

Bruxelles, 19 iunie 2026
(OR. en)

10901/26

AVIATION 106

NOTĂ DE ÎNSOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 229 final
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU RAPORTUL ANUAL PE 2024 REFERITOR LA PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI (CE) NR. 300/2008 PRIVIND NORME COMUNE ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII AVIAȚIEI CIVILE

În anexă, se pune la dispoziția delegațiilor documentul COM(2026) 229 final.

Anexă: COM(2026) 229 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.5.2026
COM(2026) 229 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**RAPORTUL ANUAL PE 2024 REFERITOR LA PUNEREA ÎN APLICARE A
REGULAMENTULUI (CE) NR. 300/2008 PRIVIND NORME COMUNE ÎN
DOMENIUL SECURITĂȚII AVIAȚIEI CIVILE**

1. INTRODUCERE

În conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008¹, Comisia prezintă anual Parlamentului European, Consiliului și statelor membre un raport privind aplicarea regulamentului menționat și influența acestuia asupra îmbunătățirii securității aeronautice.

În 2024, serviciile Comisiei au continuat implementarea acțiunilor anunțate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei (SWD) intitulat *Working towards an enhanced and more resilient aviation security policy: a stocktaking* (Către o politică de securitate aeronautică îmbunătățită și mai rezilientă: o evaluare). Etapa de punere în aplicare a celor 14 acțiuni emblematiche identificate în prezentul document s-a desfășurat pe parcursul anului 2024, împreună cu statele membre. Această activitate s-a axat pe noul nivel de referință în materie de securitate aeronautică și pe stimularea dezvoltării inovării în conformitate cu Strategia UE în materie de securitate aeronautică.

2. EVENIMENTE ȘI PERSPECTIVE ÎN MATERIE DE AMENINȚĂRI

Comisia, împreună cu agențiile relevante, a menținut un dialog permanent cu statele membre și cu alte părți interesate cu privire la amenințările emergente la adresa securității aviației, inclusiv cele de natură hibridă, precum și o monitorizare periodică a acestora pentru a consolida cunoștințele și capacitatea de a reacționa la aceste amenințări, gestionând în mod eficace riscul.

2.1 Terorismul și amenințările hibride

Terorismul și extremismul violent, în special din partea rețelelor jihadiste care operează la nivel mondial, continuă să reprezinte o amenințare semnificativă la adresa Uniunii Europene și a statelor sale membre, în timp ce nivelul general de amenințare rămâne ridicat. Evenimentele interne și externe destabilizatoare au contribuit la intensificarea radicalizării, la sporirea tensiunilor și la polarizarea socială, fapt ce ar putea conduce la terorism și la extremism violent în întreaga Uniune. Teroriștii acționează dincolo de frontiere, mobilizând noi tehnologii și moduri de operare. Răspândirea informării greșite și a dezinformării online și potențialul de radicalizare al acestora rămân o preocupare majoră. Într-un mediu tot mai descentralizat și mai volatil, actori teroriști și extremiști violenți răspândiți pe întregul glob intră în legătură și se inspiră reciproc dincolo de ideologie sau de afilierea la un anumit grup.

Conflictele din regiunea Orientului Mijlociu au sporit amenințarea la adresa securității interne a UE și au un potențial considerabil de mobilizare și radicalizare care ar putea

¹ Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 (JO L 97, 9.4.2008, p. 72).

activa o serie de noi vectori de amenințare în întreaga Europă. Conflictul a sporit considerabil volumul conținutului extremist online, inclusiv al propagandei teroriste, al conținutului antisemit și antimusulman și al discursurilor polarizante.

Aviația civilă rămâne o țintă foarte vizibilă, în timp ce se preconizează că amenințările și provocările vor evolua, cu o posibilă creștere a diversității modurilor de operare utilizate în cazul atacurilor. Trebuie să se acorde în continuare o atenție deosebită amenințărilor din interior și terorismului autohton. Zonele de conflict vor oferi în continuare teroriștilor un mediu care le dă posibilitatea de a achiziționa echipamente militare mai sofisticate.

Deși războiul de agresiune al Federației Ruse împotriva Ucrainei a avut până în prezent un impact limitat asupra amenințării teroriste și a extremismului violent în UE, acesta a condus la o amenințare hibridă sporită la adresa securității interne a UE, prin intensificarea dezinformării, a atacurilor cibernetice, a încercărilor de instrumentalizare a migrației și a acțiunilor de sabotare a infrastructurii critice, inclusiv a securității transportului aerian de mărfuri.

