COMISSÃO
EUROPEIA

Bruxelas, 18.12.2024
COM(2024) 579 final

RELATÓRIO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU E AO CONSELHO

RELATÓRIO ANUAL DE 2023 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 300/2008 [1], 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 2020, os serviços da Comissão lançaram um exercício de balanço sobre as possíveis próximas etapas do sistema de segurança da aviação da UE [2]. Consequentemente, os serviços da Comissão publicaram, em fevereiro de 2023, o 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), que confirmou os progressos alcançados pelo sistema EU AVSEC, assinalou algumas questões pendentes e as suas causas profundas, bem como identificou potenciais opções de correção juntamente com — sempre que possível — o seu impacto provável. O documento de trabalho dos serviços da Comissão sugeriu uma nova base de referência mais ambiciosa, compatível com o controlo de segurança único intra-UE para o rastreio dos passageiros e da bagagem, um processo regulamentar melhorado e uma maior ênfase no desenvolvimento e na aceitação de inovações.

Em 2023, a Comissão continuou a reforçar o sistema de segurança da aviação e os seus serviços empreenderam várias ações que foram consideradas cruciais no documento de trabalho dos serviços da Comissão. Através de medidas temporárias dirigidas ao pessoal de segurança, tomou medidas para fazer face à escassez de capacidade nos aeroportos da UE na época de verão de 2023, quando o transporte aéreo recuperou após a COVID, ao passo que o setor da aviação enfrentava escassez de emprego.

Ao longo de 2023, o Grupo Diretor da Estratégia de Segurança da Aviação, apoiado por fluxos de trabalho de consulta, desenvolveu atividades em conjunto para dar resposta às sugestões indicadas no documento de trabalho dos serviços da Comissão.

2. OCORRÊNCIAS E PERSPETIVAS DE AMEAÇA

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

---

[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).

[2] Vários membros do Grupo Consultivo de Interessados na Segurança da Aviação (SAGAS), constituído nos termos do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008, ofereceram-se para participar no processo de consulta.

eficazmente o risco. No primeiro trimestre de 2023, foi concluído com os Estados-Membros um exercício abrangente de cartografia dos riscos para avaliar o nível de ameaça e de risco contra a aviação civil. Este exercício foi realizado no âmbito dos esforços para uma política de segurança da aviação reforçada e mais resiliente, tal como indicado no documento de trabalho dos serviços da Comissão.

2.1 Terrorismo e ameaças híbridas

O cenário de terrorismo mundial manteve-se inalterado em 2023. Os terroristas operam além-fronteiras, tirando partido de novas tecnologias e de novos *modi operandi*. Uma preocupação fundamental continua a ser o aumento da propaganda em linha e o seu potencial de radicalização, com base no isolamento social e na falta de um sistema de apoio sólido para recrutar novos seguidores. 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.

Prevê-se que as ameaças e os desafios à aviação civil enquanto alvo de grande visibilidade continuem a evoluir, bem como a aumentar, no que toca à diversidade de *modi operandi* dos ataques. As ameaças internas e o terrorismo doméstico permanecem 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.

2.2 Cibersegurança

Atendendo a que a aviação está cada vez mais dependente das tecnologias da informação e dos sistemas operacionais digitais, a cibersegurança está a tornar-se cada vez mais crucial. Os ciberataques que visam o setor dos transportes podem ter consequências desastrosas e conduzir a perturbações económicas significativas. Em 2023, foram comunicados mais de 6000 ciberataques que afetaram várias partes interessadas do setor da aviação. Os métodos preferidos para a realização de ciberataques foram os sítios Web fraudulentos, o *phishing* e os programas maliciosos (*malware*, incluindo *software* de sequestro), enquanto os principais alvos foram os utilizadores do espaço aéreo, os aeroportos e os prestadores de serviços de navegação aérea, bem como a sua cadeia de abastecimento. [3] O atual quadro de segurança da aviação foi atualizado em 2023 para além da Diretiva SRI 2 [4]. Realizaram-se reuniões com as autoridades nacionais com o objetivo de assegurar a máxima coerência de aplicação e execução entre as regras horizontais e setoriais em matéria de cibersegurança, a fim de tornar o setor dos transportes e as infraestruturas conexas mais resilientes, incluindo os meios para combater as ciberameaças. O domínio cibernético

[3] Relatório EUROCONTROL/EATM-CERT 2024 sobre o ciberespaço na aviação.

[4] Diretiva (UE) 2022/2555 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 14 de dezembro de 2022, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de cibersegurança na União que altera o Regulamento (UE) n.º 910/2014 e a Diretiva (UE) 2018/1972 e revoga a Diretiva (UE) 2016/1148 (JO L 333 de 27.12.2022, p. 80).

apresenta uma série de desafios específicos, incluindo uma grande diversidade de intervenientes e motivações (para além dos grupos terroristas).

