

Bruxelas, 13 de julho de 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

NOTA DE ENVIO

de:	Secretária-geral da Comissão Europeia, com a assinatura de Martine DEPREZ, diretora
data de receção:	13 de julho de 2026
para:	Thérèse BLANCHET, secretária-geral do Conselho da União Europeia
n.º doc. Com.:	COM(2026) 361 final
Assunto:	RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO RELATÓRIO ANUAL DE 2025 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) 361 final.

Anexo: COM(2026) 361 final



COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

**RELATÓRIO ANUAL DE 2025 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 do Parlamento Europeu e do Conselho, 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 2025, 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] [SWD(2023) 37 final], com destaque para a inovação, a tecnologia e uma nova base de referência em matéria de segurança da aviação.

2. OCORRÊNCIAS E PERSPETIVAS DE AMEAÇA

A Comissão, juntamente com as agências competentes, envidou esforços sustentados no sentido de monitorizar e enfrentar as ameaças à segurança do setor da aviação, incluindo as de natureza híbrida, em colaboração com os Estados-Membros e outras partes interessadas. O objetivo deste esforço era assegurar uma gestão eficaz dos riscos. Para o efeito, a Comissão preparou, em 2025, uma alteração legislativa para estabelecer um mecanismo mais eficiente de partilha de informações sobre ocorrências relacionadas com a segurança da aviação.

2.1 Terrorismo e ameaças híbridas

A ameaça terrorista para a União Europeia e os seus Estados-Membros continua a ser persistente, evolutiva e cada vez mais complexa, caracterizada pela descentralização, pela diversificação ideológica e por uma forte dependência dos ecossistemas digitais. As redes jihadistas continuam a ser a ameaça mais letal, sendo a sua evolução fortemente influenciada pelos conflitos em curso no Médio Oriente. Ao mesmo tempo, acontecimentos desestabilizadores internos e externos contribuíram para a intensificação da radicalização e o aumento da tensão e da polarização social, o que poderá conduzir ao terrorismo e ao extremismo violento em toda a União. As plataformas digitais desempenham um papel fundamental, uma vez que permitem a radicalização e o recrutamento, bem como a divulgação de propaganda. 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).

A influência dos conflitos no Médio Oriente alargou-se ao espaço de ameaças híbridas, com a exploração de narrativas de conflito em campanhas de desinformação e tentativas de polarização em linha.

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.

2.2 Cibersegurança

2.2.1 Considerações gerais

Em 2025, foram comunicados cerca de 9 200 ciberincidentes que afetaram todas as categorias de partes interessadas do setor da aviação a nível mundial². Estes incidentes envolveram *software* de sequestro, violações de dados, ataques à cadeia de abastecimento, atividades de ativismo háquer e a exposição de dados resultante de fugas de dados, que foram dirigidos não só às companhias aéreas, como também a aeroportos e a prestadores de serviços de navegação aérea. Em 2025, registaram-se vários incidentes com impacto significativo na cadeia de abastecimento da aviação, nomeadamente o ataque ao sistema MUSE da Collins Aerospace, que afetou vários grandes aeroportos³ na Europa.

Embora a cibercriminalidade continue a ser a principal ameaça, a dimensão geopolítica das ciberameaças tornou-se cada vez mais proeminente. Os conflitos em curso na Ucrânia e no Médio Oriente continuaram a alimentar o ativismo háquer, tendo os ataques distribuídos de negação de serviço visado desproporcionadamente os aeroportos pela sua visibilidade simbólica. A utilização da IA pelos autores de ciberameaças também se tornou cada vez mais evidente.

² Relatório EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 sobre o ciberespaço na aviação.

³ Consequentemente, estes aeroportos tiveram de recorrer ao procedimento manual, o que provocou longas filas de espera, atrasos e cancelamentos. O incidente demonstra de que forma os sistemas informáticos críticos da aviação podem sofrer interrupções em grande escala com repercussões em toda a rede de voos da Europa.

Para apoiar uma aplicação coerente e harmonizada do quadro de cibersegurança da UE em todo o domínio da aviação, os esforços envidados em 2025 centraram-se na máxima coerência entre as regras horizontais e setoriais. O objetivo é aumentar a eficácia, evitar duplicações e reduzir os encargos para os operadores e as administrações.

O Subgrupo para a Cibersegurança da Aviação, criado em fevereiro de 2024, completou, em 2025, um documento de referência não vinculativo, validado pelo grupo de cooperação SRI, de modo a apoiar uma aplicação coerente e harmonizada do quadro de cibersegurança da UE em todo o domínio da aviação.

