COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

RAPORT AL COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

RAPORTUL ANUAL PE 2023 PRIVIND PUNEREA ÎN APLICARE A REGULAMENTULUI (CE) NR. 300/2008 PRIVIND NORME COMUNE ÎN DOMENIUL SECURITĂȚII AVIAȚIEI

1. INTRODUCERE

În conformitate cu articolul 16 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008[1], Comisia prezintă anual Parlamentului European, Consiliului și statelor membre un raport privind aplicarea regulamentului menționat și influența acestuia asupra îmbunătățirii securității aeronautice.

În 2020, serviciile Comisiei au lansat un exercițiu de evaluare privind posibile etape viitoare pentru sistemul de securitate aeronautică al UE[2]. Prin urmare, serviciile Comisiei au publicat în februarie 2023 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), care a confirmat realizările sistemului AVSEC al UE, a semnalat unele chestiuni nesoluționate și cauzele profunde ale acestora, identificând posibilele opțiuni de remediere însoțite, după caz, de impactul lor probabil. Documentul de lucru al serviciilor Comisiei a sugerat un nou scenariu de referință la nivelul UE compatibil cu controlul de securitate unic (*One Stop Security*, OSS) pentru controlul de securitate al pasagerilor și al bagajelor, un proces de reglementare îmbunătățit și o intensificare a dezvoltării și a adoptării inovării.

În 2023, Comisia a continuat să consolideze sistemul de securitate aeronautică, iar serviciile sale au întreprins mai multe acțiuni identificate ca fiind esențiale în documentul de lucru al serviciilor Comisiei. Prin măsuri temporare destinate personalului de securitate, Comisia a luat măsuri pentru a aborda criza capacității de pe aeroporturile din UE în sezonul de vară 2023, când numărul călătoriilor cu avionul a crescut după pandemia de COVID-19, în timp ce sectorul aviației se confrunta cu un deficit de forță de muncă.

Pe parcursul anului 2023, Grupul de coordonare pentru strategia de securitate a aviației a colaborat, în cadrul unor fluxuri de lucru consultative, cu diverse grupuri pentru a aborda sugestiile prevăzute în documentul de lucru al serviciilor Comisiei.

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

---

[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).

[2] O serie de membri ai Grupului consultativ al părților interesate de securitatea aeronautică (SAGAS), constituit în temeiul articolului 17 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008, s-au oferit să participe la procesul de consultare.

amenințări, gestionând în mod eficace riscul. În primul trimestru al anului 2023, a fost finalizat, împreună cu statele membre, un exercițiu cuprinzător de cartografiere a riscurilor pentru a se evalua nivelul de amenințare și de risc la adresa aviației civile. Acest exercițiu a avut loc ca parte a eforturilor pentru o politică de securitate aeronautică consolidată și mai rezilientă, astfel cum se prevede în documentul de lucru al serviciilor Comisiei.

2.1 Terorismul și amenințările hibride

Situația terorismului la nivel mondial a rămas neschimbată în 2023. Teroriștii acționează dincolo de frontiere, mobilizând noi tehnologii și moduri de operare. Răspândirea propagandei online și potențialul său de radicalizare rămân o preocupare majoră, recrutarea de noi adepți fiind favorizată de izolarea socială și de lipsa unui sistem solid de sprijin. 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.

Se preconizează că amenințările și provocările în domeniul securității aviației civile ca țintă de prim-plan vor continua să evolueze, iar diversitatea modalităților de atac va crește. 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.

2.2 Securitatea cibernetică

Având în vedere nivelul tot mai mare de dependență a aviației de tehnologia informației și de sistemele operaționale digitale, rolul securității cibernetice devine din ce în ce mai important. Atacurile cibernetice care vizează sectorul transporturilor ar putea avea consecințe dezastruoase și ar putea genera perturbări economice grave. În 2023, au fost raportate peste 6 000 de atacuri cibernetice care au afectat diferite părți interesate din domeniul aviației. Metodele preferate pentru desfășurarea atacurilor cibernetice au fost site-urile internet frauduloase, phishingul și malware-ul (inclusiv ransomware-ul), în timp ce principalele ținte au fost utilizatorii spațiului aerian, aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană și lanțul lor de aprovizionare[3]. Cadrul existent de securitate a aviației a fost actualizat în 2023 dincolo de Directiva NIS 2[4]. Au avut loc reuniuni cu autoritățile naționale cu scopul de a se asigura aplicarea și asigurarea la nivel optim a respectării a normelor cibernetice orizontale și sectoriale pentru a spori reziliența sectorului transporturilor și a infrastructurii conexe, inclusiv a mijloacelor de

[3] Raportul Eurocontrol/EATM-CERT 2024 privind securitatea cibernetică în aviație.

