

Bruxelles, 13 iulie 2026
(OR. en)

11876/26

AVIATION 117

NOTĂ DE ÎNȘOȚIRE

Sursă:	Secretara Generală a Comisiei Europene, sub semnătura dnei Martine DEPREZ, Directoare
Data primirii:	13 iulie 2026
Destinatar:	Dna Thérèse BLANCHET, Secretară Generală a Consiliului Uniunii Europene
Nr. doc. Csie:	COM(2026) 361 final
Subiect:	RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU RAPORTUL ANUAL PE 2025 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) 361 final.

Anexă: COM(2026) 361 final



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 13.7.2026
COM(2026) 361 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

**RAPORTUL ANUAL PE 2025 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. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului¹, Comisia prezintă anual Parlamentului European, Consiliului și statelor membre un raport privind aplicarea regulamentului menționat și influența acestuia asupra îmbunătățirii securității aeronautice.

În 2025, serviciile Comisiei au continuat implementarea acțiunilor anunțate în documentul de lucru al serviciilor Comisiei 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) [SWD(2023) 37 final], cu accent pe inovare, tehnologie și un nou nivel de referință în materie de securitate aeronautică.

2. EVENIMENTE ȘI PERSPECTIVE ÎN MATERIE DE AMENINȚĂRI

Comisia, alături de agențiile relevante, a depus eforturi susținute de monitorizare și de abordare a amenințărilor la adresa securității sectorului aviației, inclusiv a celor de natură hibridă, împreună cu statele membre și cu alte părți interesate. Scopul acestor eforturi a fost de a asigura gestionarea eficace a riscului. În acest sens, Comisia a pregătit o modificare legislativă în 2025 în vederea instituirii unui mecanism mai eficient pentru schimbul de informații cu privire la evenimentele legate de securitatea aeronautică.

2.1 Terorismul și amenințările hibride

Amenințarea teroristă la adresa Uniunii Europene și a statelor sale membre rămâne persistentă, evolutivă și din ce în ce mai complexă, fiind caracterizată de descentralizare, diversificare ideologică și o dependență puternică de ecosistemele digitale. Rețelele jihadiste rămân cea mai letală amenințare, evoluția lor fiind puternic influențată de conflictele în curs din Orientul Mijlociu. În același timp, 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. Platformele digitale joacă un rol esențial, permițând radicalizarea și recrutarea, precum și diseminarea propagandei. 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.

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).

Influența conflictelor din Orientul Mijlociu s-a extins la spațiul amenințărilor hibride, prin exploatarea discursurilor privind conflictele în cadrul unor campanii de dezinformare și prin eforturile de polarizare online.

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.

2.2 Securitatea cibernetică

2.2.1 Generalități

În 2025, au fost raportate aproximativ 9200 de incidente cibernetice care au afectat toate categoriile de părți interesate din domeniul aviației la nivel mondial². Aceste incidente au constat în incidente de tip ransomware, încălcări ale securității datelor, compromiteri ale lanțului de aprovizionare, activități bazate pe hacktivism și scurgeri de date divulgate care au vizat companiile aeriene, precum și aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană. În 2025, s-au înregistrat mai multe incidente cu impact semnificativ asupra lanțului de aprovizionare din sectorul aviației, în special atacul asupra sistemului MUSE al Collins Aerospace, care a afectat mai multe aeroporturi principale³ din Europa.

Deși criminalitatea informatică rămâne principala amenințare, dimensiunea geopolitică a amenințărilor cibernetice a devenit din ce în ce mai importantă. Conflictele în curs din Ucraina și Orientul Mijlociu au continuat să alimenteze activitățile hacktivistilor, atacurile DDoS vizând în mod disproporționat aeroporturile pentru vizibilitatea lor simbolică. De asemenea, utilizarea inteligenței artificiale (IA) de către actorii care generează amenințări cibernetice a devenit din ce în ce mai evidentă.

Pentru a sprijini o punere în aplicare coerentă și armonizată a cadrului UE de securitate cibernetică în domeniul aviației, eforturile din 2025 s-au axat pe coerența maximă dintre

² Raportul EUROCONTROL/EATM-CERT 2026 privind securitatea cibernetică în aviație.

