного вмешательства с целью оценки эффективности применяемых мер и процедур авиационной безопасности;

авиаперевозчик – эксплуатант воздушных судов, сертифицированный для осуществления коммерческой авиаперевозки пассажиров, багажа, груза и почтовых отправлений;

почтовые отправления – корреспонденция и другое имущество, представленное для отправления и являющееся предметом почтовых услуг в соответствии с правилами Всемирного почтового союза;

проверка – действие аудитора авиационной безопасности, совершенное им, чтобы определить, применяется ли мера или процедура авиационной безопасности в соответствии с базовыми стандартами;

проверка анкетных данных – проверка личности лица, информации о его судимости/несудимости и другой информации (применяется к лицу, которое будет осуществлять контроль авиационной безопасности и/или проходить без сопровождения в охраняемые зоны ограниченного доступа);

годовой объем перевозок – общее количество прибывающих, отбывающих и транзитных пассажиров за один календарный год;

уязвимость – слабое место в применяемых мерах и/или процедурах авиационной безопасности, которое может быть использовано для совершения акта незаконного вмешательства;

демаркационная зона – место, отделенное пунктами контроля доступа от охраняемой зоны ограниченного доступа либо, если демаркационная зона является охраняемой зоной ограниченного доступа, – от других охраняемых зон ограниченного доступа;

зона общего пользования – зона в аэропорту, включающая прилегающую территорию и здания или часть таковых, расположенная вне зоны авиационных работ, доступ для лиц в которую открыт;

зона авиационных работ – зона взлета, приземления и руления воздушных судов в аэропорту, включающая прилегающую территорию и здания или часть таковых, доступ в которую ограничен;

охраняемая зона ограниченного доступа – часть зоны авиационных работ, в которой в дополнение к ограничению доступа применяются дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности;

контролируемая зона – зона в аэропорту, прилегающая территория и здания или часть таковых, доступ в которую контролируется.

Глава II. Органы и структуры с компетенциями в области авиационной безопасности

Статья 4. Органы, компетентные в области авиационной безопасности

(1) Основными функциями центрального отраслевого органа в области гражданской авиации являются разработка, обеспечение внедрения и мониторинг применения нормативной базы для долгосрочного развития гражданской авиации в условиях надежности полетов, обеспечения авиационной безопасности и качества предоставляемых услуг.

(2) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации исполняет следующие основные полномочия:

a) представляет Правительству проекты нормативных актов и проекты программных документов в области авиационной безопасности;

b) совместно с административным органом по внедрению и реализации политик в области гражданской авиации обеспечивает выполнение обязательств и осуществление прав Республики Молдова, вытекающих из положений международных договоров, предметом которых является область авиационной безопасности, и следит за их выполнением другими сторонами договора;

c) представляет Правительству на утверждение Национальную программу безопасности в области гражданской авиации;

d) утверждает Национальную программу контроля качества в области безопасности гражданской авиации и Национальную программу обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации является компетентным органом Республики Молдова в области авиационной безопасности, ответственным за разработку, обеспечение координации и мониторинг выполнения нормативной базы в области авиационной безопасности.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации исполняет следующие основные полномочия:

a) разрабатывает и представляет центральному отраслевому органу в области гражданской авиации для получения заключений/утверждения проекты нормативных актов в области авиационной безопасности, предусмотренные пунктами a) и c) части (2);

b) совместно с другими компетентными органами разрабатывает предложения по внесению изменений в нормативную базу авиационной безопасности для поддержания ее действенности, а также пересматривает меры и процедуры авиационной безопасности в случае совершения акта незаконного вмешательства;

c) обеспечивает в пределах компетенции, установленной настоящим законом, исполнение обязательств и осуществление прав Республики Молдова, вытекающих из положений международных договоров в данной области;

d) определяет в сотрудничестве с другими органами и структурами с компетенциями в области авиационной безопасности способы применения положений настоящего закона;

e) обеспечивает рабочие условия Антитеррористическому оперативному командованию на время подготовки и развертывания ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства;

f) рассматривает и дает заключения на проекты строительства и реконструкции аэродромов/аэропортов, планы размещения новых зданий, сооружений и/или объектов или на проведение других работ вблизи аэродромов/аэропортов в целях обеспечения авиационной безопасности;

g) издает в пределах компетенции, установленной настоящим законом, акты административного характера, ведомственные акты, утверждает положения, инструкции, нормы, методологии, другие нормативные акты технического характера, содержащие специальные нормы, стандарты, меры и процедуры в области авиационной безопасности;

h) осуществляет сертификацию, наблюдение и контроль за уровнем обеспечения авиационной безопасности и соблюдением национальных норм, правил и процедур в области авиационной безопасности;

i) разрабатывает и обеспечивает внедрение Национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации и Национальной программы обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации, координирует и утверждает программы обучения в области авиационной безопасности авиационных агентов, а также органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности;

j) рассматривает и утверждает программы авиационной безопасности авиаэксплуатантов и субъектов авиации;

k) оказывает методическую и консультативную помощь авиационным агентам, а также органам и структурам с компетенциями в области авиационной безопасности.

(5) Физические и юридические лица, участвующие в обеспечении безопасности гражданской авиации, обязаны предоставлять аудиторам авиационной безопасности, осуществляющим деятельность по мониторингу соответствия, информацию, необходимую для выполнения задач, поставленных перед этими аудиторами.

(6) Аудиторы авиационной безопасности должны иметь при себе документ, удостоверяющий его личность и статус, позволяющий ему осуществлять деятельность по мониторингу соответствия от имени административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и разрешающий доступ во все зоны, необходимые для осуществления этой деятельности.

(7) Аудиторы авиационной безопасности уполномочены:

a) требовать и получать немедленный доступ с целью осуществления деятельности по мониторингу соответствия во все необходимые места, включая воздушные суда и здания;

b) требовать надлежащего выполнения мер и процедур авиационной безопасности и, по обстоятельствам, повторения определенных действий.

(8) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации публикует на своей официальной веб-странице меры и процедуры авиационной безопасности, непосредственно касающиеся пассажиров. В порядке отступления от общего правила содержание мер и процедур авиационной безопасности, включающее важную для вопросов безопасности информацию, является защищенным. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает механизм защиты важной для вопросов безопасности информации, оперирования такой информацией и предоставления к ней доступа.

Статья 5. Другие органы с компетенциями в области авиационной безопасности

(1) Служба информации и безопасности осуществляет следующие основные полномочия:

a) осуществляет информационную, контрразведывательную и специальную разведывательную деятельность в целях сбора информации, необходимой для предотвращения и пресечения рисков и угроз для безопасности гражданской авиации;

b) информирует лиц, исполняющих ответственные государственные должности, в пределах их компетенции об опасности совершения действий, угрожающих безопасности гражданской авиации;

c) организует и возглавляет деятельность Антитеррористического оперативного командования по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

d) разрабатывает и утверждает в сотрудничестве с другими органами с компетенциями в области безопасности гражданской авиации Национальный план по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

e) планирует, организует и проводит обучение персонала, ответственного за выполнение ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства, в соответствии с планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

f) обеспечивает организацию и регулярное проведение учений с целью определения, проверки и модернизации оперативного потенциала органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности;

g) руководит ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства поступивших в его распоряжение сил в чрезвычайных ситуациях согласно планам по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(2) Пограничная полиция осуществляет следующие основные полномочия:

a) осуществляет в пределах своей компетенции действия по предупреждению и выявлению актов незаконного вмешательства, а также реализует в их отношении специальные следственные меры;

b) обеспечивает поддержание общественного порядка;

c) оказывает содействие службам безопасности авиаэксплуатантов в защите охраняемых зон ограниченного доступа;

d) обеспечивает обучение персонала Пограничной полиции в области безопасности гражданской авиации;

e) участвует в обнаружении взрывных устройств и взрывчатых веществ, изъятии запрещенных предметов;

f) участвует в реализации мер, предусмотренных планом по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

g) обеспечивает предотвращение незаконного размещения на борту воздушных судов запрещенных предметов и сотрудничает с органами, компетентными в области авиационной безопасности, и службами авиационной безопасности в целях идентификации лиц, представляющих угрозу с точки зрения авиационной безопасности;

h) обеспечивает реализацию программ авиационной безопасности эксплуатантов аэропортов в пределах своей компетенции;

i) осуществляет контроль безопасности пассажиров, багажа, грузов, бортприпасов, а также, в пределах своей компетенции, аэропортовых припасов, авиационного персонала и персонала, работающего в области обеспечения авиационной безопасности;

j) осуществляет в пределах своей компетенции контроль доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа.

(3) Министерство обороны осуществляет следующие основные полномочия:

a) организует выполнение воинскими частями, дислоцированными постоянно или временно в зонах аэродромов двойного назначения и аэропортов совместного базирования, мер и процедур авиационной безопасности, установленных настоящим законом и смежной нормативной базой, и несет ответственность за их выполнение;

b) организует сотрудничество частей и подразделений Военно-воздушных сил Национальной армии и других воинских подразделений со структурами гражданской авиации в целях реализации мер по предотвращению актов незаконного вмешательства.

(4) Таможенная служба в процессе осуществления таможенного контроля пассажиров и грузов оказывает содействие Пограничной полиции в предотвращении незаконного размещения на борту воздушных судов запрещенных предметов, а также имущества и веществ, которые могут угрожать авиационной безопасности.

