



## TRANSPORTUL AERIAN: SECURITATEA AVIAȚIEI CIVILE

Securitatea aeronautică (a nu se confunda cu siguranța aviației<sup>[1]</sup>) există pentru prevenirea actelor răuvoitoare îndreptate împotriva aeronavelor și a pasagerilor și echipajului acestora. În urma atacurilor teribile din 2001, UE a adoptat un ansamblu de norme de securitate pentru protecția aviației civile. Aceste norme sunt actualizate periodic pentru a aborda riscurile în continuă schimbare. Statele membre își mențin dreptul de a aplica măsuri mai stricte.

### TEMEI JURIDIC

Articolul 100 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene.

### OBIECTIVE

Securitatea aeronautică urmărește prevenirea actelor de intervenție ilicită, în principal prin împiedicarea introducerii în aeronave a obiectelor periculoase precum armele sau explozivele. Acest punct s-a aflat pe ordinea de zi timp de decenii, însă a devenit o preocupare majoră în urma atacurilor teroriste din septembrie 2001. Din momentul respectiv, cadrul normativ din acest domeniu s-a extins considerabil pe plan mondial, fie la nivel național sau prin intermediul unor cooperări/acorduri internaționale, fie prin intermediul Organizației Aviației Civile Internaționale<sup>[2]</sup> (OACI) și al anexei 17 la Convenția de la Chicago și al programului universal de control al securității<sup>[3]</sup> (USAP) legat de aceasta. Uniunea Europeană, la rândul ei, a dezvoltat o politică adecvată care este actualizată periodic pentru a ține seama de amenințările și riscurile în continuă schimbare, precum și de progresele tehnologice.

### REALIZĂRI

Ca urmare a atacurilor teroriste din septembrie 2001, a fost adoptat Regulamentul (CE) nr. 2320/2002<sup>[4]</sup> pentru a asigura protecția aviației civile și pentru a servi drept

[1] Siguranța aviației este legată de proiectarea, fabricarea, întreținerea și exploatarea unei aeronave (3.4.9).

[2] Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) este agenția de specialitate a Națiunilor Unite instituită prin Convenția privind aviația civilă internațională (cunoscută și drept Convenția de la Chicago) semnată la 7 decembrie 1944. În prezent, 191 de state sunt părți ale convenției. OACI stabilește în special standardele și practicile recomandate care trebuie puse în aplicare de statele care sunt părți la convenție, însă nu există un mecanism obligatoriu pentru a garanta aplicarea lor corectă.

[3] Anexa 17 la Convenția de la Chicago stabilește standarde și practici recomandate pentru protecția securității în domeniul transporturilor aeriene internaționale. Programul universal de control al securității (USAP) a fost lansat în 2002 pentru a monitoriza respectarea acestor standarde de către statele care sunt membre ale OACI.

[4] JO L 355, 30.12.2002, p. 1.



temei pentru o interpretare comună de către statele membre a anexei 17 la Convenția de la Chicago. Acest regulament a fost înlocuit în martie 2008 de Regulamentul (CE) nr. 300/2008<sup>[5]</sup>.

Regulamentul a fost adoptat de către Parlamentul European și Consiliu în vederea stabilirii unui ansamblu de norme comune și standarde de bază în domeniul securității aeronautice, dar și a unor mecanisme pentru monitorizarea respectării acestora. Acesta este completat de o serie de regulamente (măsuri generale care completează standardele de bază comune sau măsuri detaliate necesare pentru punerea în aplicare a standardelor de bază comune<sup>[6]</sup>) adoptate de Comisie prin procedura comitetelor. Este demn de menționat faptul că normele de punere în aplicare ce conțin informații de securitate sensibile nu sunt publicate. Cadrul normativ al UE este bazat pe standarde comune obligatorii și următoarele principii de bază:

- statele membre sunt responsabile de securitatea zborurilor care își au originea pe teritoriul lor („responsabilitatea statului-gazdă”, cum prevede OACI);
- pasagerii, echipajul și bagajele sunt controlate înainte de a ajunge în aeronavă; mărfurile, corespondența și furniturile de la bord trebuie, de asemenea, să fie controlate înainte de a fi încărcate, excepție făcând cazul în care ele au fost supuse unor controale de securitate adecvate;
- statele membre își mențin dreptul de a aplica măsuri de securitate mai stricte în cazul în care consideră că acest lucru este necesar.

Cadrul normativ al UE ține seama de toate aspectele lanțului de transport aerian care pot afecta securitatea aeronavei și/sau infrastructura. Acestea includ: aeroportul, aeronava, pasagerii, bagajele, mărfurile, furniturile din aeroport și de la bord, echipamentele și personalul de securitate. Normele UE se aplică tuturor aeroporturilor din Uniune care sunt deschise aviației civile, tuturor operatorilor care furnizează servicii în aceste aeroporturi, inclusiv transportatorilor aerieni, și tuturor celorlalți operatori care aplică standarde de securitate aeronautică și care oferă bunuri sau servicii aeroporturilor sau prin intermediul acestora<sup>[7]</sup>. Standardele de securitate care trebuie aplicate pot fi totuși proporționale cu aeronava/operațiunea/traficul vizat(ă).