³ În consecință, aceste aeroporturi au fost nevoite să recurgă la prelucrarea manuală, ceea ce a dus la cozi lungi, întârzieri și anulări. Incidentul demonstrează modul în care sistemele informatice critice din domeniul aviației pot suferi întreruperi la scară largă, cu efecte de domino rapide în întreaga rețea de zboruri a Europei.

normele orizontale și cele sectoriale. Acest lucru are ca scop sporirea eficacității, evitarea suprapunerilor și reducerea sarcinii asupra operatorilor și administrațiilor.

Subgrupul pentru securitatea cibernetică a aviației, înființat în februarie 2024, a finalizat în 2025 un document de referință fără caracter obligatoriu, validat de Grupul de cooperare NIS, pentru a sprijini o punere în aplicare coerentă și armonizată a cadrului UE de securitate cibernetică în domeniul aviației.

2.2.2 Evaluarea riscurilor privind echipamentele de detectare

În colaborare cu autoritățile vamale și de securitate aeronautică ale statelor membre, Comisia a efectuat o evaluare a riscurilor privind echipamentele de detectare, inclusiv echipamentele de control de securitate din domeniul aviației, în temeiul articolului 22 din Directiva NIS2. Evaluarea riscurilor s-a aplicat echipamentelor de detectare care utilizează software și/sau sunt conectate la sisteme TIC, instalate la nivelul autorităților vamale, al autorităților de frontieră, al aeroporturilor, al porturilor și al punctelor de control la frontieră.

Constatările indică practici naționale fragmentate, dependența puternică de furnizori din afara UE și vulnerabilități majore legate de întreținerea la distanță și absența unor protocoale de securitate armonizate. Evaluarea identifică 13 scenarii de risc, principalele riscuri fiind: dependența excesivă de un singur producător sau de un număr limitat de producători (dependența de un singur furnizor, furnizori cu risc ridicat); accesul autorizat/neaautorizat în timpul întreținerii sau instalării (inclusiv de la distanță); programe malware care compromit echipamentele, integritatea datelor și sistemele conectate. Riscurile cresc în mediile interconectate (aeroporturi, porturi, Platforma de date vamale a UE).

2.3 Drone

Dronele remodelează viitorul economiei și al societății UE, cu consecințe profunde pentru transporturi, comerț și servicii. Pe măsură ce cifrele cresc și capacitățile lor tehnologice avansează, inclusiv îmbunătățirea vitezei, a agilității, a autonomiei, a capacității de sarcină utilă și a preciziei senzorilor, precum și integrarea inteligenței artificiale, este esențial să se recunoască potențialul asociat utilizării abuzive a acestora. Prin urmare, pentru a valorifica beneficiile dronelor și utilizările legitime și legale ale acestora, este esențial să se abordeze amenințările pe care acestea le reprezintă în ceea ce privește activitățile ilegale, nereglementare sau ostile și să se atenueze aceste riscuri.

Apariția unor incidente care implică prezența unor drone de origine necunoscută în apropierea infrastructurii, inclusiv a aeroporturilor, reprezintă o provocare deosebită pentru pregătirea și capacitatea UE de a preveni viitoare incidente⁴. Prezența dronelor

⁴ În 2025, au fost raportate suspendări ale operațiunilor de zbor din cauza dronelor, de exemplu la Copenhaga, München, Berlin și Bruxelles.

în apropierea zonelor sensibile ridică, de asemenea, semne de întrebare cu privire la acțiuni de spionaj, sporind astfel nivelul tensiunilor în materie de securitate. Ca răspuns, în 2025, Comisia a elaborat un Plan de acțiune privind securitatea în materie de drone și soluții antidrone, menit să consolideze abordarea de prevenire, detectare și răspuns pentru a atenua amenințările reprezentate de drone și pentru a crește gradul de pregătire al Uniunii în ceea ce privește răspunsul în caz de incidente.

3. EVALUAREA RISCURILOR

3.1 Zone de conflict

Sistemul UE de alertă pentru zonele de conflict a continuat să efectueze evaluări trimestriale regulate ale riscurilor, conduse de Grupul integrat al UE de evaluare a riscurilor în materie de securitate aeronautică, care este alcătuit din statele membre ale UE, INTCEN UE și AESA. Obiectivul sistemului este de a facilita schimbul, în timp util, de evaluări ale riscurilor legate de zonele de conflict care afectează aviația civilă din UE, permițând atenuarea eficace a riscurilor. Pentru abordarea unor chestiuni urgente, sunt convocate reuniuni ad-hoc, în funcție de necesități.