2.2 Incidente legate de securitatea transportului aerian de marfă

Începând din iulie 2024, au avut loc o serie de acte de intervenție ilicită în lanțul de aprovizionare securizat al mărfurilor și poștei (aeriene) din Europa. Aceste incidente au implicat utilizarea dispozitivelor incendiare improvizate (IID). Ele au mobilizat eforturi guvernamentale și industriale, la nivelul UE și la nivel internațional, pentru a desfășura un proces de reflecție privind vulnerabilitățile și soluțiile pentru o reziliență sporită. Comisia, împreună cu statele membre și cu părțile interesate din industrie, a elaborat un set de măsuri preventive care contribuie la combaterea modului de operare utilizat și la consolidarea lanțului de aprovizionare cu mărfuri aeriene.

2.3 Securitatea cibernetică

Pe măsură ce aviația civilă devine din ce în ce mai interconectată și digitalizată, amenințările cibernetice prezintă riscuri tot mai mari pentru securitatea, siguranța și eficiența sa. Atacurile cibernetice care vizează sectorul transporturilor ar putea avea consecințe dezastruoase și ar putea genera perturbări economice grave. În 2024, au fost raportate peste 8 500 de atacuri cibernetice care au afectat diferite părți interesate din domeniul aviației la nivel mondial. Metodele preferate pentru desfășurarea atacurilor cibernetice au fost site-urile web frauduloase, phishingul și programele malware, precum și atacurile de tipul *Distributed Denial of Service*, (DDoS, blocarea distribuită a serviciului). Principalele ținte au fost utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile, furnizorii de servicii de navigație aeriană și lanțul lor de aprovizionare².

² Raportul Eurocontrol/EATM-CERT 2025 privind securitatea cibernetică în aviație.

Motivațiile care stau la baza atacurilor cibernetice sunt variate. Câștigul financiar este motivul cel mai frecvent, însă alți agresori sunt motivați de ideologie sau acționează în numele unor actori statali ostili.

În acest mediu complex, eforturile s-au axat pe punerea în aplicare rapidă și eficace a inițiativelor de reglementare existente, asigurându-se că acestea sunt pe deplin operaționalizate și aplicate în mod consecvent.

3. EVALUAREA RISCURILOR

3.1 Drone

Așa cum se indică în „Strategia 2.0 privind dronele”³, Comisia s-a angajat să analizeze necesitatea unei modificări a normelor de securitate aeronautică pentru a se asigura că autoritățile aeronautice și aeroporturile își măresc reziliența atunci când se confruntă cu riscurile prezentate de dronele necooperante și neautorizate.

Serviciile Comisiei au efectuat un exercițiu dedicat de evaluare a riscurilor, finalizat în primul trimestru al anului 2024, cu privire la riscul prezentat de aeronavele fără pilot la bord necooperante și neautorizate pentru aviația civilă și instalațiile aeroportuare. Domeniul de aplicare al exercițiului de evaluare a riscurilor a acoperit în primul rând amenințarea reprezentată de utilizarea aeronavelor fără pilot la bord în scopuri teroriste. Scenariile hibride care implică actori statali nu au fost luate în considerare.

Rezultatul final a subliniat că, la momentul respectiv, expunerea la risc a aviației civile și a instalațiilor aeroportuare în fața atacurilor intenționate comise de teroriștii care utilizează capacitățile vehiculelor aeriene fără pilot la bord nu era semnificativă. Prin urmare, riscul rezidual nu a impus necesitatea unei revizuirii a normelor existente în materie de securitate aeronautică.

3.2 Zone de conflict

În cadrul sistemului UE de alertă pentru zonele de conflict, evaluările comune ale riscurilor au continuat să aibă loc trimestrial în 2024, sub conducerea Grupului integrat al UE de evaluare a riscurilor în materie de securitate aeronautică, inclusiv a statelor membre ale UE, a Centrului de situații și de analiză a informațiilor al UE (INTCEN UE) din cadrul Serviciului European de Acțiune Externă (SEAE) și a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA). Scopul acestui exercițiu este de a face, în timp util, schimb de informații cu privire la evaluarea riscurilor pe care zonele de

³ Comunicare a Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor – „Strategia 2.0 privind dronele pentru un ecosistem inteligent și durabil al aeronavelor fără pilot la bord în Europa”, COM(2022) 652 final, 29 noiembrie 2022.

conflict le ridică la adresa aviației civile din UE, în vederea sprijinirii acțiunilor de atenuare a riscurilor. În situații de urgență, se organizează reuniuni excepționale.