În acest context, fiecare stat membru desemnează o singură autoritate care este responsabilă cu coordonarea și monitorizarea punerii în aplicare a legislației în domeniul securității aeronautice și, în plus, elaborează și pune în aplicare un program național de securitate a aviației civile (în care se stabilesc rolurile și obligațiile tuturor operatorilor implicați). De asemenea, statele membre stabilesc și pun în aplicare un program național de control al calității (pentru determinarea nivelului de conformitate al operatorilor și stabilirea unor măsuri de remediere a deficiențelor), impun penalități în caz de încălcări și cooperează cu Comisia când aceasta efectuează inspecții pentru monitorizarea respectării normelor UE în materie de securitate aeronautică. Operatorii implicați trebuie să elaboreze și să implementeze un „program de securitate” pentru a se conforma legislației UE și programului național de securitate pentru aviația civilă

[5]JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

[6]Măsurile detaliate de implementare a standardelor de bază comune sunt consolidate în Regulamentul (UE) 2015/1998.

[7]Normele UE în materie de securitate aeronautică se aplică, de asemenea, Norvegiei, Islandei, Liechtensteinului și Elveției.



al statului membru în care se află. În ceea ce privește Comisia, aceasta efectuează inspecții neanunțate la aeroporturi și operatori, în cooperare cu autoritățile naționale responsabile cu securitatea aeronautică (aceste autorități fiind, de asemenea, supuse inspecțiilor) pentru a monitoriza punerea în aplicare a legislației UE.

Începând cu luna iulie 2014, transportatorii aerieni care doresc să transporte în UE marfă dintr-un aeroport din afara UE trebuie să respecte „programul ACC3” pentru a se asigura că marfa respectivă este supusă unui control fizic în conformitate cu standardele UE. În acest sens, autoritățile competente ale statelor membre în cauză efectuează verificări la fața locului în aeroporturile unor țări terțe, dacă acest lucru este relevant.

În vederea facilitării transportului aerian, Comisia poate recunoaște echivalența unor standarde de securitate aeronautică ale unor țări terțe, așa cum este în prezent cazul SUA, Canadei și al câtorva țări europene care nu sunt membre ale UE. În plus, începând cu iunie 2012, UE și SUA își recunosc reciproc regimurile de securitate a transportului aerian de marfă, atât în cadrul zborurilor pentru transport de mărfuri, cât și în cadrul zborurilor de pasageri. Prin urmare, transportatorii aerieni care transportă mărfuri între UE și SUA nu trebuie să se supună niciunei cerințe suplimentare a UE sau a SUA.

Cadrul legislativ actual le permite statelor membre să decidă asupra modului în care sunt suportate cheltuielile aferente securității aeriene. În 2009, Comisia a propus o directivă pentru a asigura aplicarea unor principii-cheie cum ar fi nediscriminarea între transportatori sau pasageri și corelarea cu nivelul costurilor<sup>[8]</sup>. Însă în propunerea respectivă nu s-a adoptat o poziție privind finanțarea publică și principiul „utilizatorul plătește”, care constituie chestiunea fundamentală, urmând să se decidă pe baza principiului subsidiarității cine va suporta cheltuielile aferente securității. Nefiind aprobată de legiuitor, această propunere a fost retrasă de Comisie în 2015.

## **ROLUL PARLAMENTULUI EUROPEAN**

Parlamentul European a fost dintotdeauna de părere că securitatea aviației civile este una dintre principalele preocupări ale UE și a sprijinit crearea unui sistem strict și eficace pentru prevenirea și evitarea atacurilor teroriste. În acest sens, Parlamentul a subliniat importanța drepturilor fundamentale ale cetățenilor și nevoia de a contrabalansa măsurile care vizează îmbunătățirea securității aeronautice prin garanții solide și adecvate care să urmărească protejarea vieții private, a demnității personale și a sănătății cetățenilor.

Printr-o rezoluție din 23 octombrie 2008, de exemplu, Parlamentul a forțat Comisia să își retragă și să își modifice o propunere privind scanerile corporale, iar în raportul său din 1 iunie 2011 a solicitat insistent ca, în cadrul controlului de securitate, să nu fie permisă utilizarea vreunei forme de tehnologie bazată pe radiații ionizante și, în plus, a recomandat să fie folosite doar figuri schematice, iar datele aferente să nu fie stocate

---

[8][COM\(2009\)0217](#).



sau salvate. Legislația în materie de scanere corporale adoptată în noiembrie 2011<sup>[9]</sup> îndeplinește aceste criterii.

În general, Parlamentul este de părere că procedura comitetelor nu este adecvată în sectorul securității aeronautice, cel puțin în cazul măsurilor care au un impact asupra drepturilor cetățenilor. Prin urmare, în raportul său din iunie 2011, Parlamentul a solicitat să fie implicat pe deplin prin procedura de codecizie (lucru care nu s-a întâmplat însă până în prezent).

În ceea ce privește finanțarea măsurilor de securitate, Parlamentul este de părere că taxele percepute pentru măsurile de securitate ar trebui să includă numai costurile aferente securității, iar statele membre care aplică măsuri mai stricte ar trebui să suporte singure costurile suplimentare rezultate.

Decizii relevante ale Parlamentului European:

- Rezoluția din 23 octombrie 2008 privind impactul măsurilor de siguranță aeriană și al scanerelor corporale asupra drepturilor omului, intimității, demnității personale și protecției datelor<sup>[10]</sup>;
- Rezoluția legislativă din 5 mai 2010 referitoare la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind tarifele de securitate aviatică<sup>[11]</sup>;
- Rezoluția din 6 iulie 2011 referitoare la securitatea aeriană, în special scanerele de securitate<sup>[12]</sup>.

Esteban Coito  
05/2019

---

[9]Regulamentele (UE) ale Comisiei nr. 1141/2011 (JO L 293, 11.11.2011) și 1147/2011 (JO L 294, 12.11.2011).

[10]JO C 15 E, 21.1.2010, p. 71.

[11]JO C 81 E, 15.3.2011, p. 164.

[12]JO C 33 E, 5.2.2013, p. 125.