[4] 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 (JO L 333, 27.12.2022, p. 80).

combatere a amenințărilor cibernetice. Domeniul cibernetic prezintă diverse provocări specifice, inclusiv diversitatea actorilor și a motivațiilor (în afara grupărilor teroriste).

3. EVALUAREA RISCURILOR

3.1 Drone

Utilizarea ilegală a sistemelor de aeronave fără pilot la bord (UAS), cunoscute sub denumirea de drone, poate perturba operațiunile aeroportuare și poate pune în pericol aeronavele și ocupanții acestora[5]. În acest sens și pe baza strategiei recent adoptate a Comisiei privind contracararea potențialelor amenințări reprezentate de drone[6], serviciile Comisiei au efectuat o evaluare a riscurilor în materie de securitate aeronautică prezentate de drone, cu scopul de a identifica potențialele vulnerabilități suplimentare ale aeroporturilor, care ar putea necesita soluții la nivel de reglementare. Exercițiul de evaluare a riscurilor a fost lansat în ultimul trimestru al anului 2023, urmând să fie finalizat în primul trimestru al anului 2024.

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 2023, 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 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 2023 și trei reuniuni ad-hoc urgente, în special în ceea ce privește conflictul Hamas-Israel și impactul acestuia asupra aviației civile din UE. Acest lucru a dus la publicarea unui nou buletin informativ privind zonele de conflict (CZIB), la retragerea a două CZIB, precum și la extinderea a 11 CZIB existente[7].

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.

---

5 Potrivit analizei anuale privind siguranța a AESA din 2022, rata evenimentelor cu drone a scăzut în 2021 (cele mai recente cifre disponibile).

6 Comunicare a Comisiei către Consiliu și Parlamentul European privind contracararea amenințărilor potențiale reprezentate de drone, COM(2023) 659 final.

7 https://www.easa.europa.eu/en/domains/air-operations/czibs

4. CADRUL LEGISLATIV ȘI INSTRUMENTE 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 martie 2023 prin Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2023/566[8]. Acesta din urmă introduce modificări care au devenit necesare din perspectiva evoluției tabloului amenințărilor și al riscurilor, precum și a progreselor recente în materie de tehnologie. Modificările se referă la software-ul de detectare automată a articolelor interzise (APID), la sistemele de detectare a explozibililor (EDS) pentru bagajele de mână, la echipamentele de detectare a urmelor de explozibili (ETD), la scanerele de securitate, la detectarea anumitor amenințări chimice, precum și la echipamentele de detectare a vaporilor de explozibili (EVD) și modificările aferente ale procesului de control de securitate.

4.2 Baza de date a Uniunii privind securitatea lanțului de aprovizionare

Baza de date a Uniunii[9] 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 finele anului 2023, 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 99,98 %, ceea ce înseamnă că, în întregul an 2023, timpul în care nu a fost disponibilă a însumat mai puțin de două 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

---

[8] Pentru detalii, a se vedea anexa 2.

[9] https://ksda.ec.europa.eu/

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.

A doua fază a ICS2, care extinde aceste cerințe la toate mărfurile destinate transportului aerian, a demarat la 1 martie 2023. În 2023, au existat 202 539 068 de cereri PLACI, nefiind emisă nicio sesizare DNL.

5. INSPECȚII ȘI ALTE ACTIVITĂȚI DE MONITORIZARE A CONFORMITĂȚII

5.1 Aspecte generale

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/SEE[10].

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 %. Totuși, această cifră relativ stabilă nu înseamnă că statele membre nu și-au sporit eforturile, întrucât cerințele de securitate aeronautică au crescut, de asemenea, în mod semnificativ de-a lungul timpului, în

[10] 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.

special în domenii precum securitatea transportului aerian de marfă, controlul de securitate al lichidelor, al aerosolilor și al gelurilor sau în ceea ce privește introducerea și utilizarea unor tehnologii mai sofisticate și mai performante.

