

Bruxelas, 19 de junho de 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

NOTA DE ENVIO

de: Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine
DEPREZ, diretora

para: Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia

n.º doc. Com.: COM(2026) 229 final

Assunto: RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO
CONSELHO
RELATÓRIO ANUAL DE 2024 SOBRE A APLICAÇÃO DO
REGULAMENTO (CE) N.º 300/2008 RELATIVO AO
ESTABELECIMENTO DE REGRAS COMUNS NO DOMÍNIO DA
SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

Envia-se em anexo, à atenção das delegações, o documento COM(2026) 229 final.

Anexo: COM(2026) 229 final



Bruxelas, 18.5.2026
COM(2026) 229 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**RELATÓRIO ANUAL DE 2024 SOBRE A APLICAÇÃO DO REGULAMENTO (CE)
N.º 300/2008 RELATIVO AO ESTABELECIMENTO DE REGRAS COMUNS NO
DOMÍNIO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL**

1. INTRODUÇÃO

Nos termos do artigo 16.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008¹, a Comissão deve apresentar anualmente um relatório ao Parlamento Europeu, ao Conselho e aos Estados-Membros, informando-os da aplicação do referido regulamento e do seu impacto na melhoria da segurança da aviação.

Em 2024, os serviços da Comissão continuaram a aplicação das medidas anunciadas no documento de trabalho dos serviços da Comissão intitulado «Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking» (Trabalhar no sentido de uma política de segurança da aviação reforçada e mais resiliente: um balanço). A fase de execução das 14 ações emblemáticas identificadas no presente documento decorreu ao longo de 2024, em conjunto com os Estados-Membros. Este trabalho centrou-se na nova base de referência em matéria de segurança da aviação e na promoção do desenvolvimento da inovação, em consonância com a Estratégia da UE para a Segurança da Aviação.

2. OCORRÊNCIAS E PERSPETIVAS DE AMEAÇA

A Comissão, juntamente com as agências competentes, manteve um diálogo contínuo e um acompanhamento regular das ameaças emergentes à segurança da aviação, incluindo as de natureza híbrida, com os Estados-Membros e outras partes interessadas, a fim de reforçar os conhecimentos e a capacidade de reação a essas ameaças, gerindo eficazmente o risco.

2.1 Terrorismo e ameaças híbridas

O terrorismo e o extremismo violento continuam a representar uma ameaça significativa para a União Europeia e os seus Estados-Membros, nomeadamente por parte das redes jihadistas mundiais, enquanto o nível global de ameaça continua a ser significativo. Acontecimentos desestabilizadores internos e externos contribuíram para a intensificação da radicalização, o aumento da tensão e da polarização social, podendo conduzir ao terrorismo e ao extremismo violento em toda a União. Os terroristas operam além-fronteiras, tirando partido de novas tecnologias e de novas formas de atuar. A propagação de informações falsas e de desinformação em linha e o seu potencial para a radicalização continuam a ser uma preocupação fundamental. Num ambiente mais descentralizado e volátil, intervenientes terroristas e extremistas violentos difusos ligam-se e inspiram-se uns aos outros para além da ideologia ou da filiação num grupo.

¹ Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, relativo ao estabelecimento de regras comuns no domínio da segurança da aviação civil e que revoga o Regulamento (CE) n.º 2320/2002 (JO L 97 de 9.4.2008, p. 72).

Os conflitos na região do Médio Oriente aumentaram a ameaça à segurança interna da UE e têm um potencial considerável de mobilização e radicalização, o que poderá ativar uma série de novos vetores de ameaças em toda a Europa. O conflito aumentou consideravelmente o volume de conteúdos extremistas em linha, incluindo propaganda terrorista, conteúdos antissemitas e antimuçulmanos e narrativas polarizantes.

A aviação civil continua a ser um alvo de grande visibilidade, prevendo-se que as ameaças e os desafios evoluam, com uma provável maior diversidade de formas de ataque. As ameaças internas e o terrorismo doméstico continuam a ser um domínio que merece especial atenção. As zonas de conflito continuarão a proporcionar aos terroristas um ambiente que oferece oportunidades para adquirir equipamento de utilização militar mais sofisticado.