Grupul a organizat patru reuniuni trimestriale în 2024 și șapte reuniuni ad-hoc urgente, în particular legate de conflictul din Orientul Mijlociu și de impactul acestuia asupra aviației civile din UE. Acest lucru a condus la publicarea a trei buletine informative privind zonele de conflict (CZIB), la retragerea unui buletin, precum și la extinderea a 11 buletine existente⁴.

Procesul integrat al UE de evaluare a riscurilor la adresa securității aeronautice asigură, de asemenea, capacitatea de evaluare a riscurilor și sprijină procesul decizional (atenuarea riscurilor) în domeniul securității transportului aerian de marfă și al standardelor de securitate aeronautică.

4. CADRUL LEGISLATIV ȘI INSTRUMENTELE SUPLIMENTARE

4.1 Cadrul legislativ

Aviația civilă continuă să fie o țintă preferată a grupărilor ostile. Pentru contracararea acestei amenințări, este necesară punerea în aplicare a unor măsuri de protecție adecvate, bazate pe riscuri. Prin urmare, Comisia și statele membre adaptează în mod constant măsurile de atenuare a riscurilor pentru a atinge cel mai înalt nivel de securitate, reducând totodată la minimum efectele adverse asupra operațiunilor.

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1998 a fost modificat în mai 2024 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/1255⁵. Acesta din urmă a introdus modificări pentru a aborda evoluția situației amenințărilor și a riscurilor, precum și evoluțiile tehnologice recente. Modificările au introdus un regim de aprobare și supraveghere a transportatorilor rutieri de mărfuri care, în multe cazuri, asigură transportul de suprafață al mărfurilor și poștei securizate destinate transportului aerian în contul agenților abilitați și al expeditorilor cunoscuți. Un aeroport⁶ a fost, de asemenea, adăugat pe lista țărilor terțe recunoscute că aplică standarde de securitate echivalente cu standardele de bază comune privind securitatea aeronautică. În iulie 2024 a fost adoptată o a doua modificare a Regulamentului de punere în aplicare (UE) 2015/1998, prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2024/2108⁷, care a reintrodus temporar o limită de volum mai mică pentru controlul de securitate al lichidelor, aerosolilor și gelurilor efectuat utilizând echipamente cu sisteme de detectare a explozibililor pentru bagajele de cabină (EDSCB) conforme cu standardul C3, și a solicitat o îmbunătățire a algoritmilor de detectare utilizați de tehnologia respectivă.

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

⁵ Pentru detalii, a se vedea anexa 2.

⁶ Aeroportul Svalbard din Regatul Norvegiei.

⁷ Pentru detalii, a se vedea anexa 2.

4.2 Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare

Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare⁸ constituie singurul instrument juridic care trebuie consultat atunci când sunt acceptate transporturi de la un alt agent abilitat sau de la un expeditor cunoscut. Aceeași bază de date include, de asemenea, o listă a echipamentelor de securitate a aviației civile aprobate cu „marca UE”.

La finele anului 2024, baza de date avea aproximativ 37 000 de înregistrări de agenți abilitați, expeditori cunoscuți, furnizori cunoscuți de provizii de aeroport, validatori independenți, companii aeriene ACC3, furnizori abilitați, agenți abilitați și expeditori cunoscuți din țări terțe, precum și echipamente de securitate, aeroporturi și utilizatori. Rata de disponibilitate a bazei de date a fost de 99,99 %, ceea ce înseamnă că, în întregul an 2024, timpul în care nu a fost disponibilă a însumat mai puțin de 30 de ore.

4.3 Informații anticipate referitoare la mărfuri înainte de încărcare (PLACI)

Operatorii economici responsabili de introducerea pe cale aeriană a transporturilor din țări terțe pe teritoriul vamal al Uniunii (ca destinație sau ca loc de tranzit) trebuie să transmită electronic autorităților vamale din UE informații prelabile privind mărfurile. Aceste date sunt analizate în scopuri de securitate a aviației civile de către autoritățile vamale de la primul punct de intrare în UE, care utilizează noul sistem vamal de import (ICS2).