În 2025, grupul a organizat patru reuniuni trimestriale și cinci reuniuni ad-hoc urgente. Au avut loc și patru reuniuni pregătitoare cu companii aeriene și asociații ale companiilor aeriene din UE. Acest lucru a condus la publicarea a două noi buletine informative privind zonele de conflict (Conflict Zone Information Bulletins – CZIB) ale AESA, la retragerea a patru CZIB ale AESA și la actualizarea celorlalte buletine⁵.

Procesul integrat al UE de evaluare a riscurilor la adresa securității aeronautice a asigurat, de asemenea, capacitatea de evaluare a riscurilor și a sprijinit 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 2025 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2025/920⁶. Acesta din urmă a introdus

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

⁶ Pentru detalii, a se vedea anexa 2.

modificări care consolidează măsurile detaliate pentru implementarea standardelor de bază comune în domeniul securității mărfurilor și poștei destinate transportului aerian, astfel încât să se sporească reziliența și să se asigure atenuarea adecvată a noilor amenințări. Obiectivul a fost de a îmbunătăți prevenirea și detectarea IED (dispozitivelor explozive improvizate) și a IID (dispozitivelor incendiare improvizate) prin punerea în aplicare a unor măsuri care să sporească vizibilitatea informațiilor și datelor referitoare la mărfurile și poșta destinate transportului aerian și expediate pe calea aerului, care să consolideze competențele și aptitudinile personalului de securitate și care să asigure separarea anumitor mărfuri în timpul acceptării înainte ca acestea să fie încărcate la bordul aeronavei.

De asemenea, au fost introduse modificări ale măsurilor de securitate aeronautică în domeniul pregătirii, certificării și recertificării personalului de securitate, precum și al testării de rutină a echipamentelor de securitate. Câteva aeroporturi⁷ au fost eliminate de pe listele țărilor terțe recunoscute că aplică standarde de securitate echivalente cu standardele de bază comune privind securitatea aeronautică.

4.2 Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare

Baza de date a Uniunii⁸ privind securitatea lanțului de aprovizionare 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 sfârșitul anului 2025, baza de date avea aproximativ 40 000 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 99,95 %, ceea ce înseamnă că, în întregul an 2025, perioadele în care nu a fost disponibilă au însumat puțin peste 4 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 prealabile 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).

⁷ Aeroportul Kangerlussuaq din Groenlanda, aeroporturile din Guernsey, Insula Man și Jersey din Regatul Unit și aeroportul Ben Gurion din Israel.

⁸ <https://ksda.ec.europa.eu/public/screen/home>.

Rezultatul analizei riscurilor conform PLACI poate necesita punerea în aplicare a unor măsuri specifice de atenuare din domeniul securității aeronautice, inclusiv posibilitatea transmiterii unei instrucțiuni sau 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 2025, au fost înregistrate aproximativ 146 de milioane de notificări PLACI. Acestea au condus la aproximativ 990 de cereri de control de securitate (RFS), dar nu au existat cereri de neîncărcare a mărfurilor (DNL). Majoritatea cererilor au fost legate de expedierile expres, urmate de poșta și de mărfurile generale destinate transportului aerian.

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 constatat în cursul inspecțiilor Comisiei s-a menținut stabil, la aproximativ 80 %. Cu toate acestea, implementarea efectivă a

⁹ Spațiul Economic European: 27 de state membre ale UE, Norvegia, Islanda și Elveția. Autoritatea AELS de Supraveghere (ESA) 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.

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 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.

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.

5.4 Inspecții efectuate de Comisie

Comisia a dispus de o echipă activă de șapte inspectori de securitate aeronautică cu normă întreagă, sprijinită de un grup de aproximativ 70 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.

Pentru a oferi statelor membre feedback în urma inspecțiilor, a promova transparența și a armoniza metodologiile de monitorizare a conformității, în octombrie 2025, Comisia a organizat o activitate de pregătire și o reuniune anuală a auditorilor naționali.

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 șaptelea ciclu de inspecții efectuate la autoritățile competente, Comisia a inspectat șapte state membre în cursul anului 2025.