Embora a guerra de agressão da Federação da Rússia contra a Ucrânia tenha, até à data, tido um impacto limitado na ameaça terrorista e no extremismo violento na UE, conduziu a um aumento da ameaça híbrida contra a segurança interna da UE, através de um aumento da desinformação, dos ciberataques, das tentativas de instrumentalização da migração e das ações de sabotagem contra infraestruturas críticas, incluindo a segurança da carga aérea.

2.2 Incidentes relacionados com a segurança da carga aérea

A partir de julho de 2024, teve lugar uma série de atos de interferência ilícita na cadeia de abastecimento segura de carga e correio (aéreos) na Europa. Estes incidentes envolveram a utilização de engenhos incendiários improvisados (EII), que mobilizaram esforços dos governos e da indústria, a nível da UE e a nível internacional, para refletir sobre vulnerabilidades e soluções para melhorar a resiliência. A Comissão, juntamente com os Estados-Membros e as partes interessadas do setor, desenvolveu um conjunto de medidas preventivas que contribuem para mitigar as formas de ataque utilizadas e reforçar a cadeia de abastecimento de carga aérea.

2.3 Cibersegurança

À medida que a aviação civil se torna cada vez mais interligada e digitalizada, as ciberameaças representam riscos crescentes para a segurança, a proteção e a eficiência da aviação. Os ciberataques que visam o setor dos transportes podem ter consequências desastrosas e conduzir a perturbações económicas significativas. Em 2024, foram comunicados mais de 8 500 ciberataques que afetaram várias partes interessadas do setor da aviação. Os principais tipos de incidentes são sítios Web fraudulentos, *phishing*, programas maliciosos e ataques distribuídos de negação de serviço (DDoS). Os principais alvos foram os utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos, os prestadores de serviços de navegação aérea e a sua cadeia de abastecimento².

² Relatório EUROCONTROL/EATM-CERT 2025 sobre o ciberespaço na aviação.

A motivação subjacente aos ciberataques é variada. Embora os ganhos financeiros sejam a motivação mais comum, alguns são motivados pela ideologia ou feitos em nome de intervenientes estatais hostis.

Neste ambiente complexo, os esforços centraram-se na aplicação rápida e eficaz das iniciativas regulamentares existentes, assegurando a sua operacionalização plena e aplicação coerente.

3. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

3.1 Aeronaves não tripuladas

Tal como indicado na «Estratégia Drone 2.0»³, a Comissão comprometeu-se a ponderar se era necessária uma alteração das regras de segurança da aviação para assegurar que as autoridades da aviação e os aeroportos aumentam a sua resiliência quando confrontados com os riscos colocados por drones não cooperantes e não autorizados.

Os serviços da Comissão realizaram um exercício específico de avaliação dos riscos, concluído no primeiro trimestre de 2024, sobre o risco que as aeronaves não tripuladas (UA) não cooperantes e não autorizadas representam para a aviação civil e as instalações aeroportuárias. O âmbito do exercício de avaliação dos riscos abrangeu principalmente a ameaça colocada pela utilização de UA para fins terroristas. Não foram considerados cenários híbridos que envolvessem intervenientes estatais.

O resultado final salientou que, nessa altura, o risco de exposição da aviação civil e das instalações aeroportuárias a ataques intencionais perpetrados por terroristas com recurso a UAV não era significativo. Consequentemente, esse risco residual não impôs a necessidade de uma revisão das regras de segurança da aviação existentes.

3.2 Zonas de conflito

No âmbito do Sistema de Alerta para Zonas de Conflito da UE, continuaram a realizar-se em 2024, trimestralmente, avaliações de riscos comuns, sob a liderança do grupo de avaliação integrada dos riscos para a segurança da aviação da UE, incluindo os Estados-Membros da UE, o Centro de Situação e de Informações da UE (INTCEN) do Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE) e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). O objetivo deste exercício é partilhar atempadamente informações sobre a avaliação dos riscos para a aviação civil da UE decorrentes das zonas de conflito, a fim de apoiar a mitigação dos riscos. Em caso de urgência, são organizadas reuniões excecionais.

³ Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu e ao Comité Das Regiões, «Estratégia Drone 2.0 para um ecossistema de aeronaves não tripuladas inteligente e sustentável na Europa», COM(2022) 652 final de 29 de novembro de 2022.

O grupo realizou quatro reuniões trimestrais em 2024 e três reuniões urgentes *ad hoc*, em particular no que respeita ao conflito no Médio Oriente e ao seu impacto na aviação civil da UE. Tal levou à publicação de três novos Boletins de Informação sobre a Zona de Conflitos (CZIB), à retirada de um CZIB e à prorrogação da validade de 11 CZIB⁴.

O processo integrado de avaliação dos riscos para a segurança da aviação da UE também proporciona capacidades de avaliação dos riscos e apoia o processo de tomada de decisões (mitigação dos riscos) no que diz respeito à segurança da carga aérea e às normas de segurança da aviação.

4. QUADRO LEGISLATIVO E INSTRUMENTOS COMPLEMENTARES

4.1 Quadro legislativo

A aviação civil continua a ser um alvo aliciante para intervenientes hostis e a luta contra esta ameaça exige a aplicação de medidas de proteção proporcionadas e baseadas no risco. Por conseguinte, a Comissão e os Estados-Membros adaptam, em permanência, as medidas de mitigação, de modo a alcançar o mais elevado nível de segurança, minimizando simultaneamente os efeitos adversos nas operações.

O Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 foi alterado em maio de 2024 pelo Regulamento de Execução (UE) 2024/1255⁵. Este último introduz alterações que se revelaram necessárias em função da evolução da situação de ameaça e de risco, bem como de recentes desenvolvimentos tecnológicos, e que introduziram um regime de aprovação e supervisão dos transportadores que, em muitos casos, assegura o transporte de superfície de carga e correio aéreos seguros em nome de agentes reconhecidos e expedidores conhecidos. Um aeroporto⁶ foi também acrescentado à lista dos países terceiros reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns sobre a segurança da aviação. Uma segunda alteração do Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 foi adotada em julho de 2024 pelo Regulamento de Execução (UE) 2024/2108⁷, que reintroduziu temporariamente um limite de volume mais baixo para o rastreio de líquidos, aerossóis e géis (LAG) utilizando sistemas de deteção de explosivos para equipamento de bagagem de cabina (EDSCB) que cumprem a norma C3, e apelou a uma melhoria dos algoritmos de deteção utilizados por essa tecnologia.

⁴ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>.

⁵ Para mais informações, consultar o anexo 2.

⁶ Aeroporto de Svalbard no Reino da Noruega.

⁷ Para mais informações, consultar o anexo 2.

4.2 Base de dados da União sobre a segurança da cadeia de abastecimento

A base de dados da União⁸ relativa à segurança da cadeia de abastecimento constitui o único instrumento jurídico usado para consulta, quando se aceitam remessas de outro agente reconhecido ou de um expedidor conhecido. Esta base de dados inclui igualmente uma lista de equipamento de segurança da aviação civil aprovado, ao qual foi concedido um «Selo UE» («EU Stamp»).

No final de 2024, a base de dados continha cerca de 37 000 registos de agentes reconhecidos, expedidores conhecidos, fornecedores conhecidos de provisões do aeroporto, validadores independentes, companhias aéreas de ACC3, fornecedores reconhecidos, agentes reconhecidos e expedidores conhecidos de países terceiros, equipamento de segurança, aeroportos e utilizadores. A sua taxa de disponibilidade foi de 99,99 %, o que significa que, em 2024, esteve indisponível durante menos de 30 minutos.

4.3 Informações antecipadas relativas à carga antes do carregamento (PLACI)

Os operadores económicos responsáveis pela introdução de remessas no território aduaneiro da União (como destino ou local de trânsito) provenientes de países terceiros por via aérea têm de apresentar por via eletrónica informações antecipadas relativas à carga às autoridades aduaneiras da UE. Estes dados são analisados para efeitos de segurança da aviação civil pelas autoridades aduaneiras do primeiro ponto de entrada na UE, utilizando o novo sistema de controlo das importações (ICS2).