Rezultatul analizei riscurilor PLACI poate necesita punerea în aplicare a unor măsuri specifice de atenuare a securității aviației, inclusiv posibilitatea unei instrucțiuni sau a unei sesizări de tip „interdicție de încărcare” (DNL). Acestea trebuie aplicate de operatorii economici implicați în lanțul de aprovizionare intern din UE înainte ca mărfurile expediate să fie încărcate la bordul unei aeronave cu destinația UE.

În 2024, au fost înregistrate aproximativ 141 de milioane de cereri PLACI. Acestea au condus la aproximativ 1 400 de cereri de control de securitate (RFS), dar nu au existat cereri de neîncărcare a mărfurilor (DNL). Majoritatea acestora au fost legate de expedierile expres, urmate de poșta și de mărfurile diverse destinate transportului aerian.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>.

5. INSPECȚII ȘI ALTE ACTIVITĂȚI DE MONITORIZARE A CONFORMITĂȚII

5.1 Generalități

Regulamentul (CE) nr. 300/2008 are ca scop prevenirea actelor de intervenție ilicită îndreptate împotriva aviației civile, în vederea protejării persoanelor și a bunurilor. Deși acest regulament impune statelor membre să monitorizeze periodic conformitatea punerii în aplicare a standardelor de bază comune în materie de securitate aeronautică de către aeroporturi, transportatorii aerieni și alte entități, precum și să asigure detectarea și corectarea rapidă a deficiențelor, rolul conferit Comisiei de către legiuitor este de a monitoriza punerea efectivă în aplicare a acestei cerințe legale de către statele membre ale UE/SEE⁹.

Articolul 15 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008 prevede obligația Comisiei de a efectua inspecții și, după caz, de a face recomandări pentru îmbunătățirea securității aeronautice. Pentru a îndeplini acest obiectiv de monitorizare, sistemul de supraveghere al Comisiei acoperă activitățile statelor membre în ceea ce privește instituirea, menținerea și aplicarea unui program național eficace de securitate a aviației civile și a unui program național eficace de control al calității aviației civile.

În acest scop, Comisia folosește un sistem de monitorizare a conformității pe două niveluri, și anume propriile sale inspecții însoțite de evaluarea rapoartelor anuale ale statelor membre având ca obiect activitățile naționale de monitorizare.

Începând cu anul 2010, nivelul de conformitate constat în cursul inspecțiilor Comisiei s-a menținut stabil, la aproximativ 80 %. Cu toate acestea, implementarea efectivă a anumitor măsuri lasă loc de îmbunătățiri și necesită eforturi continue din partea părților interesate din industrie, a autorităților competente și a Comisiei.

5.2 Domeniul de aplicare și frecvența inspecțiilor

Comisia efectuează inspecții la administrațiile statelor membre responsabile cu securitatea aeronautică [„autoritățile competente”, astfel cum sunt definite la articolul 9 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008], precum și inspecții la aeroporturi, operatori și entități care aplică standardele de securitate aeronautică.

Numărul, domeniul de aplicare și frecvența inspecțiilor sunt stabilite în cadrul strategiei Direcției Generale Mobilitate și Transporturi (DG MOVE) de monitorizare a punerii în aplicare a standardelor UE în materie de securitate aeronautică. Aceasta ia în considerare nivelul activității aeronautice din fiecare stat membru, un eșantion reprezentativ al tipului de operațiuni aeroportuare, nivelul de conformitate al punerii în

⁹ Spațiul Economic European: 27 de state membre ale UE, Norvegia, Islanda și Elveția. Autoritatea AELS de Supraveghere (AES) este responsabilă pentru efectuarea inspecțiilor de securitate aeronautică în Norvegia și Islanda. Comisia efectuează inspecții de securitate aeronautică în Elveția pe baza unui acord bilateral.

aplicare a reglementărilor de securitate aeronautică, rezultatele inspecțiilor desfășurate anterior de către Comisie, evaluările rapoartelor naționale anuale privind controlul calității, incidentele de securitate („acte de intervenție ilicită”), nivelurile de amenințare, precum și alți factori și evaluări.

Pentru a furniza Comisiei garanții adecvate privind nivelul de conformitate al statelor membre, se utilizează o abordare bazată pe monitorizarea multianuală. Astfel, se obțin date concrete privind aplicarea Regulamentului (CE) nr. 300/2008 și a normelor de punere în aplicare a acestuia de către fiecare stat membru într-un ciclu de doi ani, fie prin intermediul unei inspecții la autoritatea competentă din respectivul stat membru, fie printr-o inspecție la cel puțin unul dintre aeroporturile acestuia.