Статья 6. Национальный комитет авиационной безопасности

(1) В целях обеспечения и осуществления мониторинга соблюдения нормативной базы авиационной безопасности создается Национальный комитет авиационной безопасности.

(2) Национальный комитет авиационной безопасности обеспечивает принятие решений и процедурную поддержку в отношении мер, принимаемых органами и структурами с компетенциями в области авиационной безопасности по предотвращению актов незаконного вмешательства. Национальный комитет авиационной безопасности созывается один раз в 6 месяцев или по мере необходимости.

(3) Национальный комитет авиационной безопасности создается в следующем составе:

a) государственный секретарь, отвечающий за область гражданской авиации в рамках центрального отраслевого органа в области гражданской авиации;

b) по одному представителю, занимающему руководящую должность в Министерстве внутренних дел, Министерстве обороны, Службе информации и безопасности, Службе государственной охраны и Органе гражданской авиации;

c) один представитель поставщика аэронавигационных услуг – ГП «MoldATSA»;

d) по одному представителю от каждого эксплуатанта аэропорта;

e) три представителя эксплуатантов воздушных судов;

f) два представителя других субъектов авиации, применяющих стандарты авиационной безопасности в порядке, предусмотренном настоящим законом и нормативными актами по его введению в действие.

(4) Персональный состав Национального комитета авиационной безопасности и положение об его организации и функционировании утверждаются Правительством.

(5) Делопроизводство Национального комитета авиационной безопасности обеспечивается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Статья 7. Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности

(1) В целях координации деятельности всех органов и структур с компетенциями в области безопасности гражданской авиации, разработки и реализации мер и процедур по обеспечению авиационной безопасности в аэропортах Республики Молдова действуют аэропортовые комиссии по авиационной безопасности.

(2) В состав аэропортовой комиссии по авиационной безопасности входят руководитель эксплуатанта аэропорта, представители центрального отраслевого органа в области гражданской авиации, административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, Пограничной полиции, Службы информации и безопасности, Службы государственной охраны, Таможенной службы, осуществляющие деятельность в аэропорту, командир авиационной воинской части (в случае аэропорта совместного базирования), начальники служб безопасности эксплуатанта аэропорта и эксплуатантов воздушных судов, осуществляющих деятельность в аэропорту. К работе аэропортовой комиссии по авиационной безопасности привлекаются для консультирования и другие лица, занимающие ответственные государственные должности, а также специалисты в области авиационной безопасности. Типовое положение об организации и функционировании аэропортовых комиссий по авиационной безопасности утверждается Правительством. Для каждого аэропорта персональный состав аэропортовой комиссии по авиационной безопасности и положение об ее организации и функционировании утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Аэропортовая комиссия по авиационной безопасности осуществляет следующие основные полномочия:

a) координирует деятельность, относящуюся к применению в аэропорту положений настоящего закона;

b) контролирует реализацию программ авиационной безопасности эксплуатантов аэропортов;

c) обеспечивает постоянное оценивание мер и процедур авиационной безопасности применительно к нормальным условиям, периодам повышенного уровня угрозы и чрезвычайным ситуациям и их соответствие существующему уровню угрозы.

(4) Решения аэропортовой комиссии по авиационной безопасности являются обязательными для исполнения физическими и юридическими лицами, осуществляющими деятельность в соответствующем аэропорту.

(5) Аэропортовые комиссии по авиационной безопасности ежегодно представляют административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации информацию о состоянии авиационной безопасности в аэропортах, мерах и процедурах авиационной безопасности, принятых и запланированных в целях повышения уровня авиационной безопасности.

Статья 8. Консультативная группа заинтересованных сторон

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации может создать консультативную группу заинтересованных сторон, состоящую из субъектов, работающих в области авиационной безопасности или деятельность которых находится под непосредственным влиянием уровня авиационной безопасности. Роль этой группы состоит исключительно в предоставлении консультирования центральному отраслевому органу в области гражданской авиации и административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Положение об организации и функционировании консультативной группы заинтересованных сторон, а также ее персональный состав утверждаются центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации направляет всю информацию, необходимую консультативной группе заинтересованных сторон в процессе разработки нормативной базы, подчиненной настоящему закону.

Статья 9. Международное сотрудничество в области гражданской

авиации

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации совместно с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации представляет предложения о заключении международных договоров, предметом регулирования которых является область авиационной безопасности, в соответствии с положениями действующего законодательства.

(2) В целях повышения эффективности международного сотрудничества в области авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации:

a) заключает межведомственные соглашения с аналогичными учреждениями других государств и обеспечивает выполнение этих соглашений в соответствии с положениями законодательства;

b) сотрудничает с компетентными органами заинтересованных государств в целях совершенствования правовой основы, методов и средств предотвращения и пресечения актов незаконного вмешательства;

c) представляет Республику Молдова в профильных международных организациях и аналогичных иностранных органах в пределах компетенции, предоставленной ему настоящим законом;

d) осуществляет полномочия органа, компетентного в решении межгосударственных вопросов, относящихся к урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства;

e) поддерживает отношения сотрудничества с аналогичными иностранными учреждениями для выполнения своих полномочий, взаимодействует с органами области гражданской авиации из других государств и международными организациями, компетентными в области, регулируемой настоящим законом, в том числе путем заключения соглашений о сотрудничестве;

f) предлагает заключение договоров о признании стандартов авиационной безопасности, применяемых в других государствах, эквивалентными стандартам, установленным на основании настоящего закона;

g) обеспечивает необходимую защиту и определяет способы обработки информации, важной для вопросов авиационной безопасности, в том числе информации, предоставляемой другими государствами или связанную с этими государствами, таким образом, чтобы не допустить ее ненадлежащего использования или разглашения;

h) в случае получения достоверной информации об опасности, угрожающей интересам гражданской авиации другого государства, передает такую информацию по установленным каналам компетентному органу этого государства;

i) в пределах имеющихся возможностей удовлетворяет запросы компетентных органов других государств, касающиеся применения специальных мер авиационной безопасности в отношении определенных авиарейсов, осуществляемых эксплуатантами воздушных судов соответствующих государств;

j) в сотрудничестве с полномочными органами публичной власти рассматривает запросы других государств о разрешении присутствия вооруженного персонала на борту воздушных судов эксплуатантов воздушных судов соответствующего государства, выполняющих полеты в Республику Молдова.

Статья 10. Меры авиационной безопасности, запрашиваемые другими государствами

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации рассматривает запросы другого государства о принятии мер авиационной безопасности, дополнительных по отношению к мерам, предусмотренным в отношении полетов с отправлением из аэропорта Республики Молдова в данное государство как государство назначения или осуществляемых над его территорией.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации рассматривает возможность применения мер, запрошенных в соответствии с частью (1), и подготавливает ответ, направляемый соответствующему государству.

(3) Положения частей (1) и (2) не применяются в случае, когда запрос другого государства ограничен определенным полетом, запланированным на точную дату.

Статья 11. Обязанности и полномочия командира воздушного судна

(1) Во время нахождения воздушного судна в полете командир воздушного судна обеспечивает безопасность и порядок на борту воздушного судна. Командир вправе принять все необходимые меры по устранению существующей или потенциальной угрозы для безопасности лиц и/или имущества, находящихся на борту воздушного судна, или самого воздушного судна.

(2) Лица, находящиеся на борту воздушного судна, должны следовать указаниям командира воздушного судна и его представителей.

(3) В случае, когда у командира воздушного судна имеются разумные основания полагать, что какое-либо лицо совершило или намеревается совершить на борту акт незаконного вмешательства, он может принять по отношению к данному лицу надлежащие меры, соответствующие ситуации, в том числе меры принуждения, необходимые для обеспечения безопасности воздушного судна, находящихся на его борту лиц и имущества.

(4) Командир воздушного судна предпринимает надлежащие меры, соответствующие ситуации, а именно:

a) устанавливает личность лица;

b) обеспечивает безопасность имущества;

c) обеспечивает досмотр лица;

d) обеспечивает применение наручников, если существует опасность нападения на члена экипажа или другое лицо либо повреждения имущества, для обеспечения высадки соответствующего лица после приземления и его передачи компетентным органам.

(5) Применение физической силы допускается, если другие средства или методы принуждения не позволяют устранить существующую опасность. Только сотрудник службы безопасности на борту имеет право использовать специальные средства и/или оружие. Необходимость в применении физической силы, специальных средств или оружия, а также интенсивность применения определяются обстоятельствами конкретной ситуации, характером и уровнем опасности, а также индивидуальными личностными особенностями лица, против которого они должны применяться, с соблюдением принципа пропорциональности.

(6) В целях применения мер принуждения, разрешенных командиру воздушного судна, он вправе потребовать помощи у других членов экипажа либо поручить им применить такие меры, а также, без права настаивать, может обратиться за помощью к пассажирам либо поручить им применить такие меры. Член экипажа может без такого рода поручения принять разумные превентивные меры, если у него имеются основания полагать, что существует неотложная необходимость в таких действиях для обеспечения безопасности воздушного судна либо находящихся на его борту лиц и/или имущества.

(7) Если меры, указанные в частях (1)–(6), были осуществлены в соответствии с настоящим законом, командир воздушного судна и члены экипажа, пассажиры, собственник воздушного судна или эксплуатирующее его лицо и лицо, от имени которого был выполнен полет, освобождаются от ответственности в ходе разбирательства в связи с ущербом, причиненным лицу, ставшему объектом соответствующих мер.