Statele membre inspectate în 2025 și-au menținut programele naționale de securitate aeronautică în conformitate cu modificările legislative. S-a constatat, de asemenea, că majoritatea programelor naționale de control al calității erau pe deplin aliniate la Regulamentul (UE) nr. 18/2010 al Comisiei. În toate statele membre, s-a observat că aeroporturile, transportatorii aerieni și entitățile cu responsabilități în materie de securitate s-au confruntat cu anumite provocări în ceea ce privește actualizarea și menținerea programelor de securitate în conformitate cu legislația Uniunii și cu programele naționale de securitate aeronautică, precum și în ceea ce privește monitorizarea acestora.

Cerințele privind recrutarea, pregătirea, aprobarea sau/și certificarea, calificarea instructorilor și a validatorilor independenți, după caz, au fost transpuse în cea mai mare parte în programele naționale de formare ale statelor membre inspectate. Cu toate acestea, se mai pot aduce îmbunătățiri în ceea ce privește standardizarea certificării și recertificării operatorilor de echipamente radioscopice.

În unele state membre, autoritatea competentă nu a respectat întotdeauna domeniile de aplicare și frecvențele stabilite pentru monitorizarea aeroporturilor, a transportatorilor aerieni și a unor entități cu responsabilități în materie de securitate. De asemenea, în unele cazuri, nu au fost efectuate suficiente testări în toate domeniile necesare. În plus, Comisia a constatat, de asemenea, necesitatea de a îmbunătăți punerea în aplicare a

¹² A se vedea anexa 1, unde figurează un rezumat al întregii activități de monitorizare a conformității desfășurată în 2025 de Comisie și de ESA.

metodologiei necesare pentru inspecții, în domenii precum raportarea monitorizării conformității la nivel național, armonizarea raportării rezultatelor testărilor, măsurile de securitate direct aferente¹³ care fac obiectul inspecțiilor și clasificarea conformității.

Toate statele membre au conferit propriilor autorități competente competențele necesare în materie de asigurare a respectării legislației pentru monitorizarea și asigurarea aplicării tuturor cerințelor prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 300/2008 și de actele sale de punere în aplicare și majoritatea statelor membre s-au asigurat că un număr suficient de auditori este disponibil pentru desfășurarea activităților de monitorizare a conformității. În cele din urmă, verificările la fața locului în aeroporturi au arătat că eficacitatea activităților naționale de monitorizare este în continuare un domeniu în care sunt necesare mai multe îmbunătățiri în toate statele membre inspectate.

5.4.2 Inspecții inițiale la aeroporturi

În 2025, Comisia a efectuat 12 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 eventualele 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 16-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 sunt în continuare puse în aplicare în mod corect. Cu toate acestea, inspecțiile au evidențiat domenii în care se pot aduce mai multe îmbunătățiri. Printre acestea se numără controlul accesului, controlul de securitate, securitatea cibernetică, controalele de securitate ale aeronavelor, controalele de securitate aplicate proviziilor, precum și punerea în aplicare a proceselor legate de certificare.

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 2025, nu au fost efectuate inspecții subsecvente.

¹³

Două sau mai multe cerințe care sunt atât de strâns integrate încât eficacitatea uneia nu poate fi evaluată în mod adecvat dacă nu sunt luate în considerare și celelalte.

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 2025.

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 2025, au fost efectuate trei evaluări în Statele Unite, Insulele Feroe, respectiv Regatul Unit.

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 2025, 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 neregistrare prelungită sau de repetare a deficiențelor. În 2025, nu a fost lansată nicio astfel de acțiune.

6. DIALOGUL INTERNAȚIONAL

6.1 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 a lucrat îndeaproape cu statele membre pentru a asigura coordonarea pozițiilor UE. De asemenea, au avut loc dialoguri cu parteneri-cheie care împărtășesc aceeași viziune, cum ar fi Regatul Unit, SUA, Canada, Australia și Singapore.

6.2 Organisme internaționale

UE a participat activ, în calitate de observator, la reuniunea anuală a Grupului pentru securitatea aeronautică din cadrul OACI (AVSECP/36), care a avut loc în perioada 7-11 aprilie 2025, precum și la a patra reuniune a Grupului pentru securitate cibernetică din cadrul OACI (CYSECP/4), care a avut loc în perioada 2-6 iunie 2023.