În plus, datele concrete referitoare la aplicarea standardelor de bază comune în domeniul securității aeronautice se obțin într-un ciclu de cinci ani printr-o selecție a cel puțin 15 % din toate aeroporturile din UE care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 300/2008, incluzând și cel mai mare aeroport ca număr de pasageri din fiecare stat membru. Inspecțiile efectuate de Comisie la aeroporturile selectate constituie un indicator solid al nivelului general de conformitate din fiecare stat membru.

5.3 Proceduri și metodologie pentru efectuarea inspecțiilor

Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei¹⁰ stabilește procedurile de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice. Acesta include, printre altele, dispoziții referitoare la calificarea și competențele inspectorilor Comisiei¹¹.

Metodologia utilizată pentru efectuarea inspecțiilor a fost elaborată în strânsă cooperare cu autoritățile de securitate aeronautică din statele membre și se bazează pe verificarea punerii efective în aplicare a măsurilor de securitate.

5.4 Inspecții efectuate de Comisie

Comisia a dispus de o echipă activă de opt inspectori de securitate aeronautică cu normă întreagă, sprijinită de un grup de aproximativ 80 de auditori naționali numiți de statele membre și calificați să participe la inspecțiile Comisiei.

Implicarea auditorilor naționali în inspecțiile Comisiei contribuie, de asemenea, la un sistem de evaluare *inter pares* și permite popularizarea metodologiilor și a bunelor practici în statele membre și țările asociate¹².

¹⁰ Regulamentul (UE) nr. 72/2010 al Comisiei din 26 ianuarie 2010 de stabilire a procedurilor de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice (JO L 23, 27.1.2010, p. 1).

¹¹ A se vedea articolele 4 și 5.

¹² A se vedea anexa 1, unde figurează un rezumat al întregii activități de monitorizare a conformității desfășurate în 2024 de Comisie și de AES.

5.4.1 Inspecții la autoritățile naționale competente

Inspecțiile la autoritățile competente urmăresc să verifice dacă statele membre dispun de instrumentele necesare – inclusiv de un program național de control al calității, de competența legală și de resursele adecvate – pentru a putea pune în aplicare în mod corespunzător legislația UE în domeniul securității aeronautice.

În cadrul celui de al șaselea ciclu de inspecții efectuate la autoritățile competente, Comisia a efectuat cinci inspecții în cursul anului 2024. Statele membre inspectate în 2024 și-au aliniat programele naționale de securitate aeronautică la legislația UE, au conferit propriilor autorități competente competențele necesare în materie de asigurare a respectării legislației pentru monitorizarea și asigurarea aplicării tuturor cerințelor prevăzute de regulament și de actele sale de punere în aplicare, s-au asigurat că un număr suficient de auditori este disponibil pentru efectuarea activităților de monitorizare a conformității și au pus în aplicare majoritatea cerințelor referitoare la pregătirea în domeniul securității.

Cu toate acestea, inspecțiile au evidențiat necesitatea unor eforturi suplimentare în următoarele domenii: actualizarea programelor naționale de securitate a aviației civile în conformitate cu modificările legislative și definirea clară a responsabilităților pentru implementarea standardelor de bază comune; asigurarea alinierii depline a programelor de securitate ale aeroporturilor, operatorilor și entităților la legislația Uniunii și la programele naționale de securitate a aviației civile, precum și monitorizarea acestora; standardizarea certificării și recertificării operatorilor de echipamente radioscopice la nivel național; dezvoltarea completă a formării în domeniul securității cibernetice; implementarea integrală a metodologiei necesare pentru inspecție și a elementelor care trebuie incluse în raportarea monitorizării conformității la nivel național și îndeplinirea cerințelor referitoare la procesul de raportare (de exemplu, transmiterea la timp a rapoartelor și a scrisorilor de închidere etc.). În plus, în unele state membre, anumite sarcini nu erau îndeplinite integral din cauza atribuirii inadecvate a sarcinilor. Printre acestea se numărau monitorizarea aeroporturilor, a transportatorilor aerieni și a unor entități cu responsabilități în materie de securitate și a programelor de securitate ale acestora. În plus, la efectuarea inspecțiilor, autoritățile nu acopereau în mod sistematic întreaga gamă de măsuri de securitate direct aferente sau nu efectua testări în toate domeniile necesare. Verificările la fața locului în aeroporturi au arătat că eficacitatea activităților naționale de monitorizare ar putea fi îmbunătățită în continuare în toate statele membre inspectate.