Глава III. Программы авиационной безопасности

Статья 12. Национальная программа безопасности в области гражданской авиации

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации представляет Правительству на утверждение Национальную программу безопасности в области гражданской авиации, разработанную административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет мониторинг применения Национальной программы безопасности в области гражданской авиации.

(2) Национальная программа безопасности в области гражданской авиации определяет обязанности по применению базовых стандартов и излагает меры, которые требуются в этих целях от органов публичного управления, авиаэксплуатантов и субъектов авиации.

Статья 13. Программа авиационной безопасности эксплуатанта аэропорта

(1) Каждый эксплуатант аэропорта разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности. В данной программе должны быть изложены меры и процедуры авиационной безопасности, которые подлежат реализации эксплуатантом аэропорта для соблюдения положений настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описывать порядок осуществления эксплуатантом аэропорта мониторинга соблюдения соответствующих мер и процедур.

(2) Программа безопасности эксплуатанта аэропорта представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включать в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

Статья 14. Программа авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов

(1) Каждый эксплуатант воздушных судов разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности. В данной программе должны быть изложены меры и процедуры авиационной безопасности, которые подлежат реализации эксплуатантом воздушных судов для соответствия положениям настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других применимых нормативных актов, в том числе принятых другим государством, в связи с авиационными работами, осуществляемыми на территории соответствующего государства. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описывать порядок осуществления эксплуатантом воздушных судов мониторинга соблюдения соответствующих мер и процедур.

(2) Программа безопасности эксплуатанта воздушных судов представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включать в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

(3) Если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации признает соответствие программы авиационной безопасности эксплуатанта воздушных судов, зарегистрированного в другом государстве, положениям части (1), такая программа подлежит признанию органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. Признание осуществляется без ущерба для права органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации запрашивать от любого эксплуатанта воздушных судов, зарегистрированного в другом государстве, информацию о применении мер и процедур авиационной безопасности.

Статья 15. Программа авиационной безопасности субъекта авиации

(1) Каждый субъект авиации, который в соответствии с нормами авиационной безопасности должен применять стандарты авиационной безопасности, разрабатывает, внедряет и поддерживает программу авиационной безопасности. В данной программе должны быть изложены меры и процедуры авиационной безопасности, которые подлежат реализации субъектом авиации для соответствия положениям настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации и других применимых нормативных актов, в том числе принятых другим государством, в связи с авиационными работами, осуществляемыми на территории соответствующего государства. Программа должна включать положения о внутреннем контроле качества и описывать порядок осуществления субъектом авиации мониторинга

соблюдения соответствующих мер и процедур.

(2) Программа безопасности субъекта авиации, применяющего стандарты авиационной безопасности, представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включать в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

Глава IV. Базовые стандарты безопасности гражданской авиации

Часть 1. Превентивные меры авиационной безопасности

Статья 16. Планирование аэропортов

(1) Пограничная полиция и эксплуатанты аэропортов несут ответственность за выполнение мер, предусмотренных статьями 17–19 и 25–27.

(2) При проектировании и возведении новых или изменении существующих аэропортовых сооружений следует учитывать все нормы применения базовых стандартов.

(3) Для аэропортов определяются следующие зоны:

a) зона общего пользования;

b) зона авиационных работ;

c) охраняемые зоны ограниченного доступа;

d) критические участки охраняемых зон ограниченного доступа.

(4) Расположение и назначение охраняемых зон ограниченного доступа определяются эксплуатантами аэропортов по согласованию с органами, компетентными в области авиационной безопасности, и указываются в соответствующих разделах программ безопасности эксплуатантов аэропортов.

Статья 17. Контроль доступа

(1) В целях предотвращения несанкционированного проникновения лиц и/или транспортных средств в зону авиационных работ аэропорта доступ в эту зону ограничивается.

(2) В целях предотвращения несанкционированного проникновения лиц и/или транспортных средств в охраняемые зоны ограниченного доступа доступ в эти

зоны контролируется.

(3) Доступ лиц и транспортных средств в зону авиационных работ аэропорта и охраняемые зоны ограниченного доступа разрешается только в случае, когда они выполняют условия авиационной безопасности, предусмотренные настоящим законом и подчиненными ему нормативными актами.

(4) Разрешение доступа персоналу и транспортным средствам в охраняемые зоны ограниченного доступа осуществляется посредством применения режима аэропортовых пропусков. Решение о предоставлении доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа принимается эксплуатантами аэропортов в соответствии с положениями Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, с одобрения Пограничной полиции.

(5) До выдачи удостоверения члена экипажа или аэропортового пропуска, предоставляющих право несопровождаемого доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, лицо должно успешно пройти проверку анкетных данных в соответствии с нормами, установленными Правительством.

(6) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за применение системы контроля доступа, предусмотренной настоящей статьей.

(7) Контроль доступа осуществляется Пограничной полицией совместно с эксплуатантами аэропортов. Совместный контроль доступа проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 18. Контроль безопасности транспортных средств

(1) В целях предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа транспортные средства, въезжающие в эти зоны, подлежат контролю безопасности в соответствии с нормами, установленными административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

(3) Контроль безопасности транспортных средств проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 19. Надзор, патрулирование и другие виды физического контроля

(1) Аэропорты и, при необходимости, прилегающие зоны свободного доступа являются объектом надзора, патрулирования и других видов физического контроля, позволяющего выявить любые случаи подозрительного поведения лиц или уязвимости, которые могут быть использованы для совершения акта незаконного вмешательства, а также в качестве фактора сдерживания лиц от совершения таких действий.

(2) Эксплуатанты аэропортов несут ответственность за организацию и обеспечение защиты охраняемых зон ограниченного доступа посредством применения технических средств, защитных барьеров и режима аэропортовых пропусков.

(3) Лица, нарушающие правила доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа, несут ответственность согласно Кодексу Республики Молдова о правонарушениях.

Статья 20. Безопасность воздушных судов

(1) Эксплуатанты воздушных судов несут ответственность за определение, организацию и реализацию мер авиационной безопасности в целях защиты пассажиров, экипажей, наземного персонала и воздушных судов от актов незаконного вмешательства.

(2) Все воздушные суда пользуются защитой от несанкционированного вмешательства.

(3) Порядок защиты воздушных судов в аэропорту устанавливается эксплуатантом аэропорта совместно с эксплуатантами воздушных судов согласно положениям нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона. Защита воздушных судов обеспечивается посредством использования технических средств надзора и организации системы патрулирования персоналом служб безопасности авиаэксплуатантов.

(4) На всем продолжении нахождения воздушного судна в полете эксплуатант воздушных судов обеспечивает защиту кабины экипажа воздушного судна от несанкционированного доступа.

(5) Перед вылетом воздушное судно проходит контроль авиационной безопасности или обыск в целях авиационной безопасности с тем, чтобы удостовериться, что на борту нет запрещенных предметов. Для транзитных воздушных судов обеспечиваются соответствующие меры авиационной безопасности согласно нормативным актам, утвержденным на основании

настоящего закона.

Статья 21. Безопасность аэронавигационной системы

(1) Жизненно важные для деятельности гражданской авиации аэронавигационные установки защищены службой безопасности поставщика аэронавигационных услуг и/или эксплуатанта аэропорта от несанкционированного вмешательства.

(2) Список аэронавигационных установок, доступ к ним и порядок их защиты предусматриваются в программе авиационной безопасности поставщика аэронавигационных услуг с учетом мер и процедур авиационной безопасности, применяемых в аэропорту, в котором они расположены.

(3) Места работы с оборудованием, предназначенным для предоставления услуг контроля воздушного движения, должны быть защищены от несанкционированного доступа.

(4) Безопасность информационных систем и сетей электронных коммуникаций, используемых в рамках организации воздушного движения и предоставления аэронавигационных услуг, и информации, обрабатываемой посредством данных систем и сетей, обеспечивается таким образом, чтобы гарантировать защиту информации от несанкционированного доступа, утечки, утери, искажения, а также гарантировать защиту этих систем и сетей от манипулирования ими.

(5) Поставщик аэронавигационных услуг разрабатывает план действий в случае чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, и включает его в свою программу авиационной безопасности.

(6) Программа авиационной безопасности поставщика аэронавигационных услуг представляется на утверждение административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, который при необходимости может включить в нее дополнительные меры и процедуры авиационной безопасности.

Статья 22. Кибернетическая безопасность в области гражданской авиации

(1) Обеспечение кибернетической безопасности в области гражданской авиации входит в полномочия административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, а также публичного учреждения, ответственного за реализацию государственной политики в области кибернетической безопасности на национальном уровне.

(2) Авиаэксплуатанты и субъекты авиации осуществляют оценку рисков для кибернетической безопасности согласно процедуре, утвержденной административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации. На основании этой оценки авиаэксплуатанты и субъекты авиации разрабатывают и внедряют надлежащие меры защиты в целях обеспечения конфиденциальности, целостности и доступности критически важных информационных систем и сетей электронных коммуникаций, а также данных, используемых в гражданской авиации, повреждение которых может угрожать безопасности гражданской авиации.

Часть 2. Контроль авиационной безопасности

Статья 23. Контроль безопасности пассажиров и ручной клади

(1) Вылетающие, трансферные или транзитные пассажиры, а также их ручная кладь проходят контроль безопасности для предотвращения проноса запрещенных изделий в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна.

(2) Перед вылетом авиаэксплуатанты обеспечивают прохождение пассажирами и их багажом контроля безопасности. Пассажиры, отказавшиеся пройти контроль безопасности, не допускаются к посадке в воздушные суда. Командир воздушного судна в случае необходимости может распорядиться о проведении контроля безопасности пассажиров и ручной клади и во время нахождения воздушного судна в полете.