O resultado da análise de risco baseada nas informações PLACI pode exigir a aplicação de medidas específicas de mitigação do risco para a segurança da aviação, incluindo uma possível sinalização ou instrução para «não carregar» (DNL — Do Not Load). Estas devem ser aplicadas pelos operadores económicos envolvidos na cadeia de abastecimento da UE antes de a remessa ser carregada a bordo de um voo com destino à UE.

Em 2024, foram registados cerca de 141 milhões de pedidos de PLACI, o que levou à emissão de cerca de 1 400 pedidos de rastreio, mas não houve pedidos de não carregamento das mercadorias (DNL). A maioria dizia respeito a remessas expresso, a que se seguiam a carga postal e a carga aérea geral.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

5. INSPEÇÕES E OUTRAS ATIVIDADES DE CONTROLO DA CONFORMIDADE

5.1 Considerações gerais

O Regulamento (CE) n.º 300/2008 tem como objetivo evitar qualquer interferência ilícita contra a aviação civil, de modo a proteger pessoas e bens. Embora o regulamento exija que os Estados-Membros controlem regularmente o cumprimento da aplicação das normas de base comuns sobre a segurança da aviação por parte dos aeroportos, das transportadoras aéreas e de outras entidades e assegurem a rápida deteção e correção de falhas, o papel atribuído à Comissão pelo legislador consiste em acompanhar a aplicação efetiva deste requisito jurídico pelos Estados-Membros da UE/EEE⁹.

Nos termos do artigo 15.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, a Comissão deve efetuar inspeções e, se for caso disso, fazer recomendações destinadas a melhorar a segurança da aviação. Para cumprir este objetivo de monitorização, o sistema de supervisão da Comissão abrange as atividades dos Estados-Membros na criação, manutenção e aplicação de um programa nacional eficaz de segurança da aviação civil e de um programa nacional eficaz de controlo da qualidade da aviação civil.

Para o efeito, a Comissão criou um sistema de controlo da conformidade com dois níveis, ou seja, as suas próprias inspeções complementadas pela avaliação dos relatórios anuais dos Estados-Membros sobre as atividades de monitorização nacionais.

Desde 2010, a taxa de conformidade identificada durante as inspeções da Comissão manteve-se estável, em torno dos 80 %. No entanto, a aplicação eficaz de algumas medidas deixa margem para melhorias e exige esforços continuados das partes interessadas do setor, das autoridades competentes e da Comissão.

5.2 Frequência e âmbito das inspeções

A Comissão inspeciona as administrações dos Estados-Membros responsáveis pela segurança da aviação [«autoridades competentes», nos termos do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008], bem como aeroportos, operadores e entidades que aplicam normas de segurança da aviação.

O número, a frequência e o âmbito destas inspeções estão estabelecidos na estratégia da Direção-Geral da Mobilidade e dos Transportes (DG MOVE) para controlar a aplicação das normas de segurança da aviação da UE. São tomados em conta o nível da atividade da aviação em cada Estado-Membro, uma amostra representativa da tipologia das operações aeroportuárias, o nível de cumprimento na aplicação das regras de segurança da aviação, os resultados de anteriores inspeções da Comissão, as avaliações

⁹ Espaço Económico Europeu: 27 Estados-Membros da UE, a Noruega, a Islândia e a Suíça. O Órgão de Fiscalização da EFTA (OFE) é responsável pela realização de inspeções de segurança da aviação na Noruega e na Islândia. No que diz respeito à Suíça, a Comissão realiza inspeções de segurança da aviação neste país com base num acordo bilateral.

dos relatórios anuais nacionais de controlo da qualidade, os incidentes de segurança ocorridos («atos de interferência ilícita»), os níveis de ameaça, e outros fatores e avaliações.

Para a Comissão obter uma garantia adequada do nível de cumprimento por parte dos Estados-Membros, foi adotada uma abordagem de controlo plurianual. Assim, a prova da aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e da respetiva legislação de execução por cada Estado-Membro é obtida com base num ciclo de dois anos, através da inspeção da respetiva autoridade competente ou da inspeção de, pelo menos, um dos seus aeroportos.