5.4.2 Inspecții inițiale la aeroporturi

În 2024, Comisia a efectuat 17 inspecții inițiale la aeroporturi, care au urmărit să verifice dacă autoritatea competentă monitorizează în mod adecvat punerea efectivă în aplicare a măsurilor de securitate aeronautică și dacă este în măsură să detecteze și să remedieze cu rapiditate potențialele deficiențe. Orice deficiență identificată de inspectorii Comisiei trebuie să fie remediată în termenul stabilit. Rapoartele de inspecție se comunică tuturor statelor membre.

După cel de-al 15-lea an de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008, rezultatele inspecțiilor reflectă eforturile depuse de autoritățile competente și de industria de profil. Majoritatea cerințelor de securitate au fost puse în aplicare în mod corect. Cu toate acestea, inspecțiile au evidențiat domenii în care se pot aduce îmbunătățiri privind implementarea efectivă a anumitor măsuri, de exemplu în ceea ce privește controlul de securitate și controlul accesului în zonele de securitate cu acces restricționat, controalele de securitate aplicate proviziilor, precum și securitatea cibernetică.

5.4.3 Inspecții subsecvente

În conformitate cu articolul 13 din Regulamentul (UE) nr. 72/2010, Comisia efectuează în mod regulat un număr limitat de inspecții subsecvente. Astfel de inspecții sunt programate în cazurile în care au fost identificate mai multe deficiențe grave pe parcursul inspecției inițiale, dar și în mod aleatoriu, pentru a verifica dacă autoritățile competente au competențele necesare pentru a solicita remedierea deficiențelor în termene stabilite. În 2024, au fost efectuate patru inspecții subsecvente.

5.5 Evaluări ale rapoartelor anuale privind controlul calității transmise de statele membre

Punctul 18 din anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008 prevede obligația statelor membre de a transmite Comisiei, anual, un raport cu privire la măsurile luate pentru a-și îndeplini obligațiile, precum și cu privire la situația din domeniul securității aeronautice pe aeroporturile acestora.

Evaluarea acestor rapoarte, în plus față de inspecțiile sale periodice, reprezintă un instrument care îi permite Comisiei să urmărească îndeaproape punerea în aplicare a măsurilor naționale de control al calității. Aceasta, la rândul său, permite detectarea și remedierea rapidă a deficiențelor în fiecare stat membru.

Evaluarea include o analiză a monitorizării periodice a aeroporturilor, a transportatorilor aerieni și a altor entități cu responsabilități în domeniul securității aeronautice, precum și a timpului petrecut de auditori pe teren, a sferei de aplicare și a frecvenței unei combinații adecvate de activități de monitorizare a conformității, a nivelurilor de conformitate naționale, a activităților subsecvente și a utilizării competențelor de asigurare a respectării legislației.

Calitatea rapoartelor anuale și a informațiilor furnizate de statele membre rămâne constantă și s-a realizat o armonizare suplimentară în cursul anului 2024.

Statelor membre li s-a transmis o evaluare formală cuprinzătoare, care evidențiază, acolo unde este necesar, sugestii cu privire la modalitățile de îmbunătățire sau de adaptare într-o mai mare măsură a eforturilor naționale.

5.6 Evaluările aeroporturilor din țări terțe

Comisia efectuează evaluări în contextul acordurilor referitoare la controlul de securitate unic (One Stop Security – OSS) încheiate între UE și țări terțe. Scopul lor este de a confirma faptul că punerea în aplicare a anumitor măsuri de securitate continuă să fie la un standard echivalent cu punerea în aplicare a legislației UE în domeniul securității aeronautice. În 2024, au fost efectuate trei evaluări în Statele Unite, Muntenegru, respectiv Singapore.

5.7 Cazuri menționate la articolul 15 și proceduri judiciare

Dacă deficiențele constatate în legătură cu punerea în aplicare a măsurilor de securitate într-un aeroport sunt considerate suficient de grave încât să aibă un impact semnificativ asupra nivelului general de securitate a aviației civile din Uniune, Comisia aplică articolul 15 din Regulamentul (UE) nr. 72/2010. Aceasta înseamnă că autoritățile competente ale tuturor statelor membre sunt avertizate cu privire la situație și că zborurile care sosesc de pe aeroportul care face obiectul articolului 15 sunt tratate ca sosind dintr-o țară terță, ceea ce duce la obligația aeroporturilor destinate de a implementa măsuri de securitate compensatorii în ceea ce privește pasagerii în transfer care sosesc și bagajele acestora, precum și aeronava cu care au sosit. În 2024, nu a fost inițiat niciun astfel de caz.