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 Comisiei[11] stabilește procedurile de efectuare a inspecțiilor Comisiei în domeniul securității aeronautice. Acesta include, printre altele, dispoziții referitoare la calificarea și competențele inspectorilor Comisiei[12].

---

[11] 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).

[12] A se vedea articolele 4 și 5.

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 șapte inspectori de securitate aeronautică cu normă întreagă până în august 2023, extinsă la opt din septembrie 2023 și 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 asociate[13].

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 efectuat patru inspecții în cursul anului 2023. Statele membre inspectate în 2023 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: asigurarea alinierii depline la reglementări a programelor de securitate ale aeroporturilor, operatorilor și entităților; includerea metodologiei necesare pentru inspecții și îndeplinirea cerințelor legate de procesul de raportare (de exemplu, termenul de depunere, planul de măsuri corective, închiderea oficială a dosarului de inspecție etc.); îndeplinirea nivelului minim de frecvență a auditurilor, inspecțiilor și testelor de securitate, precum și, în măsura necesară sau aplicabilă, efectuarea unor evaluări adecvate ale riscurilor pentru a defini măsurile de securitate sau anumite derogări. În plus, în cadrul monitorizării periodice a transportatorilor aerieni naționali și/sau străini și a unor entități cu responsabilități în materie de securitate, s-au identificat probleme legate de frecvență și de sfera de aplicare.

---

[13] A se vedea anexa 1, unde figurează un rezumat al întregii activități de monitorizare a conformității desfășurată în 2023 de Comisie și de AES.

5.4.2 Inspecții inițiale la aeroporturi

În 2023, Comisia a efectuat 14 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 paisprezecelea 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 dificultăți în ceea ce privește punerea efectivă în aplicare a anumitor măsuri, de exemplu în ceea ce privește controlul accesului și controlul de securitate al bagajelor de mână, precum și în domeniul securității cibernetice.

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 2023, a fost efectuată o inspecție subsecventă.

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 2023.

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 2023, au fost efectuate trei evaluări, respectiv în Norvegia[14], în Canada și în Regatul Unit (UK).

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 destinatare 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 2023, 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 nerectificare prelungită sau de repetare a deficiențelor. În 2023, nu a fost lansată nicio acțiune în constatarea neîndeplinirii obligațiilor.

6. TESTĂRI ȘI REUNIUNI

6.1 Testări

O „testare” în înțelesul legislației UE în domeniul securității aeronautice se efectuează atunci când un stat membru hotărăște, de comun acord cu Comisia, că va utiliza o anumită metodă sau un anumit mijloc nerecunoscut(ă) în temeiul legislației pentru a înlocui, pentru o perioadă de timp limitată, una dintre măsurile de securitate

[14] În Svalbard, district municipal liber din Norvegia.

recunoscute, cu condiția ca testarea să nu aibă un efect negativ asupra nivelurilor generale de securitate. În cursul anului 2022, în Țările de Jos și în Germania[15], au fost inițiate două testări privind aplicarea detectării automate a articolelor interzise (APID) în combinație cu sisteme de detectare a explozivilor pentru bagajele de cabină (EDSCB).

6.2 Reuniuni

Comisia și Administrația pentru Securitatea Transporturilor din SUA (TSA) au organizat primul Summit UE-SUA privind securitatea transportului aerian de marfă la Madrid, în Spania, în februarie 2023. Evenimentul a oferit ocazia de a identifica amenințările la adresa transportului aerian de marfă și de a implementa strategii de atenuare.

În noiembrie 2023, Comisia a organizat a patra reuniune a Grupului de lucru privind securitatea cibernetică în sectorul aeronautic, la care au participat autorități ale statelor membre responsabile cu securitatea aeronautică și punerea în aplicare a Directivei NIS[16]. Obiectivul reuniunii a fost de a încuraja cooperarea între autorități pentru a facilita alinierea și conformitatea între NIS2 și normele în domeniul 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.

Cu scopul de a le furniza statelor membre feedback în urma inspecțiilor, de a promova transparența și de a armoniza metodologiile de monitorizare a conformității, în septembrie 2023, Comisia a organizat o activitate de instruire și o reuniune anuală a inspectorilor naționali AVSEC.