(3) Для осуществления контроля безопасности пассажиров и багажа эксплуатант аэропорта должен располагать оборудованием для обеспечения авиационной безопасности, позволяющим обнаружение запрещенных предметов, а также имущества и веществ, которые могут быть использованы для совершения актов незаконного вмешательства.

(4) Пассажиры, прошедшие контроль безопасности, не должны вступать в контакт с лицами, не прошедшими данный контроль. В случае, когда по любым причинам такой контакт состоялся, в зависимости от обстоятельств принимаются следующие меры:

a) проводится повторный контроль критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

b) перед посадкой пассажиры и их ручная кладь проходят повторный контроль безопасности;

c) если пассажиры, прошедшие контроль безопасности, поднялись на борт воздушного судна после контактирования с лицами, не прошедшими контроль безопасности, данное воздушное судно проходит повторный контроль безопасности.

(5) Пассажиры, которым требуется особый контроль безопасности, такие как пассажиры с кардиостимулятором и пассажиры с ограниченными возможностями, проходят контроль безопасности без применения оборудования для обеспечения авиационной безопасности.

(6) Обнаруженное вследствие осуществления контроля безопасности имущество, представляющее угрозу для авиационной безопасности, изымается уполномоченными органами в соответствии с действующим законодательством.

(7) Определенное имущество, провоз которого не допускается в ручной клади, может быть провезено в багаже. Применяемые в таких случаях процедуры авиационной безопасности устанавливаются в программах авиационной безопасности авиаэксплуатантов.

(8) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 24. Контроль авиационной безопасности трансферных и транзитных пассажиров

(1) Трансферные пассажиры и их ручная кладь могут быть освобождены от контроля безопасности в случае, когда они прибывают из государства, применяемые стандарты авиационной безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

(2) Транзитные пассажиры и их ручная кладь могут быть освобождены от контроля безопасности, если они:

a) остаются на борту воздушного судна;

b) не вступают в контакт с вылетающими пассажирами, прошедшими контроль безопасности, которые не садятся на борт этого судна;

c) прибыли из другого государства, применяемые стандарты авиационной безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

(3) Если соблюдение положений части (2) в полном объеме невозможно, трансферные и транзитные пассажиры проходят при посадке повторный контроль безопасности.

(4) Авиаэксплуатанты устанавливают в своих программах авиационной безопасности меры контроля безопасности трансферных и транзитных пассажиров, исключающие для них возможность доступа к багажу, а также возможность проноса на борт воздушного судна запрещенных предметов посредством контактирования с лицами, не прошедшими контроль безопасности.

(5) Зарегистрированный багаж, принадлежащий трансферным пассажирам, проходит контроль безопасности таким же образом, как и зарегистрированный багаж пассажиров, поднявшихся на борт в начальном пункте отправления. Эксплуатанты воздушных судов не допускают к перевозке трансферный багаж, пока не получат подтверждение присутствия соответствующего пассажира на борту воздушного судна.

(6) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 25. Контроль безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимого ими имущества

(1) Лица, не являющиеся пассажирами, проходят вместе с перевозимым ими имуществом контроль безопасности на входе в охраняемые зоны ограниченного доступа для предотвращения проноса в эти зоны запрещенных предметов.

(2) Лица, не являющиеся пассажирами, вместе с перевозимым ими имуществом проходят контроль безопасности на входе в критические участки охраняемых зон ограниченного доступа для предотвращения проноса в эти зоны запрещенных предметов.

(3) Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

(4) Контроль безопасности лиц, не являющихся пассажирами, и перевозимого ими имущества проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 26. Контроль безопасности транспортных средств, которым разрешен доступ в охраняемую зону ограниченного доступа

(1) На въезде в охраняемую зону ограниченного доступа транспортные средства, для которых разрешен доступ в данную зону, проходят контроль безопасности в порядке, установленном административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) На въезде в охраняемую зону ограниченного доступа транспортные средства дипломатических представительств и консульских учреждений, аккредитованных в Республике Молдова, а также их персонала, которым разрешен доступ в данную зону, проходят контроль безопасности с соблюдением положений международных договоров, одной из сторон которых является Республика Молдова.

(3) Пограничная полиция совместно с эксплуатантами аэропортов несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

(4) Контроль безопасности транспортных средств, которым разрешен доступ в охраняемую зону ограниченного доступа, проводится в соответствии с процедурой, разработанной Аэропортовой комиссией по авиационной безопасности.

Статья 27. Контроль безопасности пассажиров с особым статусом

(1) Президент Республики Молдова, Председатель Парламента, премьер-министр и сопровождающие их члены их семей, главы государств, парламентов и правительств и члены их семей, находящиеся с официальным визитом в Республике Молдова, а также ручная кладь и багаж этих лиц не подлежат контролю безопасности.

(2) Пассажиры, обладающие дипломатическим иммунитетом, подлежат контролю безопасности.

(3) Дипломатические или консульские вализы с опознавательными знаками государства проходят контроль безопасности, но не открываются и не задерживаются при условии, что они опечатаны и/или имеют внешние опознавательные знаки, подтверждающие их специальное содержание, а лицо, под ответственностью которого находятся эти вализы, предъявляет удостоверение личности и соответствующее разрешение/доверенность, подтверждающие его статус, в котором указывается количество сопровождаемых им дипломатических или консульских вализ. Другая ручная кладь данного лица проходит контроль авиационной безопасности в установленном порядке.

Статья 28. Контроль безопасности багажа

(1) Для предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа и на борт воздушного судна весь багаж подлежит контролю безопасности перед погрузкой в воздушное судно.

(2) Трансферный багаж может быть освобожден от контроля безопасности в случае, когда он прибывает из государства, применяемые стандарты авиационной безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

(3) Транзитный багаж может быть освобожден от контроля безопасности в случае, когда он остается на борту воздушного судна.

(4) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 29. Контроль безопасности несопровождаемого багажа

(1) Авиаэксплуатанты и наземный персонал принимают багаж только от пассажиров, имеющих билеты. После приема и регистрации сопровождаемого багажа обеспечивается его защита от несанкционированного доступа до момента погрузки на борт воздушного судна. Доступ в зону обработки багажа разрешен только уполномоченному персоналу. Не допускается погрузка на борт воздушного судна незарегистрированного багажа.

(2) Багаж, оказавшийся несопровождаемым по причинам, отличным от указанных в статье 36, должен пройти дополнительный контроль безопасности в порядке, установленном административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 30. Контроль безопасности груза и почтовых отправлений

(1) Перед погрузкой на борт воздушного судна к грузу и почтовым отправлениям применяются меры и процедуры авиационной безопасности, установленные Национальной программой безопасности в области гражданской авиации. Если данные меры и процедуры не были применены самим эксплуатантом воздушного судна или если их применение не было подтверждено и заверено уполномоченным агентом, эксплуатант воздушного судна не принимает данные

груз и почтовые отправления к перевозке на борту воздушного судна.

(2) К трансферному грузу и трансферным почтовым отправлениям могут быть применены и другие виды контроля безопасности, утвержденные центральным отраслевым органом в области гражданской авиации на основании пункта f) части (2) статьи 44.

(3) Транзитный груз и транзитные почтовые отправления могут быть освобождены от контроля безопасности в случае, когда они остаются на борту воздушного судна.

(4) Пограничная полиция несет ответственность за применение контроля безопасности, предусмотренного настоящей статьей.

Статья 31. Контроль безопасности бортприпасов

(1) Контроль безопасности бортприпасов осуществляется Пограничной полицией совместно с эксплуатантами воздушных судов.

(2) Авиаэксплуатанты устанавливают в своих программах авиационной безопасности и реализуют меры и процедуры авиационной безопасности, необходимые для обеспечения безопасности бортприпасов и предотвращения размещения среди бортприпасов запрещенных предметов.

(3) Поставщики бортприпасов предусматривают в своих программах авиационной безопасности и реализуют меры и процедуры авиационной безопасности для предотвращения размещения среди бортприпасов запрещенных предметов. Поставщики бортприпасов обеспечивают защиту припасов, находящихся за пределами аэропорта, от пункта производства до аэропорта.

Статья 32. Контроль безопасности аэропортовых припасов

(1) Контроль безопасности аэропортовых припасов, предназначенных для продажи или использования в охраняемых зонах ограниченного доступа аэропортов, включая припасы, предназначенные для магазинов беспошлинной торговли и ресторанов, осуществляется Пограничной полицией.

(2) Контроль безопасности аэропортовых припасов, отличных от указанных в части (1), осуществляется эксплуатантами аэропортов.

Часть 3. Меры защиты для обеспечения авиационной безопасности

Статья 33. Защита пассажиров и ручной клади
(1) Пассажиры находятся под защитой, а их ручная кладь защищена от любого несанкционированного вмешательства с момента прохождения контроля безопасности и до вылета перевозящего их воздушного судна.

(2) Безопасность критических участков охраняемых зон ограниченного доступа обеспечивается использованием блокирующих устройств и других средств контроля во всех пунктах доступа.

(3) Вылетающие пассажиры, прошедшие контроль безопасности, не должны вступать в контакт с прибывающими пассажирами, за исключением случаев, когда пассажиры прибывают из государства, применяемые стандарты безопасности которого признаны административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации эквивалентными базовым стандартам.