De asemenea, Comisia are posibilitatea de a iniția acțiuni în constatarea neîndeplinirii obligațiilor în conformitate cu articolul 258 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special în cazurile de neregularitate prelungită sau de repetare a deficiențelor. În 2024, nu a fost lansată nicio astfel de acțiune.

6. REUNIUNI ȘI EVENIMENTE

La 2 mai 2024, Comisia a organizat cea de-a doua Conferință privind securitatea cibernetică în sectorul transporturilor, care a acoperit toate modurile de transport. Evenimentul a trecut în revistă evoluțiile înregistrate de la prima Conferință privind securitatea cibernetică în sectorul transporturilor din 2019, pentru a identifica lacunele rămase, a încuraja schimbul de practici și de idei între diferitele comunități, precum și pentru a aborda amenințările în continuă evoluție la adresa securității cibernetice cu care se confruntă sectorul transporturilor.

În februarie 2024, Comisia a lansat Subgrupul pentru securitatea cibernetică în sectorul aeronautic, inițiind o serie structurată de reuniuni plenare și sesiuni specifice ale grupului operativ, pe baza mandatului stabilit de Grupul de lucru privind securitatea cibernetică în sectorul aviației. Obiectivul a fost de a încuraja cooperarea dintre autoritățile din domeniul siguranței aviației, al securității aeronautice și al securității

cibernetice pentru a facilita alinierea și conformitatea dintre Directiva NIS 2¹³ și normele specifice aviației. Aceasta a urmărit, de asemenea, să evite eventualele lacune sau suprapuneri ale obligațiilor în materie de securitate cibernetică și să reducă la minimum sarcinile administrative și operaționale inutile.

Comisia și Administrația pentru Securitatea Transporturilor din SUA (TSA) au organizat cel de-al doilea Summit UE-SUA privind securitatea transportului aerian de marfă la Dublin, în Irlanda, în noiembrie 2024. Evenimentul a oferit ocazia de a identifica amenințările și riscurile cu care se confruntă transportul aerian de marfă și de a implementa strategii de atenuare.

Pentru a oferi statelor membre feedback în urma inspecțiilor, a promova transparența și a armoniza metodologiile de monitorizare a conformității, în septembrie 2024, Comisia a organizat o activitate de pregătire și o reuniune anuală a inspectorilor naționali AVSEC.

7. DIALOGUL INTERNAȚIONAL

7.1 Generalități

Comisia a contribuit în continuare la securitatea aeronautică mondială colaborând cu organisme internaționale, cum ar fi Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), Conferința Europeană a Aviației Civile (CEAC) și cu principalii parteneri comerciali, și a lucrat îndeaproape cu statele membre pentru a asigura coordonarea pozițiilor UE. De asemenea, au avut loc dialoguri cu anumite țări terțe, cum ar fi SUA, Canada, Australia, Singapore și Regatul Unit.

7.2 Organisme internaționale

UE a participat activ, în calitate de observator, la reuniunea anuală a Grupului pentru securitatea aeronautică din cadrul OACI (AVSECP/35), care a avut loc în perioada 22-26 aprilie 2024, precum și la a treia reuniune a Grupului pentru securitate cibernetică din cadrul OACI (CYSECP/3), care a avut loc în perioada 3-7 iunie 2024.

7.3 Țări terțe

În contextul relațiilor cu Statele Unite pe tema securității aeronautice, Grupul de cooperare UE-SUA privind securitatea transporturilor (TSCG) urmărește promovarea cooperării în mai multe domenii de interes comun. Acesta asigură funcționarea continuă a acordurilor referitoare la controlul de securitate unic (OSS) și a recunoașterii

¹³ Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2).

reciproce a regimurilor pentru transportul aerian de mărfuri și de poștă din UE și din SUA. Cea de a 33-a reuniune a TSCG a avut loc în perioada 10-11 septembrie 2024.

În aplicarea articolului 435 din Acordul de cooperare comercială dintre UE și Regatul Unit, cooperarea UE-Regatul Unit în domeniul securității aeronautice asigură cooperarea în materie de securitate aeronautică, schimbul de informații, discuțiile și schimbul de bune practici, precum și elaborarea de acorduri de cooperare între experții tehnici. Cea de a 4-a reuniune UE-Regatul Unit privind cooperarea în materie de securitate aeronautică a avut loc la 15 mai, iar cea de a 5-a la 31 octombrie 2024.