2.2.2 Avaliação dos riscos do equipamento de deteção

Em colaboração com as autoridades aduaneiras e de segurança da aviação dos Estados-Membros, a Comissão realizou uma avaliação dos riscos do equipamento de deteção, incluindo os equipamentos de rastreio da aviação, nos termos do artigo 22.º da Diretiva SRI 2. A avaliação dos riscos foi efetuada ao equipamento de deteção que utiliza *software* e/ou está ligado a sistemas TIC, utilizado nas alfândegas, nos aeroportos, nos portos, nos pontos de controlo fronteiriços e pelas autoridades responsáveis pelas fronteiras.

As conclusões apontam para práticas nacionais fragmentadas, uma forte dependência de fornecedores de países terceiros e para grandes vulnerabilidades relacionadas com a manutenção à distância e a ausência de protocolos de segurança harmonizados. A avaliação identifica 13 cenários de risco, sendo os principais riscos os seguintes: dependência excessiva de fabricantes únicos ou limitados (vinculação a um fornecedor, fornecedores de alto risco); acesso autorizado/não autorizado durante a manutenção ou instalação (incluindo à distância); e *software* malicioso que compromete o equipamento, a integridade dos dados e os sistemas conectados. Os riscos aumentam em ambientes interligados (aeroportos, portos, Plataforma de Dados Aduaneiros da UE).

2.3 Drones

Os drones estão a remodelar o futuro da economia e da sociedade da UE, com consequências de grande alcance para os transportes, o comércio e os serviços. À medida que os números aumentam e as suas capacidades tecnológicas progridem, incluindo melhorias em termos de velocidade, agilidade, autonomia, capacidade de carga útil e precisão dos sensores, bem como a integração da inteligência artificial, é essencial reconhecer o potencial associado à sua utilização indevida. Por conseguinte, para tirar partido dos benefícios dos drones e das suas utilizações legítimas e lícitas, é fundamental fazer face às ameaças que representam em termos de atividades ilegais, irregulares ou maliciosas e mitigar esses riscos.

A ocorrência de incidentes que envolvam drones de origem desconhecida perto de infraestruturas, incluindo aeroportos, constitui um desafio à prontidão e à capacidade

da UE para prevenir futuros incidentes⁴. A presença de drones perto de zonas sensíveis também suscita preocupações de espionagem, o que aumenta o nível de tensão em matéria de segurança. Em resposta, a Comissão desenvolveu, em 2025, um Plano de Ação sobre Segurança no domínio dos Drones e das Soluções Antidrones com o objetivo de reforçar a abordagem de prevenção, deteção e resposta para reduzir as ameaças colocadas pelos drones e melhorar a preparação da União na resposta a incidentes.

3. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

3.1 Zonas de conflito

O Sistema de Alerta para Zonas de Conflito da UE continuou a realizar avaliações de risco trimestrais regulares, lideradas pelo grupo de avaliação integrada dos riscos para a segurança da aviação da UE, que inclui os Estados-Membros da UE, o Centro de Situação e de Informações da UE (INTCEN) e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). O objetivo do sistema é facilitar a partilha atempada das avaliações de risco relacionadas com as zonas de conflito que afetam a aviação civil da UE, permitindo uma atenuação eficaz dos riscos. Sempre que necessário, são convocadas reuniões *ad hoc* para tratar de questões urgentes.

O grupo realizou quatro reuniões trimestrais em 2025 e cinco reuniões *ad hoc* urgentes. Realizaram-se quatro reuniões preparatórias com companhias aéreas e associações de companhias aéreas da UE. Estas reuniões conduziram à emissão de dois novos boletins de informação da AESA sobre zonas de conflito (CZIB), à retirada de quatro CZIB da AESA e à atualização dos restantes⁵.

O processo integrado de avaliação dos riscos para a segurança da aviação da UE também proporcionou capacidades de avaliação dos riscos e apoiou 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,

⁴ Em 2025, foram comunicadas suspensões das operações de voo devido à presença de drones em Copenhaga, Munique, Berlim e Bruxelas, por exemplo.

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs>

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 2025 pelo Regulamento de Execução (UE) 2025/920⁶. Este último introduziu alterações que reforçam as medidas pormenorizadas de execução das normas de base comuns no domínio da segurança da carga e do correio aéreos, a fim de aumentar a resiliência e assegurar uma mitigação adequada das novas ameaças. O objetivo era reforçar a prevenção e a deteção de engenhos explosivos improvisados (EEI) e de engenhos incendiários improvisados (EII) por meio da aplicação de medidas que permitissem aumentar a visibilidade das informações e dos dados relativos à carga e ao correio aéreos, reforçar as competências e aptidões do pessoal de segurança e também assegurar a separação de determinadas mercadorias durante a aceitação antes de serem carregadas a bordo da aeronave.