7. DIALOGUL INTERNAȚIONAL

7.1 Aspecte generale

Comisia a depus în continuare eforturi în direcția consolidării securității aeronautice la nivel mondial. În acest sens, Comisia a colaborat cu organisme internaționale, cum ar fi Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI), Conferința Europeană a Aviației Civile (CEAC) și cu principalii parteneri comerciali, lucrând 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.

---

15 Raportul final pentru testarea derulată în Țările de Jos a fost primit în iunie 2023. Testarea din Germania este încă în desfășurare.

16 Directiva (UE) 2016/1148 a Parlamentului European și a Consiliului din 6 iulie 2016 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate a rețelelor și a sistemelor informatice în Uniune (JO L 194, 19.7.2016, p. 1).

7.2 Organisme internaționale

UE a participat activ, în calitate de observator, la reuniunea anuală a Grupului pentru securitatea aeronautică din cadrul OACI (AVSECP/34), care a avut loc în perioada 29 mai-2 iunie 2023, precum și la a doua reuniune a Grupului pentru securitate cibernetică din cadrul OACI (CYSECP/2), care a avut loc în perioada 5-9 iunie 2023.

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 reciproce a regimurilor pentru transportul aerian de mărfuri și de poștă din UE și din SUA. Cea de a 32-a reuniune a TSCG a avut loc în perioada 15-16 noiembrie 2023.

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 3-a reuniune UE-Regatul Unit privind cooperarea în materie de securitate aeronautică a avut loc la 16 octombrie 2023.

În conformitate cu legislația UE, Comisia a încheiat acorduri în domeniul OSS prin care recunoaște standardele de securitate aplicate în unele țări terțe sau aeroporturi din țări terțe ca fiind echivalente cu standardele UE[17]. În 2023, nu au fost încheiate noi acorduri referitoare la OSS. Discuțiile pe tema OSS cu Japonia sunt în desfășurare.

În ceea ce privește consolidarea capacităților, în 2023, 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 pus în aplicare de CEAC. Activitățile desfășurate de experții în securitate aeronautică au inclus ateliere, seminare online și activități bilaterale la nivel național[18]. Obiectivul general al CASE II este de a

---

17 UE a încheiat acorduri referitoare la OSS cu SUA, Canada, Singapore, Muntenegru, Serbia, Regatul Unit și Israel (numai pentru bagajele de cală).

18 În cursul anului 2023, au fost realizate 68 de activități, ceea ce reprezintă o creștere cu 94 % a rezultatelor în comparație cu cele 35 de activități realizate în 2022. Un număr de 39 de state partenere au găzduit aceste activități la nivel național, cu participarea a 66 de state partenere, în beneficiul a 1119 participanți. Aceste activități au constat în 44 de activități bilaterale de formare, zece activități multilaterale de formare, cinci activități de mentorat, cinci ateliere (două regionale și trei interregionale), trei APEX în evaluări de securitate și un webinar. În total, de la începutul proiectului au fost desfășurate 131 de activități la nivel național și la distanță. În ceea ce privește mobilizarea expertizei, 30 de experți au fost eliberați din 11 state membre, iar 39 de experți din 22 de CAA din statele partenere au contribuit la realizarea a 25 de activități în această perioadă. Zece experți din opt CAA din statele partenere au contribuit la realizarea celor 20 de activități desfășurate la nivel național, alături de experți ai proiectului CASE II. Un număr de 31 de experți din 19 CAA din statele partenere au contribuit la realizarea a două ateliere regionale și a trei ateliere interregionale, reprezentând 41 % din totalul vorbitorilor.

contracara amenințarea terorismului la adresa aviației civile prin crearea de parteneriate cu statele din cele trei regiuni, în vederea consolidării regimurilor acestora de securitate aeronautică.[19]

8. CONCLUZII

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 2023, 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. Aceste activități vor continua și în 2024.

[19] Statele partenere sunt selectate pe baza unor criterii obiective, cum ar fi angajamentul/capacitatea unui anumit stat de a beneficia pe deplin de activitățile de consolidare a capacităților furnizate de proiect sau absența unei posibile suprapuneri cu alte inițiative de consolidare a capacităților, fie bilaterale, fie multilaterale.