Além disso, a prova da aplicação das normas de base comuns em matéria de segurança da aviação é obtida com base num ciclo de cinco anos, mediante uma seleção de, pelo menos, 15 % da totalidade de aeroportos da UE abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 300/2008, incluindo o maior aeroporto em termos de volume de passageiros de cada Estado-Membro. As inspeções efetuadas pela Comissão nos aeroportos selecionados constituem um forte indicador do nível de cumprimento geral em cada Estado-Membro.

5.3 Procedimentos e metodologia das inspeções

O Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão¹⁰ estabelece os procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação. Inclui, nomeadamente, disposições em matéria de habilitações e poderes dos inspetores da Comissão¹¹.

A metodologia utilizada para realizar estas inspeções foi elaborada em estreita cooperação com as autoridades dos Estados-Membros no domínio da segurança da aviação e com base na verificação da aplicação efetiva de medidas de segurança.

5.4 Inspeções efetuadas pela Comissão

A Comissão dispôs de uma equipa ativa composta por oito inspetores de segurança da aviação a tempo inteiro, apoiados por um grupo de cerca de 80 auditores nacionais nomeados pelos Estados-Membros e elegíveis para participar nas inspeções da Comissão.

A participação de auditores nacionais nas inspeções da Comissão contribui igualmente para um sistema de avaliação pelos pares e permite a divulgação de metodologias e boas práticas entre os Estados-Membros e os países associados¹².

¹⁰ Regulamento (UE) n.º 72/2010 da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, que estabelece procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação (JO L 23 de 27.1.2010, p. 1).

¹¹ Cf. artigos 4.º e 5.º.

¹² Ver anexo 1, com o resumo de todas as atividades de controlo da conformidade por parte da Comissão e do OFE, em 2024.

5.4.1 Inspeções às autoridades competentes nacionais

As inspeções às autoridades competentes destinam-se a verificar se os Estados-Membros dispõem dos instrumentos necessários — incluindo um programa nacional de controlo da qualidade, a autoridade jurídica e recursos adequados — para poderem aplicar adequadamente a legislação de segurança da aviação da UE.

No âmbito do seu sexto ciclo de inspeções pelas autoridades competentes, a Comissão procedeu a cinco inspeções em 2024. Os Estados-Membros inspecionados em 2024 alinharam efetivamente os programas nacionais de segurança da aviação com a legislação da UE, dotaram as suas autoridades competentes dos poderes de execução necessários para controlar e fazer cumprir todos os requisitos do regulamento e dos seus atos de execução, asseguraram a disponibilidade de um número suficiente de auditores para a realização de atividades de controlo da conformidade e implementaram a maior parte dos requisitos relacionados com a formação em matéria de segurança.

No entanto, as inspeções salientaram a necessidade de esforços adicionais nos seguintes domínios: manter os programas nacionais de segurança da aviação civil atualizados em conformidade com as alterações legislativas e definir claramente as responsabilidades relativas à execução das normas de base comuns; assegurar o pleno alinhamento dos programas de segurança dos aeroportos, operadores e entidades com a legislação da União e com os programas nacionais de segurança da aviação civil e a monitorização dos mesmos; a normalização dos processos de certificação e recertificação dos operadores de dispositivos de raios-X a nível nacional; o pleno desenvolvimento de formação no âmbito da cibersegurança; a aplicação plena da metodologia necessária para as inspeções e os elementos a incluir na comunicação de informações sobre o controlo da conformidade a nível nacional, bem como o cumprimento dos requisitos relativos ao processo de comunicação de informações (por exemplo, entrega atempada dos relatórios e dos ofícios de encerramento, etc.). Além disso, em alguns Estados-Membros, determinadas funções não foram plenamente desempenhadas devido à atribuição inadequada de tarefas. Estas incluíram a monitorização dos aeroportos, das transportadoras aéreas e de algumas entidades com responsabilidades em matéria de segurança e dos respetivos programas de segurança. Além disso, ao efetuarem as inspeções, as autoridades não abrangeram sistematicamente toda a gama de medidas de segurança diretamente relacionadas ou não realizaram testes em todas as áreas exigidas. As verificações no local realizadas nos aeroportos revelaram que a eficácia das atividades de monitorização nacionais poderia ainda ser melhorada em todos os Estados-Membros inspecionados.