Rezultatele celei de a 42-a Adunări a OACI (23 septembrie-3 octombrie 2025) privind aspecte legate de securitate, securitate cibernetică și zonele de conflict au reflectat obiectivele declarate ale UE. Acestea au inclus o nouă rezoluție a Adunării privind zonele de conflict; o rezoluție revizuită privind securitatea aeronautică referitoare la amenințările în continuă evoluție, inclusiv din partea unor actori sofisticați, un apel la intensificarea eforturilor de securizare a sistemului de transport aerian de mărfuri și de poștă, o rezoluție revizuită privind securitatea cibernetică, care abordează amenințările cibernetică și subliniază necesitatea de a aborda riscurile cibernetică în mod global, precum și aprobarea de către Adunare a propunerii Grupului European de a organiza o conferință la nivel înalt privind securitatea aeronautică.

6.3 Țări terțe

În aplicarea articolului 435 din Acordul de cooperare comercială dintre UE și Regatul Unit, cooperarea în materie de securitate aeronautică vizează schimbul de informații, discuțiile și schimbul de bune practici, precum și elaborarea unor acorduri de cooperare între experții tehnici. Cea de a 6-a reuniune UE-Regatul Unit privind cooperarea în materie de securitate aeronautică a avut loc la 1 aprilie, iar cea de a 7-a reuniune la 17 octombrie 2025.

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 reciproce a regimurilor de securitate pentru transportul aerian de mărfuri și de poștă din UE și din SUA. În 2025, nu a fost organizată nicio reuniune a TSCG, dar cooperarea tehnică a continuat pe tot parcursul anului.

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. În 2025, nu au fost încheiate noi acorduri referitoare la OSS.

În ceea ce privește consolidarea capacităților, în 2025, 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 a fost 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.

7. CONCLUZII

Pentru ca aviația comercială să prospere, este esențial să se garanteze securitatea operațiunilor atât în aer, cât și la sol. În 2025, Comisia Europeană, în colaborare cu statele membre, a luat măsuri semnificative pentru a se asigura că legislația de punere în aplicare existentă în domeniul securității aeronautice este adaptată la evoluția amenințărilor și a riscurilor. Au fost adoptate măsuri de consolidare a lanțului de aprovizionare cu mărfuri destinate transportului aerian și au fost prezentate propuneri de instituire a unui sistem al UE pentru raportarea evenimentelor de securitate

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

¹⁵ În perioada 1 ianuarie-30 noiembrie 2025 (data de încheiere), în cadrul proiectului CASE II au fost desfășurate 56 de activități (inclusiv 34 de activități bilaterale de formare, opt activități de mentorat, șase activități multilaterale, cinci ateliere regionale, două ateliere interregionale și un seminar online) în beneficiul a 950 de participanți, ceea ce indică o rată ridicată de punere în aplicare până la sfârșitul proiectului. În total, de la lansarea proiectului au fost desfășurate 264 de activități la nivel național și la distanță, în beneficiul a 89 de state partenere și al statelor membre ale CEAC/UE. Pentru mai multe informații despre CASE II: <https://www.ecac-ceac.org/activities/security/eu-ecac-case-ii-project>.

¹⁶ Metodologia utilizată pentru selectarea statelor partenere se bazează pe criterii cumulative și prezintă oportunități de îmbunătățire pentru a se asigura că sunt luați în considerare factori relevanți, cum ar fi nivelul de amenințare, nivelul măsurilor de securitate din fiecare stat partener și existența unor zboruri directe din aceste state partenere către un stat membru al UE. Această abordare a fost combinată cu o coordonare periodică cu statele membre sau cu alte agenții de implementare pentru a evita suprapunerea inițiativelor de consolidare a capacităților și pentru a crește sinergia.

aeronautică și pentru schimbul în timp util de informații în materie de securitate în vederea atenuării amenințărilor emergente.

De asemenea, în 2025, au continuat lucrările cu privire la un nou nivel de referință în materie de securitate aeronautică care să exploateze pe deplin potențialul tehnologic actual și viitor, într-un mod care să atingă cel mai înalt nivel de securitate, îmbunătățind în același timp, în cea mai mare măsură posibilă, experiența pasagerilor.