Статья 34. Потенциально проблемные пассажиры
До вылета воздушного судна и во время его нахождения в полете к потенциально проблемным пассажирам применяются надлежащие меры авиационной безопасности, установленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основании пункта m) части (3) статьи 44.

Статья 35. Защита багажа
Багаж, подлежащий погрузке на борт воздушного судна, защищен от любого несанкционированного вмешательства начиная с момента прохождения контроля безопасности или передачи эксплуатанту воздушных судов, в зависимости от того, какое из событий наступит первым, и до вылета воздушного судна, которое будет его перевозить.

Статья 36. Установление принадлежности багажа пассажирам
(1) Каждая единица багажа должна быть идентифицирована как сопровождаемый или несопровождаемый багаж.

(2) Несопровождаемый багаж не подлежит перевозке, за исключением случаев, когда он был отделен от пассажира по не зависящим от пассажира причинам либо когда к нему были применены надлежащие меры авиационной безопасности в соответствии с нормативными актами, утвержденными на

основании настоящего закона.

Статья 37. Защита груза и почтовых отправлений

Груз и почтовые отправления, предназначенные для перевозки на борту воздушного судна, защищены от любого несанкционированного вмешательства с момента применения к ним мер авиационной безопасности и до того, как перевозящее их воздушное судно будет считаться находящимся в полете.

Статья 38. Защита почтовых отправлений авиаперевозчиков и материалов авиаперевозчиков

Для предотвращения проноса на борт воздушного судна запрещенных предметов к почте авиаперевозчика и материалам авиаперевозчика применяются меры авиационной безопасности, установленные в программе безопасности эксплуатанта воздушных судов, и для них обеспечивается защита до погрузки на воздушное судно.

Статья 39. Защита бортприпасов

Для предотвращения проноса на борт воздушного судна запрещенных предметов бортприпасы, включая продукты питания, предназначенные для перевозки или использования на борту воздушного судна, проходят контроль безопасности, и для них эксплуатантом воздушных судов и/или авиационными агентами, осуществляющими деятельность в охраняемой зоне, обеспечивается защита до погрузки на воздушное судно.

Статья 40. Защита аэропортовых припасов

Для предотвращения проноса запрещенных предметов в охраняемые зоны ограниченного доступа припасы, предназначенные для продажи или использования в этих зонах, включая припасы, предназначенные для магазинов беспошлинной торговли/ресторанов, расположенных в критических участках охраняемых зон ограниченного доступа, защищены эксплуатантами аэропортов и/или авиационными агентами, осуществляющими деятельность в соответствующих зонах.

Часть 4. Меры авиационной безопасности на борту воздушного судна, находящегося в полете

Статья 41. Меры авиационной безопасности на борту воздушного судна,

находящегося в полете

(1) Доступ лиц, не имеющих соответствующего разрешения, в кабину экипажа воздушного судна во время его нахождения в полете запрещается.

(2) Для предотвращения актов незаконного вмешательства во время нахождения воздушного судна в полете предпринимаются надлежащие меры авиационной безопасности, в частности, обучение членов экипажа.

(3) На борту воздушного судна оружие перевозится в багажном отсеке. В виде исключения оружие может перевозиться в других отсеках воздушного судна, если соблюдены условия авиационной безопасности, предусмотренные настоящим законом, а пролетаемые государства, государства транзита и государства назначения выдали соответствующее разрешение.

Статья 42. Разрешенный провоз оружия

(1) Провоз оружия в пассажирском салоне воздушного судна разрешается:

a) уполномоченному персоналу при обеспечении безопасности лиц, пользующихся государственной охраной;

b) уполномоченному персоналу при сопровождении специальных или дипломатических грузов;

c) уполномоченному персоналу при конвоировании лиц, находящихся под арестом;

d) сотрудникам службы безопасности на борту.

(2) В случаях, отличных от указанных в части (1), провоз холодного оружия и огнестрельного оружия допускается только в местах, недоступных для лиц, находящихся на борту воздушного судна, в течение всего времени нахождения воздушного судна в полете, при условии, что уполномоченное компетентным органом лицо подтвердило, что огнестрельное оружие разряжено.

(3) В течение времени нахождения воздушного судна в полете применение огнестрельного оружия на его борту запрещается.

(4) Командир воздушного судна и члены экипажа должны быть извещены о количестве находящихся на борту воздушного судна лиц, имеющих при себе оружие, и занимаемых ими местах.

Статья 43. Перевозка лиц, находящихся под арестом, депортированных лиц и лиц, страдающих психическими расстройствами

(1) При перевозке лиц, находящихся под арестом, должны быть соблюдены следующие меры и процедуры авиационной безопасности:

a) компетентный орган по меньшей мере за 24 часа до посадки извещает эксплуатанта воздушных судов, Пограничную полицию и Таможенную службу о дате перевозки, номере авиарейса, количестве лиц, находящихся под арестом, и конвоиров;

b) лица, находящиеся под арестом, перевозятся на борту воздушного судна только под конвоем уполномоченных лиц из правоохранительных органов;

c) представитель эксплуатанта воздушных судов должен известить конвоиров о потенциальной угрозе для безопасности полета, которая возникнет в случае, если ими без разрешения командира воздушного судна будут предприняты какие-либо действия при совершении акта незаконного вмешательства;

d) конвой обеспечивает отсутствие при себе у лица, находящегося под арестом, запрещенных предметов;

e) конвой должен располагать необходимыми средствами для ограничения свободы действий конвоируемых лиц на всем протяжении нахождения воздушного судна в полете;

f) командир воздушного судна и члены экипажа, а также пассажиры, которым был разрешен провоз данным рейсом в пассажирском салоне воздушного судна огнестрельного оружия, должны быть извещены о перевозке лиц, находящихся под арестом, и конвоя, а также о занимаемых ими местах;

g) посадка лиц, находящихся под арестом, и конвоя производится до посадки других пассажиров, а их высадка – после того, как другие пассажиры покинут воздушное судно.

(2) В случае перевозки депортированных лиц компетентные органы Республики Молдова извещают компетентные учреждения государств транзита и государств назначения о причинах перевозки и риске, связанном с перевозкой этих лиц. В таких случаях эксплуатант воздушных судов принимает необходимые меры для обеспечения безопасности полета. Перевозка депортированных лиц осуществляется только после предварительных консультаций с эксплуатантом воздушных судов для того, чтобы определить, представляют ли эти лица угрозу для безопасности полета и требуется ли принятие дополнительных мер авиационной безопасности.

(3) Лицо, страдающее психическими расстройствами и признанное источником угрозы для безопасности полета, может перевозиться на борту воздушного

судна только в сопровождении лица, ответственного за охрану, которое в состоянии пресечь его нежелательные действия во время нахождения воздушного судна в полете. Эксплуатант воздушных судов вправе отказать в посадке лица, страдающего психическими расстройствами, на основании рекомендаций поставщика медицинских услуг аэропорта или службы безопасности данного эксплуатанта.

Статья 44. Меры по введению в действие базовых стандартов

(1) Центральный отраслевой орган в области гражданской авиации устанавливает общие меры, направленные на дополнение элементов базовых стандартов.

(2) Общие меры, предусмотренные частью (1), распространяются на:

a) методологию осуществления контроля авиационной безопасности;

b) категории имущества и веществ, которые могут быть признаны запрещенными предметами;

c) в отношении контроля доступа – основания, по которым может быть предоставлен доступ в зону авиационных работ и охраняемые зоны ограниченного доступа;

d) допустимые методы осуществления контроля безопасности транспортных средств, контроля и обыска в целях авиационной безопасности воздушного судна;

e) критерии признания эквивалентными стандартов авиационной безопасности других государств;

f) условия, при которых груз и почтовые отправления подлежат контролю безопасности или применению других мер авиационной безопасности, а также критерии и этапы назначения уполномоченных агентов;

g) условия, при которых почтовые отправления авиаперевозчика и материалы авиаперевозчика подлежат контролю авиационной безопасности или применению других мер авиационной безопасности;

h) условия, при которых бортприпасы и аэропортовые припасы подлежат контролю безопасности или применению других мер авиационной безопасности, а также критерии и этапы назначения уполномоченных поставщиков и признанных поставщиков;

i) критерии определения критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

j) критерии набора персонала и программы его обучения;

k) условия, при которых могут применяться специальные процедуры авиационной безопасности или отступления от базовых стандартов;

l) другие общие меры, направленные на дополнение второстепенных элементов базовых стандартов, не предусмотренные на момент вступления в силу настоящего закона.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации устанавливает детализированные меры по внедрению базовых стандартов и общих мер, указанных в части (2), включающие:

a) требования и процедуры контроля авиационной безопасности;

b) список запрещенных предметов;

c) требования и процедуры контроля доступа;

d) требования и процедуры контроля безопасности транспортных средств, контроля безопасности и обыска в целях авиационной безопасности воздушного судна;

e) условия признания эквивалентными стандартов безопасности, применяемых в других государствах;

f) в отношении груза и почтовых отправлений – процедуру назначения уполномоченных агентов, а также установленные для них обязанности;

g) требования и процедуры в отношении мер безопасности, применяемых к почтовым отправлениям авиаперевозчика и материалам авиаперевозчика;

h) в отношении бортприпасов и аэропортовых припасов – процедуру назначения уполномоченных поставщиков и признанных поставщиков, а также установленные для них обязанности;

i) процедуру определения критических участков охраняемых зон ограниченного доступа;

j) требования к набору и обучению персонала;

k) специальные процедуры авиационной безопасности и отступления от мер авиационной безопасности;

l) требования к техническим условиям и процедурам признания и использования оборудования для обеспечения авиационной безопасности;

m) меры и процедуры, применяемые к потенциально проблемным пассажирам.