5.4.2 Inspeções iniciais aos aeroportos

Em 2024, a Comissão efetuou 17 inspeções iniciais aos aeroportos com vista a verificar se as autoridades competentes controlavam de forma adequada a aplicação efetiva das medidas de segurança da aviação, e a sua capacidade para detetar e corrigir rapidamente eventuais deficiências. Quaisquer deficiências detetadas pelos inspetores da Comissão

necessitam de ser corrigidas dentro de um determinado prazo. Os relatórios de inspeção são partilhados com todos os Estados-Membros.

Após o 15.º ano de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os resultados das inspeções refletem os esforços envidados pelas autoridades competentes e pelo setor. A maioria dos requisitos de segurança foi corretamente aplicada. No entanto, as inspeções salientaram aspetos a melhorar na aplicação efetiva de algumas medidas, tais como, por exemplo, no rastreio e no controlo de acessos a zonas restritas de segurança, nos controlos de segurança das provisões, bem como no domínio da cibersegurança.

5.4.3 Inspeções de acompanhamento

Nos termos do artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 72/2010, a Comissão realiza periodicamente um certo número de inspeções de acompanhamento. Essas inspeções são agendadas sempre que são identificadas várias deficiências graves durante a inspeção inicial, mas também numa base aleatória, para verificar se as autoridades competentes estão investidas dos poderes necessários para exigir a retificação das eventuais deficiências detetadas nos prazos fixados. Em 2024, foram realizadas quatro inspeções de acompanhamento.

5.5 Avaliações dos relatórios anuais de controlo da qualidade apresentados pelos Estados-Membros

O ponto 18 do anexo do Regulamento (CE) n.º 300/2008 exige que os Estados-Membros apresentem anualmente à Comissão um relatório sobre as medidas tomadas para cumprir as obrigações que lhes incumbem e sobre a situação da segurança da aviação nos seus aeroportos.

A avaliação destes relatórios, para além das suas próprias inspeções regulares, constitui um instrumento para a Comissão acompanhar de perto a aplicação de medidas nacionais de controlo da qualidade, o que, por sua vez, permite detetar e corrigir rapidamente as deficiências em cada Estado-Membro.

A avaliação inclui uma análise da monitorização regular de aeroportos, transportadoras aéreas e outras entidades com responsabilidades no domínio da segurança da aviação, assim como o tempo empregado pelos auditores no terreno, o âmbito e a frequência de uma combinação adequada de atividades de controlo da conformidade, os níveis de conformidade de âmbito nacional, as atividades de acompanhamento e a utilização dos poderes de execução.

A qualidade dos relatórios anuais e das informações fornecidas pelos Estados-Membros mantém-se constante, tendo sido alcançada uma maior harmonização em 2024.

Foi enviada uma avaliação formal exaustiva aos Estados-Membros, destacando, sempre que necessário, sugestões sobre a forma de melhorar ou de canalizar melhor os esforços nacionais.

5.6 Avaliações dos aeroportos de países terceiros

A Comissão realiza avaliações no contexto dos acordos relativos ao controlo de segurança único (CSU) entre a UE e países terceiros. O objetivo é confirmar que a aplicação de determinadas medidas de segurança continua a ser de nível equivalente ao da aplicação da legislação da UE em matéria de segurança da aviação. Em 2024, foram realizadas três avaliações, nomeadamente nos Estados Unidos, no Montenegro e em Singapura.

5.7 Processos abrangidos pelo artigo 15.º e processos judiciais

No caso de as deficiências detetadas na aplicação das medidas de segurança num aeroporto serem suficientemente graves para terem um impacto significativo no nível global de segurança da aviação civil da União, a Comissão deve aplicar o artigo 15.º do Regulamento (UE) n.º 72/2010. Significa isso que as autoridades competentes de todos os Estados-Membros são alertadas para a situação e que os voos provenientes do aeroporto abrangido pelo artigo 15.º devem ser tratados como voos provenientes de um país terceiro, o que implica a obrigação de os aeroportos recetores aplicarem medidas de segurança compensatórias relativamente aos passageiros em trânsito e respetivas bagagens à chegada, bem como às aeronaves em que chegaram. Em 2024, não se registou qualquer ocorrência deste tipo.