Foram igualmente introduzidas alterações às medidas de segurança da aviação nos domínios da formação, certificação e recertificação do pessoal de segurança, bem como dos testes de rotina do equipamento de segurança. Alguns aeroportos⁷ foram retirados das listas dos países terceiros reconhecidos por aplicarem normas de segurança equivalentes às normas de base comuns sobre a segurança da aviação.

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 2025, a base de dados continha quase 40 000 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 99,95 %, o que significa que, em 2025, esteve indisponível durante pouco mais de 4 horas no total.

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

Os operadores económicos responsáveis pela introdução de remessas no território aduaneiro da União por via aérea (como destino ou local de trânsito) provenientes de

⁶ Para mais informações, consultar o anexo 2.

⁷ Os aeroportos de Kangerlussuaq, na Gronelândia, de Guernesey, da Ilha de Man e de Jersey, no Reino Unido, e de Ben Gurion, em Israel.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/>

países terceiros 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 2025, foram registados cerca de 146 milhões de pedidos de PLACI, o que levou à emissão de cerca de 990 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.

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.

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.

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 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.

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).

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 sete inspetores de segurança da aviação a tempo inteiro, apoiados por um grupo de cerca de 70 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.

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 auditores nacionais, em outubro de 2025.

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 sétimo ciclo de inspeções às autoridades competentes, a Comissão inspecionou sete Estados-Membros em 2025.

Os Estados-Membros inspecionados em 2025 mantiveram os seus programas nacionais de segurança da aviação em conformidade com as alterações legislativas. Considerou-se igualmente que a maioria dos programas nacionais de controlo da qualidade estava plenamente alinhada com o Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão. Em todos os Estados-Membros, observou-se que os aeroportos, as transportadoras aéreas e as entidades com responsabilidades de segurança enfrentaram alguns desafios na atualização e manutenção dos programas de segurança em conformidade com a legislação da União e com os programas nacionais de segurança da aviação, bem como na sua monitorização.

Os requisitos de recrutamento, formação, aprovação e/ou certificação, qualificação de instrutores e validadores independentes, quando aplicável, foram, na sua maioria,

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 2025.

transpostos para os programas de formação nacionais dos Estados-Membros inspecionados. No entanto, ainda há margem para melhorias na normalização dos processos de certificação e recertificação dos operadores de dispositivos de raios-X.

Em alguns Estados-Membros, as frequências e os âmbitos estabelecidos para a monitorização dos aeroportos, das transportadoras aéreas e de algumas entidades com responsabilidades de segurança nem sempre foram respeitados pela autoridade competente. Além disso, em alguns casos, não foram realizados testes suficientes em todas as áreas exigidas. A Comissão identificou igualmente a necessidade de melhorar a aplicação da metodologia necessária para as inspeções, em aspetos como a comunicação de informações sobre o controlo da conformidade a nível nacional, a harmonização da comunicação dos resultados dos testes, as medidas de segurança diretamente relacionadas¹³ que são abrangidas pelas inspeções e a classificação da conformidade.

Todos os Estados-Membros dotaram as suas autoridades competentes dos poderes de execução necessários para controlar e fazer cumprir todos os requisitos do Regulamento (CE) n.º 300/2008 e dos seus atos de execução, tendo a maioria assegurado a disponibilidade de um número suficiente de auditores para a realização de atividades de controlo da conformidade. Por último, as verificações no local realizadas nos aeroportos revelaram que a eficácia das atividades de monitorização nacionais pode ainda ser melhorada em todos os Estados-Membros inspecionados.

5.4.2 Inspeções iniciais aos aeroportos

Em 2025, a Comissão efetuou 12 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 16.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 continua a ser corretamente aplicada. No entanto, no âmbito das inspeções, foram identificados aspetos que ainda podem ser melhorados. Entre estes, contam-se o controlo do acesso, o rastreio, a cibersegurança, as verificações de segurança das aeronaves, os controlos de segurança das provisões e a aplicação de processos relacionados com a certificação.

¹³ Dois ou mais requisitos tão estreitamente integrados que a eficácia de um não pode ser adequadamente avaliada sem ter em conta os outros.

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 2025, não foram realizadas 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 2025.

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 2025, foram realizadas três avaliações, nomeadamente nos Estados Unidos, nas Ilhas Faroé e no Reino Unido.

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 2025, 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 2025, não foi instaurado qualquer processo deste tipo.