Статья 45. Отступления от базовых стандартов

(1) Базовые стандарты не применяются к аэропортам или демаркационным зонам аэропортов, в которых воздушное движение ограничено по меньшей мере:

a) полетами воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 15000 кг;

b) полетами вертолетов;

c) полетами воздушных судов сил правопорядка;

d) полетами воздушных судов служб спасателей и пожарных;

e) полетами воздушных судов поставщиков медицинских услуг, аварийных или спасательных служб;

f) полетами воздушных судов, выполняемыми в научно-исследовательских целях;

g) полетами воздушных судов для авиационных работ;

h) полетами воздушных судов для оказания гуманитарной помощи;

i) полетами, выполняемыми авиаперевозчиками, изготовителями воздушных судов или компаниями по техническому обслуживанию воздушных судов, которые не связаны с перевозкой пассажиров, багажа, груза или почтовых отправлений;

j) полетами воздушных судов с максимальной взлетной массой менее 45500 кг для перевозки собственного персонала, пассажиров, которые не платят за перевозку, или имущества в целях осуществления эксплуатантом воздушных судов своей деятельности.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает альтернативные меры безопасности для обеспечения надлежащего уровня защиты на основании локальной оценки рисков в аэропортах или демаркационных зонах аэропортов, предусмотренных частью (1).

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может устанавливать определенные критерии для разрешения некоторых отступлений от базовых стандартов, а также учреждать альтернативные меры авиационной безопасности, обеспечивающие надлежащий уровень защиты, на основании локальной оценки рисков. Такие альтернативные меры должны быть оправданы с учетом размера воздушного судна, характера, масштаба или периодичности работ либо других специфических видов деятельности.

(4) Если возникают основания полагать, что уровень авиационной безопасности был скомпрометирован вследствие взлома системы безопасности, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает незамедлительное принятие надлежащих мер в целях исправления ситуации и непрерывного обеспечения безопасности гражданской авиации согласно плану непрерывности, утвержденному административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

Глава V. Оборудование для обеспечения авиационной безопасности

Статья 46. Оборудование для обеспечения авиационной безопасности

(1) Оборудование, используемое в рамках контроля авиационной безопасности и других мер авиационной безопасности, должно соответствовать требованиям к техническим спецификациям, установленным административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации, и быть пригодным для реализации соответствующих мер безопасности.

(2) Оборудование для обеспечения авиационной безопасности должно иметь сертификаты, признанные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) Оборудование для обеспечения авиационной безопасности размещается в помещениях (пунктах контроля), отвечающих условиям эксплуатации соответствующих технических средств по объемно-планировочному решению, техническим параметрам, условиям температуры и влажности.

(4) Требования к техническим характеристикам и процедуры признания и использования оборудования для обеспечения авиационной безопасности утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основании пункта l) части (3) статьи 44.

Статья 47. Работа с оборудованием для обеспечения авиационной безопасности и его техническое обслуживание

(1) В целях сохранения работоспособности оборудования для обеспечения авиационной безопасности работать с ним должен только обученный персонал, получивший допуск к работе с таким оборудованием.

(2) Оборудование для обеспечения авиационной безопасности эксплуатируется согласно технической документации производителя и процедурам, установленным в программах авиационной безопасности авиационных агентов, а также органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности.

(3) Техническое обслуживание оборудования для обеспечения авиационной безопасности осуществляется в соответствии с графиками техосмотра и ремонта, предусмотренными в программах авиационной безопасности авиационных агентов.

Глава VI. Персонал, работающий в области обеспечения авиационной безопасности

Статья 48. Набор и обучение персонала, работающего в области обеспечения авиационной безопасности

(1) Лица, применяющие или ответственные за применение контроля доступа и других видов контроля авиационной безопасности, а также инструкторы, инспекторы и аудиторы авиационной безопасности набираются на работу, проходят обучение и сертификацию в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации. Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает разработку и внедрение программы обучения для всех категорий персонала, участвующего в обеспечении авиационной безопасности, и лиц, не являющихся пассажирами, запрашивающих доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа. Национальная программа обучения и сертификации персонала в области безопасности гражданской авиации утверждается центральным отраслевым органом в области гражданской авиации.

(2) Персонал, применяющий или ответственный за применение контроля доступа и других видов контроля авиационной безопасности, набирается на работу, проходит обучение и сертификацию в соответствии с положениями Национальной программы обучения и сертификации персонала в области

безопасности гражданской авиации для гарантирования наличия у него необходимых для приема на работу навыков и компетенций по выполнению поставленных перед ним задач.

(3) Для лиц, не являющихся пассажирами, запрашивающих доступ в охраняемые зоны ограниченного доступа, проводится обучение по вопросам авиационной безопасности до выдачи аэропортового пропуска или удостоверения члена экипажа.

(4) Обучение, указанное в частях (2) и (3), проводится в форме вводных и периодических инструктажей.

(5) Авиационные агенты и органы с компетенциями в области авиационной безопасности разрабатывают и внедряют программы обучения своего персонала в области авиационной безопасности, которые утверждаются административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(6) Авиационные агенты в процессе приема на работу персонала служб безопасности обязаны обеспечить проверку кандидатов в соответствии с нормами, установленными Правительством, и согласовать их прием на работу со Службой информации и безопасности.

Глава VII. Ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства

Статья 49. Меры в случае получения информации, относящейся к намерению совершения акта незаконного вмешательства

(1) В случае получения достоверной информации, относящейся к намерению совершения акта незаконного вмешательства в отношении находящегося на земле воздушного судна, эксплуатанты воздушных судов совместно с эксплуатантами аэропортов обеспечивают защиту этого воздушного судна в соответствии с собственными планами урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства. Если воздушное судно находится в полете, поставщик аэронавигационных услуг в кратчайшие сроки обеспечивает уведомление властей государства аэропорта назначения и служб контроля воздушного движения.

(2) В случае получения достоверной информации, относящейся к намерению совершения акта незаконного вмешательства в отношении воздушного судна, находящегося на земле или в полете, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно

уведомляет эксплуатанта воздушных судов и Пограничную полицию, которая будет в соответствии с установленной процедурой проводить обыск в целях безопасности воздушного судна для обнаружения запрещенных предметов и другого опасного имущества или веществ.

(3) Эксплуатант аэропорта обеспечивает информирование Пограничной полиции, а также осуществление контрольных и розыскных мероприятий.

Статья 50. Планирование, организация и руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства

(1) Авиационные агенты разрабатывают инструкции для своего персонала, создают системы коммуникаций и обеспечивают подготовку персонала для осуществления ответных действий в связи с актами незаконного вмешательства в соответствии с планами урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства. Соответствующие планы проходят предварительное согласование с административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) В целях обеспечения эффективности мер, предусмотренных планами по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, Служба информации и безопасности обеспечивает организацию и регулярное проведение учений по отработке навыков взаимодействия всех участников, задействованных в мероприятиях по пресечению актов незаконного вмешательства.

(3) В случае совершения акта незаконного вмешательства административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации обеспечивает оповещение заинтересованных органов, после чего выполняет ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства согласно плану урегулирования чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(4) В случае чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства, руководство ответными действиями в связи с актами незаконного вмешательства осуществляет Антитеррористическое оперативное командование.

(5) В случае, когда воздушное судно подверглось акту незаконного вмешательства на земле, Антитеррористическое оперативное командование принимает необходимые меры для обеспечения безопасности членов экипажа и пассажиров до того, как полет может быть возобновлен.

(6) В случае, когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, совершило посадку на территории Республики Молдова, органы, компетентные в области авиационной безопасности, принимают необходимые меры по его задержанию на земле, если необходимость в его вылете не продиктована первейшей необходимостью защиты жизни людей.

Статья 51. Ответные действия, предпринимаемые поставщиком аэронавигационных услуг в связи с актами незаконного вмешательства

(1) Воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, может войти в воздушное пространство Республики Молдова и приземлиться на любом аэродроме без предварительного разрешения поставщика аэронавигационных услуг. Данное воздушное судно обслуживается поставщиком аэронавигационных услуг в первоочередном порядке.

(2) После посадки воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, отводится на изолированною стоянку, и все дальнейшие действия предпринимаются в соответствии с планом эксплуатанта аэропорта по урегулированию чрезвычайных ситуаций, связанных с актами незаконного вмешательства.

(3) В случае, когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, пролетает над территорией Республики Молдова, поставщик аэронавигационных услуг обеспечивает безопасность его полета во время нахождения в воздушном пространстве Республики Молдова, а также оперативную передачу соответствующей информации поставщикам аэронавигационных услуг соседних государств и известному или предполагаемому аэропорту назначения с тем, чтобы они своевременно предприняли ответные действия в связи с актами незаконного вмешательства.

(4) Способы оповещения о захвате воздушного судна, обмена информацией, а также действия, которые должен предпринять поставщик аэронавигационных услуг, устанавливаются в программе авиационной безопасности данного поставщика.

Статья 52. Информирование заинтересованных организаций и государств об актах незаконного вмешательства

(1) В случае, когда воздушное судно, подвергшееся акту незаконного вмешательства, совершило посадку на территории Республики Молдова, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно информирует об этом:

а) государство регистрации воздушного судна;

b) государство регистрации эксплуатанта воздушных судов;

c) государства, граждане которых вовлечены в инцидент;

d) государства, граждане которых находятся на борту воздушного судна в качестве заложников;

e) Международную организацию гражданской авиации.