A Comissão tem igualmente a possibilidade de instaurar processos por infração em conformidade com o artigo 258.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, em especial em casos de demora na correção das deficiências ou de recorrência das mesmas. Em 2024, não foi instaurado qualquer processo deste tipo.

6. REUNIÕES E EVENTOS

Em 2 de maio de 2024, a Comissão organizou a segunda Conferência sobre a Cibersegurança dos Transportes, que abrangeu todos os modos de transporte. O evento fez o balanço da evolução desde a primeira conferência sobre a cibersegurança dos transportes, em 2019, com o objetivo de identificar as lacunas que subsistem, incentivar um intercâmbio de práticas e ideias entre as diferentes comunidades, bem como fazer face à evolução das ameaças à cibersegurança que o setor dos transportes enfrenta.

A Comissão lançou o Subgrupo para a Cibersegurança da Aviação em fevereiro de 2024, dando início a uma série estruturada de reuniões plenárias e sessões específicas do grupo de missão, com base no mandato definido pelo Grupo de Trabalho para a Cibersegurança da Aviação. O objetivo foi promover a cooperação entre as autoridades de segurança operacional da aviação, de segurança intrínseca da aviação e de cibersegurança, a fim de facilitar o alinhamento e a conformidade entre a Diretiva

SRI 2¹³ e as normas específicas da aviação. Procurou-se ainda evitar potenciais lacunas ou duplicações das obrigações em matéria de cibersegurança e minimizar os encargos administrativos e operacionais desnecessários.

A Comissão e a Administração de Segurança dos Transportes dos EUA (TSA) organizaram a segunda Cimeira EUA-UE sobre a segurança da carga aérea em Dublin, Irlanda, em novembro de 2024. O evento constituiu uma oportunidade para identificar ameaças e riscos para a carga aérea e para aplicar coletivamente estratégias de mitigação.

A fim de fornecer aos Estados-Membros informações sobre as inspeções, promover a transparência e harmonizar as metodologias de controlo da conformidade, a Comissão organizou uma reunião anual e formação destinadas aos inspetores nacionais da AVSEC, em outubro de 2024.

7. DIÁLOGO INTERNACIONAL

7.1 Considerações gerais

A Comissão prosseguiu a sua contribuição para a segurança da aviação a nível mundial, colaborando com organismos internacionais, como a Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC) e com os principais parceiros comerciais, trabalhando em estreita colaboração com os Estados-Membros, a fim de assegurar a coordenação das posições da UE. Foram igualmente realizados diálogos com determinados países terceiros, como os EUA, o Canadá, a Austrália, Singapura e o Reino Unido.

7.2 Organismos internacionais

A UE participou ativamente, na qualidade de observador, na reunião anual do Painel de Segurança da Aviação da OACI (AVSECP/35), que teve lugar de 22 a 26 de abril de 2024, bem como na terceira reunião do Painel de Cibersegurança da OACI (CYSECP/3), que teve lugar de 3 a 7 de junho de 2024.

7.3 Países terceiros

No contexto das relações com os Estados Unidos em matéria de segurança da aviação, o Grupo UE-EUA de Cooperação em matéria de Segurança dos Transportes (TSCG) visa promover a cooperação em vários domínios de interesse mútuo. Assegura a continuidade do funcionamento das disposições de controlo de segurança único (CSU)

¹³ Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 e a Diretiva (UE) 2018/1972 e revoga a Diretiva (UE) 2016/1148 (Diretiva SRI 2).

e do reconhecimento mútuo dos respetivos regimes de carga e correio aéreos da UE e dos EUA. A 33.ª reunião do TSCG realizou-se em 10 e 11 de setembro de 2024.

Em aplicação do artigo 435.º do Acordo de Comércio e Cooperação entre a UE e o Reino Unido, a cooperação UE-Reino Unido para a segurança da aviação assegura a cooperação em matéria de segurança da aviação, a troca de informações, o debate e a partilha de boas práticas e o desenvolvimento de acordos de cooperação entre peritos técnicos. A 4.ª reunião UE-Reino Unido sobre a cooperação em matéria de segurança da aviação teve lugar em 15 de maio e a 5.ª reunião em 31 de outubro de 2024.