În conformitate cu legislația UE, Comisia a încheiat acorduri referitoare la OSS prin care recunoaște standardele de securitate aplicate în unele țări terțe sau aeroporturi din țări terțe ca fiind echivalente cu standardele UE¹⁴. Discuțiile cu Japonia referitoare la OSS au continuat, dar diferențele dintre regimurile aplicate nu au permis deocamdată realizarea de progrese în acest sens. În 2024, nu au fost încheiate noi acorduri referitoare la OSS.

În ceea ce privește consolidarea capacităților, în 2024, a continuat derularea proiectului „Securitatea aviației civile în Africa, Asia și Orientul Mijlociu” (CASE II), finanțat de Comisia Europeană cu un buget de 8 milioane EUR și implementat de CEAC. Activitățile desfășurate de experții în securitate aeronautică au inclus ateliere, seminare online și activități bilaterale la nivel național¹⁵. Obiectivul general al CASE II este de a contracara amenințarea terorismului la adresa aviației civile prin crearea de parteneriate cu statele din cele trei regiuni, în vederea consolidării regimurilor de securitate aeronautică ale acestora¹⁶.

¹⁴ UE a încheiat acorduri referitoare la OSS cu SUA, Canada, Singapore, Muntenegru, Serbia și Regatul Unit.

¹⁵ Anul 2024 a înregistrat cel mai mare volum și cea mai mare diversitate a activităților care au avut loc de la lansarea proiectului, cu un total de 77 de activități desfășurate în statele partenere în beneficiul a 1117 participanți. Aceasta reprezintă o creștere de la an la an de 15 % față de numărul total al activităților desfășurate în 2023 și mai mult decât dublul activităților desfășurate în 2022 (în număr de 35). Acestea au constat în 48 de activități bilaterale de pregătire, 17 activități multilaterale de pregătire, șase activități de mentorat, două ateliere regionale, un atelier interregional și finanțarea a trei evaluări APEX în domeniul securității. În total, de la lansarea proiectului au fost desfășurate 208 activități la nivel național și la distanță. Dintre acestea, 177 s-au desfășurat la nivel național în beneficiul a 83 de state partenere și al statelor membre ale CEAC/UE. În ceea ce privește mobilizarea expertizei, 30 de experți au fost detașați din 14 state membre ale CEAC/UE pentru a contribui la 19 activități (24%), iar 32 de experți din spațiul aerian comun al 16 state partenere au fost detașați pentru a contribui la ateliere și la activități de pregătire. Echipa de proiect a primit, de asemenea, doi experți detașați (unul din Maroc și unul din Camerun).

¹⁶ Statele partenere sunt selectate pe baza unor criterii obiective, cum ar fi angajamentul/capabilitatea unui anumit stat de a beneficia pe deplin de activitățile de consolidare a capacităților desfășurate în cadrul proiectului, sau absența unei posibile suprapuneri cu alte inițiative de consolidare a capacităților, fie bilaterale, fie multilaterale.

8. CONCLUZII

Incidentele legate de transportul aerian de mărfuri din iulie 2024 au evidențiat riscurile grave la adresa aviației. Operatorii de transport pot fi atât ținte, cât și instrumente pentru actorii răuvoitori. Instrumentele juridice existente ale UE au întărit securitatea aeronautică, însă nivelurile ridicate ale amenințărilor necesită mijloace de schimb de informații și de reacție rapide, după caz.

Comisia colaborează cu statele membre pentru a modifica legislația de punere în aplicare existentă în domeniul securității aviației în vederea schimbului de informații clasificate privind evenimentele legate de securitatea aviației. Efortul continuu de consolidare a standardelor de securitate aeronautică va implica și consolidarea legislației în materie de securitate aeronautică pentru a permite măsuri de răspuns imediat, menținând în același timp zona de control unic de securitate în aeroporturile din UE.

Asigurarea unor operațiuni aeriene sigure în aer și la sol este o condiție fundamentală pentru dezvoltarea aviației comerciale. Sistemul optim de reglementare a securității aeronautice combină inovarea cu stabilitatea și menține întotdeauna cel mai înalt nivel de securitate. În 2024, Comisia și-a continuat activitatea de asigurare a acestui sistem de securitate aeronautică, răspunzând totodată provocărilor prezente și viitoare și în strânsă cooperare cu autoritățile de reglementare și cu părțile interesate deopotrivă.