(2) После пресечения акта незаконного вмешательства, совершенного на территории Республики Молдова, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации в кратчайшие сроки информирует Международную организацию гражданской авиации обо всех аспектах обеспечения авиационной безопасности, связанных с данным актом.

Статья 53. Расследование актов незаконного вмешательства

(1) Для определения эффективности мер и процедур авиационной безопасности и осуществления необходимых изменений после совершения акта незаконного вмешательства административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации организует расследование акта незаконного вмешательства с участием органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности.

(2) В расследовании акта незаконного вмешательства могут принимать участие международные эксперты в области авиационной безопасности, а также представители заинтересованных государств.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации представляет Международной организации гражданской авиации итоговый отчет о расследовании акта незаконного вмешательства в соответствии с установленными нормами.

Глава VIII. Обеспечение эффективности мер авиационной безопасности

Часть 1. Национальная программа контроля качества в области безопасности гражданской авиации

Статья 54. Национальная программа контроля качества в области безопасности гражданской авиации

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации разрабатывает, представляет на утверждение

центральному отраслевому органу в области гражданской авиации, обеспечивает применение и поддерживает Национальную программу контроля качества в области безопасности гражданской авиации. Данная программа позволяет административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской оценивать уровень безопасности гражданской авиации, а также проводить мониторинг соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности положениям настоящего закона, Национальной программы безопасности в области гражданской авиации, других нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона.

(2) Задачами Национальной программы контроля качества в области безопасности гражданской авиации (далее – Национальная программа контроля качества) являются проверка посредством деятельности по мониторингу соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности и определение уровня соответствия положениям настоящего закона, Национальной программы обеспечения безопасности в области гражданской авиации, других нормативных актов, утвержденных на основании настоящего закона.

(3) Национальная программа контроля качества позволяет быстрое выявление и исправление недостатков авиационной безопасности. Она также предусматривает, что авиаэксплуатанты и субъекты авиации, ответственные за применение стандартов авиационной безопасности на территории Республики Молдова, должны находиться под непосредственным и систематическим мониторингом административного органа по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации или под его надзором.

(4) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит деятельность по мониторингу соответствия и требует исправления всех обнаруженных недостатков авиационной безопасности в течение срока, установленного в зависимости от уровня констатированного несоответствия. Несоответствия стандартам авиационной безопасности, обнаруженные в рамках проведения деятельности по мониторингу соответствия, должны быть устранены в порядке и в сроки, установленные административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(5) Метод деятельности по исправлению недостатков авиационной безопасности и применения законных мер принуждения должен быть поэтапным и пропорциональным обнаруженным недостаткам авиационной безопасности. Такой метод подразумевает последовательное прохождение следующих этапов вплоть до исправления недостатков авиационной безопасности:

a) консультации и рекомендации;

b) официальное предупреждение;

c) уведомление об исполнении/инспекторское предписание;

d) наказания за правонарушение и судебные действия.

(6) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может пропустить один или несколько этапов, указанных в части (5), в частности, в случае серьезных или повторяющихся недостатков авиационной безопасности.

Статья 55. Содержание Национальной программы контроля качества

(1) Национальная программа контроля качества определяет виды деятельности по мониторингу соответствия и условия их осуществления.

(2) Национальная программа контроля качества включает следующие аспекты:

a) организационная структура, обязанности и ресурсы органа, осуществляющего деятельность по мониторингу соответствия;

b) должностная инструкция и квалификационные требования для аудиторов авиационной безопасности;

c) виды деятельности по мониторингу соответствия, в том числе цель аудиторских проверок, инспекционных проверок и испытаний авиационной безопасности; случаи фактического или потенциального нарушения норм авиационной безопасности, при которых назначается расследование инцидентов безопасности; частота проведения аудиторских и инспекционных проверок авиационной безопасности; классификация соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности согласно системе классификации соответствия;

d) экспертиза – в случае, когда необходим пересмотр мер и процедур авиационной безопасности;

e) мероприятия по исправлению недостатков авиационной безопасности с указанием подробностей, связанных с извещением о них, последующими действиями и исправлением недостатков в целях обеспечения соответствия нормам авиационной безопасности;

f) законные меры принуждения и наказания за правонарушение;

g) представление отчетности о проведенной деятельности по мониторингу соответствия, которая может включать, в зависимости от случая, обмен информацией между органами и структурами с компетенциями в области безопасности гражданской авиации относительно уровней соответствия применяемых мер и процедур авиационной безопасности;

h) процесс мониторинга аэропорта; меры, которые авиаэксплуатанту и субъекту авиации необходимо предпринять по внутреннему контролю качества;

i) порядок регистрации и изучения результатов Национальной программы контроля качества в целях выявления тенденций и направлений разработки политики в области безопасности гражданской авиации.

Часть 2. Мониторинг соответствия в области обеспечения авиационной безопасности

Статья 56. Мониторинг соответствия

(1) Для обеспечения скорейшего обнаружения и исправления недостатков авиационной безопасности аэропорты, авиаэксплуатанты и субъекты авиации, применяющие стандарты авиационной безопасности, проходят периодический мониторинг, выполняемый административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(2) Мониторинг соответствия проводится в соответствии с Национальной программой контроля качества с учетом уровня риска, вида и характера работ, применяемых стандартов авиационной безопасности, результатов внутреннего контроля качества в случае авиаэксплуатантов и субъектов авиации, а также других факторов, влияющих на частоту мониторинга соответствия.

(3) Мониторинг соответствия распространяется в том числе на выполнение и эффективность мер внутреннего контроля качества, применяемых в аэропортах, а также авиаэксплуатантами и субъектами авиации.

(4) Мониторинг соответствия в пределах отдельного аэропорта предусматривает оптимальную комбинацию из различных видов деятельности по мониторингу соответствия, которая должна давать цельную картину применения мер авиационной безопасности.

(5) Определение приоритетов и внедрение Национальной программы контроля качества осуществляются независимо от реализации в рабочем порядке мер авиационной безопасности, предусмотренных Национальной программой безопасности в области гражданской авиации.

(6) Деятельность по мониторингу соответствия включает в себя аудиторские проверки, инспекционные проверки, экспертизы и испытания авиационной безопасности, а также расследования инцидентов авиационной безопасности.

Статья 57. Методология осуществления деятельности по мониторингу соответствия

(1) Методология осуществления деятельности по мониторингу соответствия утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и должна соответствовать стандартизованному подходу, который включает в себя постановку задач, планирование и подготовку деятельности по мониторингу соответствия, деятельность, проводимую на местах, классификацию полученных данных, подготовку отчета и исправление недостатков авиационной безопасности.

(2) Деятельность по мониторингу соответствия должна быть основана на систематическом сборе информации посредством изучения документов, наблюдения, собеседований и проверок.

(3) Мониторинг соответствия включает в себя как объявленные, так и необъявленные мероприятия.

Статья 58. Аудит авиационной безопасности

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет с определенной периодичностью аудиты авиационной безопасности, представляющие собой тщательное рассмотрение всех аспектов программ авиационной безопасности авиационных агентов, с тем чтобы определить, применяются ли они непрерывно на основе и с соблюдением единого уровня выполнения норм авиационной безопасности. Такое рассмотрение включает в себя использование репрезентативной выборки информации.

(2) Аудит авиационной безопасности распространяется на одну из следующих категорий:

a) совокупность мер авиационной безопасности, применяемых в пределах отдельного аэропорта;

b) совокупность мер авиационной безопасности, применяемых отдельным терминалом аэропорта, авиаэксплуатантом или субъектом авиации;

c) одну из частей Национальной программы безопасности в области гражданской авиации.

(3) Методология проведения аудита авиационной безопасности утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и должна включать следующие этапы:

a) объявление об аудите авиационной безопасности и, по обстоятельствам, направление предварительного опросника;

b) предварительный этап, включающий изучение заполненного предварительного опросника и другой относящейся к делу документации;

c) вводное заседание с представителями авиаэксплуатанта/субъекта авиации, организованное до начала деятельности на местах;

d) проведение деятельности на местах;

e) итоговое заседание и составление отчета;

f) исправление недостатков авиационной безопасности и мониторинг исправления – в случае, когда такие недостатки обнаружены.

(4) Для оценки выполнения мер авиационной безопасности проведение аудита безопасности основывается на систематическом сборе информации с использованием по меньшей мере одной из следующих техник:

a) изучение документов;

b) наблюдение;

c) собеседование;

d) проверка.

Статья 59. Инспекционные проверки авиационной безопасности

(1) С целью определения уровня соответствия и эффективности применяемых мер и процедур авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит с определенной периодичностью или внепланово инспекционные проверки мер и процедур авиационной безопасности, применяемых авиаэксплуатантами, субъектами авиации, а также органами и структурами с компетенциями в области авиационной безопасности.

(2) Инспекционная проверка авиационной безопасности распространяется по меньшей мере на одну группу взаимосвязанных мер авиационной безопасности, предусмотренных базовыми стандартами и/или нормативными актами по их

применению. Соответствующая группа мер проходит мониторинг в один прием либо в разумные сроки, обычно не превышающие трех месяцев. Инспекционная проверка авиационной безопасности включает применение репрезентативной выборки информации.