Em conformidade com o direito da UE, a Comissão celebrou acordos em matéria de CSU que reconhecem que as normas de segurança aplicadas em alguns países terceiros ou aeroportos de países terceiros são equivalentes às normas da UE¹⁴. Prosseguiram os debates sobre o CSU com o Japão, mas as diferenças entre os regimes aplicados não permitiram, de momento, avançar com o mesmo. Em 2024, não se concluíram novos acordos em matéria de CSU.

Quanto ao reforço das capacidades, o projeto «Segurança da Aviação Civil em África, na Ásia e no Médio Oriente» (CASE II), financiado pela Comissão Europeia com um orçamento de 8 milhões de EUR e executado pela CEAC, foi prosseguido em 2024. As atividades realizadas por peritos em segurança da aviação incluíram ateliês, webinários e atividades bilaterais a nível nacional¹⁵. O objetivo geral do CASE II é combater a ameaça do terrorismo para a aviação civil através de parcerias com Estados das três regiões, a fim de reforçar os seus regimes de segurança da aviação¹⁶.

8. CONCLUSÕES

Os incidentes de carga aérea ocorridos em julho de 2024 salientaram graves riscos para a aviação. Os operadores de transportes podem ser tanto alvos como instrumentos para

¹⁴ A UE concluiu acordos em matéria de CSU com os EUA, o Canadá, Singapura, Montenegro, Sérvia e Reino Unido.

¹⁵ O ano de 2024 registou o maior volume e diversidade de atividades realizadas desde o lançamento do projeto, com um total de 77 atividades realizadas em Estados parceiros em benefício de 1 117 participantes, o que representa um aumento homólogo de 15 % em relação ao número total de atividades realizadas em 2023 e mais do dobro do número de atividades realizadas em 2022 (35 atividades). Estas atividades consistiram em 48 atividades de formação bilaterais, 17 atividades de formação multilateral, seis atividades de mentoria, dois ateliês regionais, um atelier inter-regional e no financiamento de três ações de avaliação «APEX in Security». No total, foram realizadas 208 atividades a nível nacional e à distância desde o início do projeto. Deste total, 177 foram realizadas no país em benefício de 83 Estados parceiros e Estados-Membros da UE/CEAC. Em termos de mobilização de conhecimentos especializados, 30 peritos de 14 Estados-Membros da UE/CEAC contribuíram para a realização de 19 atividades (24 %) e 32 peritos de 16 autoridades da aviação civil (AAC) de Estados Parceiros contribuíram para a realização de atividades de formação e ateliês. A equipa do projeto também acolheu dois funcionários destacados (um de Marrocos e um dos Camarões).

¹⁶ Os Estados Parceiros são selecionados com base em critérios objetivos, tais como o compromisso/a capacidade de um determinado Estado para beneficiar plenamente das atividades de reforço das capacidades realizadas pelo projeto, ou a ausência de uma eventual duplicação com outras iniciativas de reforço das capacidades, bilaterais ou multilaterais.

agentes mal-intencionados. Os atuais instrumentos jurídicos da UE reforçaram a segurança da aviação, mas os elevados níveis de ameaça exigem meios de intercâmbio rápido de informações e de reação, conforme necessário.

A Comissão está a colaborar com os Estados-Membros para alterar a legislação de execução em vigor no domínio da segurança da aviação, a fim de partilhar informações classificadas sobre ocorrências relacionadas com a segurança da aviação. O esforço contínuo para reforçar as normas de segurança da aviação implicará também o reforço da legislação em matéria de segurança da aviação, a fim de permitir medidas de resposta imediata, mantendo simultaneamente a zona de controlo de segurança único nos aeroportos da UE.

Garantir a segurança das operações de aviação no ar e em terra é uma condição fundamental para o desenvolvimento da aviação comercial. O melhor sistema regulamentar de segurança da aviação combina a inovação com a estabilidade e mantém sempre o mais elevado nível de segurança. Em 2024, a Comissão prosseguiu o seu trabalho para garantir um sistema de segurança da aviação nesses moldes, respondendo simultaneamente aos desafios atuais e futuros e em estreita cooperação tanto com as entidades reguladoras como com as partes interessadas.