6. DIÁLOGO INTERNACIONAL

6.1 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) e a Conferência Europeia da Aviação Civil (CEAC), trabalhando em estreita colaboração com os Estados-Membros, a fim de assegurar a coordenação das posições da UE. Foram também realizados diálogos com os principais parceiros que partilham as mesmas ideias, como o Reino Unido, os EUA, o Canadá, a Austrália e Singapura.

6.2 Organismos internacionais

A UE participou ativamente, na qualidade de observador, na reunião anual do Painel de Segurança da Aviação da OACI (AVSECP/36), que teve lugar de 7 a 11 de abril de 2025, bem como na quarta reunião do Painel de Cibersegurança da OACI (CYSECP/4), que teve lugar de 2 a 6 de junho de 2025.

Os resultados da 42.^a Assembleia da OACI (de 23 de setembro a 3 de outubro de 2025) sobre questões relacionadas com a segurança, o ciberespaço e as zonas de conflito refletiram os objetivos declarados da UE. Os resultados foram, por exemplo, uma nova resolução da Assembleia sobre as zonas de conflito; uma resolução sobre a segurança da aviação revista que faz referência à evolução das ameaças, nomeadamente por parte de intervenientes sofisticados, e um apelo à intensificação dos esforços de proteção do sistema de carga e correio aéreos; uma resolução sobre cibersegurança revista que procura combater as ciberameaças e destaca a necessidade de responder aos riscos

cibernéticos de forma holística; e a aprovação pela Assembleia da proposta do grupo europeu de organizar uma conferência de alto nível sobre a segurança da aviação.

6.3 Países terceiros

Em aplicação do artigo 435.º do Acordo de Comércio e Cooperação entre a UE e o Reino Unido, a cooperação em matéria de segurança da aviação envolve a troca de informações, o debate e a partilha de boas práticas e o desenvolvimento de acordos de cooperação entre peritos técnicos. A 6.ª reunião UE-Reino Unido sobre a cooperação em matéria de segurança da aviação teve lugar em 1 de abril e a 7.ª reunião em 17 de outubro de 2025.

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) e do reconhecimento mútuo dos respetivos regimes de segurança da carga e do correio aéreos da UE e dos EUA. Não foi organizada qualquer reunião do TSCG em 2025, mas a cooperação técnica prosseguiu ao longo do ano.

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. Em 2025, 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 2025. As atividades realizadas por peritos em segurança da aviação incluíram ateliês, webinários e atividades bilaterais a nível nacional¹⁵. O objetivo geral do CASE II era 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.

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

¹⁵ De 1 de janeiro a 30 de novembro de 2025 (data de termo), o projeto CASE II realizou 56 atividades (incluindo 34 atividades de formação bilaterais, oito atividades de mentoria, seis atividades multilaterais, cinco ateliês regionais, dois ateliês inter-regionais e um webinário) em benefício de 950 participantes, o que revela uma elevada taxa de execução até ao final do projeto. No total, foram realizadas 264 atividades a nível nacional e à distância desde o início do projeto, em benefício de 89 Estados parceiros e Estados-Membros da UE/CEAC. Mais informações sobre o CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>

¹⁶ A metodologia utilizada para selecionar os Estados parceiros baseia-se em critérios cumulativos e pode ser melhorada de forma a garantir que são tidos em conta fatores pertinentes, como o nível de ameaça, o nível das medidas de segurança de cada Estado parceiro e se esses Estados parceiros têm voos diretos para um Estado-Membro da UE. Esta abordagem foi combinada com uma coordenação regular com os Estados-Membros ou outras agências de execução para evitar a duplicação de iniciativas de reforço das capacidades e aumentar as sinergias.

7. CONCLUSÕES

Para que a aviação comercial prospere, é essencial salvaguardar a segurança das operações tanto no ar como em terra. Em 2025, a Comissão Europeia, em colaboração com os Estados-Membros, tomou medidas importantes para assegurar que a legislação de execução em vigor no domínio da segurança da aviação fosse adaptada à evolução do ambiente de ameaça e de risco. Foram adotadas medidas para reforçar a cadeia de abastecimento de carga aérea e apresentadas propostas para estabelecer um sistema da UE de comunicação de ocorrências no domínio da segurança da aviação e a partilha atempada de informações de segurança para reduzir as ameaças emergentes.

Em 2025, prosseguiram também os trabalhos relativos a uma nova base de referência em matéria de segurança da aviação que exploraria plenamente o potencial tecnológico atual e futuro de forma a alcançar o mais elevado nível de segurança e, ao mesmo tempo, melhorar tanto quanto possível a experiência dos passageiros.