(3) В смысле настоящей статьи группа взаимосвязанных мер авиационной безопасности представляет собой комбинацию из двух или более мер, предусмотренных базовыми стандартами и/или нормативными актами по их применению, которые настолько тесно взаимосвязаны друг с другом, что реализация таких мер может быть надлежащим образом оценена только в случае их совместного рассмотрения. Соответствующие группы мер установлены в Национальной программе контроля качества.

(4) Инспекционная проверка авиационной безопасности проводится без предварительного уведомления. Если административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации сочтет это нецелесообразным, об инспекционной проверке может быть объявлено. Методология проведения инспекционных проверок авиационной безопасности утверждается административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации и должна включать следующие этапы:

a) предварительный этап;

b) проведение деятельности на местах;

c) предварительное информирование о результатах инспекционной проверки авиационной безопасности в зависимости от частоты и результатов мониторинга соответствия;

d) подготовка отчета/регистрация результатов инспекционной проверки авиационной безопасности;

e) исправление недостатков авиационной безопасности и мониторинг исправления – в случае, когда такие недостатки обнаружены.

(5) Для оценки эффективности мер авиационной безопасности проведение инспекционной проверки авиационной безопасности основывается на систематическом сборе информации с использованием по меньшей мере одной из следующих техник:

a) изучение документов;

b) наблюдение;

c) собеседование;

d) проверка.

(6) Частота инспекционных проверок авиационной безопасности определяется административным органом по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации на основе оценки рисков. В случае аэропорта с наибольшим годовым объемом перевозок частота инспекционных проверок всех групп взаимосвязанных мер безопасности, установленных в Национальной программе контроля качества, составляет не менее одного раза в двенадцать месяцев, за исключением случая, когда в аэропорту в течение данного периода проводился аудит авиационной безопасности.

Статья 60. Обзоры авиационной безопасности

Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит обзоры авиационной безопасности всякий раз, когда находит необходимой переоценку мер и процедур авиационной безопасности для обнаружения и устранения уязвимостей. Если такая уязвимость обнаружена, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует применения компенсирующих мер авиационной безопасности, соразмерных с уровнем риска.

Статья 61. Испытания авиационной безопасности

(1) В целях определения эффективности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации осуществляет испытания оборудования для обеспечения авиационной безопасности, персонала, работающего в области обеспечения авиационной безопасности, а также мер и процедур авиационной безопасности. В проведении испытаний авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может задействовать представителей других органов и структур с компетенциями в области авиационной безопасности.

(2) Испытания авиационной безопасности осуществляются для оценки эффективности по меньшей мере одной из следующих мер авиационной безопасности;

a) контроль доступа в охраняемые зоны ограниченного доступа;

b) защита воздушных судов;

c) контроль авиационной безопасности пассажиров и ручной клади;

d) контроль авиационной безопасности персонала и перевозимого им имущества;

e) защита багажа;

f) контроль авиационной безопасности груза и почтовых отправлений;

g) защита груза и почтовых отправлений.

(3) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает протокол испытаний авиационной безопасности, включающий в себя методологию проведения таких испытаний с соблюдением правовых положений, а также требований безопасности и эксплуатационных требований. Методология проведения испытаний авиационной безопасности включает следующие этапы:

a) предварительный этап;

b) проведение деятельности на местах;

c) предварительное уведомление о результатах испытания авиационной безопасности в зависимости от частоты и результатов мониторинга соответствия;

d) подготовка отчета/регистрация результатов испытания авиационной безопасности;

e) исправление недостатков авиационной безопасности и мониторинг исправления – в случае, когда такие недостатки обнаружены.

Статья 62. Расследование инцидентов авиационной безопасности

(1) В целях установления причин инцидентов авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проводит расследование таких инцидентов.

(2) На основании результатов расследования административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации составляет акт, в котором приводятся заключения относительно причин инцидента авиационной безопасности.

(3) На основании приведенных заключений и рекомендаций административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации принимает необходимые меры для предотвращения повторения инцидента авиационной безопасности.

Статья 63. Подготовка отчетов/регистрация результатов мониторинга соответствия

(1) Деятельность по мониторингу соответствия и ее результаты отражаются в отчетах или регистрируются в стандартном формате, установленном Национальной программой контроля качества, что делает возможным осуществление непрерывного анализа тенденций.

(2) В случае обнаружения недостатков авиационной безопасности административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации уведомляет об этих заключениях авиаэксплуатантов и/или субъектов авиации, в отношении которых был проведен мониторинг соответствия.

Статья 64. Исправление недостатков авиационной безопасности

(1) Обнаруженные недостатки авиационной безопасности незамедлительно исправляются. Если своевременное исправление недостатков невозможно, применяются компенсирующие меры авиационной безопасности.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации требует от аэропорта, авиаэксплуатанта и/или субъекта авиации, в отношении которых был проведен мониторинг соответствия, представления на утверждение плана действий, касающегося обнаруженных недостатков авиационной безопасности, в том числе программы реализации мероприятий по исправлению. По завершении мероприятий по исправлению авиаэксплуатант и/или субъект авиации уведомляют об этом административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации.

(3) После получения уведомления от авиаэксплуатанта и/или субъекта авиации, в отношении которых проводилась деятельность по мониторингу соответствия, о проведении мероприятий по исправлению, административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации проверяет, как были выполнены эти мероприятия. При осуществлении последующего мониторинга применяется наиболее подходящая форма мониторинга соответствия.

Глава IX. Оценка уровня угрозы и управление рисками в области безопасности гражданской авиации

Статья 65. Оценка уровня угрозы в области безопасности гражданской авиации

Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации утверждает методологию оценки уровня угрозы и управления рисками, согласно которой осуществляет непрерывную оценку уровня угрозы для безопасности гражданской авиации с учетом внутренней и международной обстановки, систематизируя информацию, поступающую от международных организаций гражданской авиации, компетентных органов и других источников.

Статья 66. Управление рисками в области безопасности гражданской авиации

(1) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации своевременно информирует все заинтересованные стороны о существующей угрозе для безопасности гражданской авиации ввиду применения дополнительных мер авиационной безопасности в соответствии с методологией оценки уровня угрозы и управления рисками.

(2) Административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может присвоить одному или нескольким воздушным рейсам классификацию рейса повышенного уровня угрозы на определенный или неопределенный срок и требовать применения дополнительных мер авиационной безопасности в зависимости от результатов оценки уровня угрозы. В случае чрезвычайных ситуаций административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации может прибегнуть к чрезвычайным процедурам, отличным от указанных в методологии оценки уровня угрозы и управления рисками. В таких ситуациях административный орган по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации незамедлительно информирует Правительство о предпринятых действиях.

(3) Авиаэксплуатанты и субъекты авиации, а также органы и структуры с компетенциями в области авиационной безопасности принимают все необходимые меры для минимизации рисков в области безопасности гражданской авиации.

Глава X. Финансовое обеспечение авиационной безопасности

Статья 67. Расходы на обеспечение авиационной безопасности

(1) Для покрытия затрат на обеспечение авиационной безопасности применяется сбор на обеспечение авиационной безопасности.

(2) Условия применения сбора на обеспечение авиационной безопасности, методология его расчета, а также порядок распределения средств, накопленных

от сбора на обеспечение авиационной безопасности, утверждаются Правительством.

(3) Для некоторых категорий эксплуатантов воздушных судов по их требованию либо в случае присвоения воздушному рейсу классификации рейса повышенного уровня угрозы согласно части (2) статьи 66 могут обеспечиваться дополнительные меры авиационной безопасности с оплатой сопутствующих расходов соответствующим эксплуатантом воздушных судов.

(4) Эксплуатанты аэропортов ежемесячно представляют административному органу по внедрению и реализации политики в области гражданской авиации отчет о финансовых ресурсах, накопленных от сбора на обеспечение авиационной безопасности.

Глава XI. Юридическая ответственность за нарушение законодательства об авиационной безопасности

Статья 68. Юридическая ответственность за нарушение положений настоящего закона

(1) Нарушение положений настоящего закона влечет дисциплинарную, правонарушительную, гражданскую и уголовную ответственность в соответствии с действующим законодательством.

(2) Как следует из предоставленных аудиторам авиационной безопасности полномочий, ответственность согласно Кодексу о правонарушениях наступает в следующих случаях:

a) создание умышленных препятствий или помех в работе аудитору авиационной безопасности;

b) неспособность или отказ предоставить аудитору авиационной безопасности требуемую информацию.

(3) Ответственность согласно Уголовному кодексу наступает в следующих случаях:

a) предоставление аудитору авиационной безопасности ложной или вводящей в заблуждение информации;

b) выдача другим лицом себя за аудитора авиационной безопасности.

Глава XII. Заключительные и переходные положения

Статья 69. (1) Настоящий закон вступает в силу в шестимесячны...
(1) Настоящий закон вступает в силу в шестимесячный срок со дня опубликования в Официальном мониторе Республики Молдова.

(2) Правительству в шестимесячный срок со дня опубликования настоящего закона:

a) представить Парламенту предложения по приведению действующего законодательства в соответствие с настоящим законом;

b) утвердить Национальную программу безопасности в области гражданской авиации;

c) обеспечить принятие нормативных актов, необходимых для исполнения настоящего закона.

(3) Со дня вступления в силу настоящего закона признать утратившим силу Закон об авиационной безопасности № 92/2007 (Официальный монитор Республики Молдова, 2007 г., № 90–93, ст. 393), с последующими изменениями.

Закон действующий. Актуальность проверена 03.09.2021