3. AVALIAÇÃO DOS RISCOS

3.1 Aeronaves não tripuladas

A utilização ilegal de sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS), mais conhecidos como drones, é suscetível de perturbar as operações aeroportuárias e de colocar em perigo as aeronaves e os seus ocupantes. [5] A este respeito, e com base na estratégia recentemente adotada pela Comissão para combater as potenciais ameaças colocadas pelos drones [6], os serviços da Comissão realizaram uma avaliação dos riscos que os drones colocam à segurança da aviação, com o objetivo de identificar potenciais vulnerabilidades adicionais dos aeroportos que possam exigir soluções regulamentares. O exercício de avaliação dos riscos foi lançado no último trimestre de 2023, devendo estar concluído no primeiro trimestre de 2024.

3.2 Zonas de conflito

No âmbito do Sistema de Alerta para Zonas de Conflito da UE, continuaram a realizar-se em 2023, trimestralmente, avaliações de riscos comuns, sob a liderança do grupo de avaliação integrada dos riscos para a segurança da aviação da UE, incluindo os Estados-Membros da UE, o Centro de Situação e de Informações da UE (INTCEN) do Serviço Europeu para a Ação Externa (SEAE) e a Agência da União Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). O objetivo deste exercício é partilhar atempadamente informações sobre a avaliação dos riscos para a aviação civil da UE decorrentes das zonas de conflito, a fim de apoiar a mitigação dos riscos. Em caso de urgência, são organizadas reuniões excecionais. O grupo realizou quatro reuniões trimestrais em 2023 e três reuniões urgentes *ad hoc*, em particular no que respeita ao conflito Hamas-Israel e ao seu impacto na aviação civil da UE. Tal levou à publicação de um novo Boletim de Informação sobre a Zona de Conflitos (CZIB), à retirada de dois CZIB e à prorrogação da validade de 11 CZIB. [7]

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

---

5 De acordo com o relatório anual de segurança de 2022 da AESA, a taxa de ocorrência de drones diminuiu em 2021 (últimos dados disponíveis).

6 Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu sobre o combate às potenciais ameaças resultantes dos drones, COM(2023) 659 final.

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

4. QUADRO LEGISLATIVO E INSTRUMENTOS COMPLEMENTARES

4.1 Quadro legislativo

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

O Regulamento de Execução (UE) 2015/1998 foi alterado em março de 2023 pelo Regulamento de Execução (UE) 2023/566 [8]. Este último introduz alterações que se revelaram necessárias em função da evolução da situação de ameaça e de risco, bem como de recentes desenvolvimentos em termos de tecnologia. Estas alterações dizem respeito ao software de deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP), aos sistemas de deteção de explosivos (SDE) para bagagem de cabina, ao equipamento de deteção de vestígios de explosivos (DVE), aos scâneres de segurança, à deteção de determinadas ameaças químicas, bem como ao equipamento de deteção de vapores de explosivos (DVEX) e às alterações conexas no processo de rastreio.

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

A base de dados da União [9] sobre a 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 2023, a base de dados continha cerca de 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 99,98 %, o que significa que, em 2023, esteve indisponível durante menos de duas horas.

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

Os operadores económicos responsáveis pela introdução de remessas no território aduaneiro da União (como destino ou local de trânsito) provenientes de países terceiros por via aérea têm de apresentar por via eletrónica informações antecipadas relativas à

---

[8] Para mais informações, consultar o anexo 2.

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

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.

A segunda fase do ICS2, que alarga estes requisitos a fim de abranger toda a carga aérea, foi implementada em 1 de março de 2023. Em 2023, foram apresentados 202 539 068 pedidos de PLACI, não tendo sido emitida qualquer sinalização do tipo DNL.

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/EEE [10].

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

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

Desde 2010, a taxa de conformidade identificada durante as inspeções da Comissão manteve-se estável, em torno dos 80 %. No entanto, este valor relativamente estável

---

[10] 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.

não significa que os Estados-Membros não tenham intensificado os seus esforços, uma vez que os requisitos no domínio da segurança da aviação também evoluíram de modo significativo ao longo dos anos, especialmente em áreas como a segurança da carga aérea, o rastreio de líquidos, aerossóis e géis, ou a implantação e a utilização de tecnologia mais sofisticada e mais eficiente.

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 (UE) 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 [11] da Comissão estabelece os procedimentos aplicáveis à realização das inspeções da Comissão no domínio da segurança da aviação.

---

[11] 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 Comissão. [12]

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

Até agosto de 2023, a Comissão dispôs de uma equipa ativa composta por sete inspetores de segurança da aviação a tempo inteiro, que aumentou para oito elementos em setembro de 2023, apoiados por um grupo de cerca de 80 auditores nacionais nomeados pelos Estados-Membros e elegíveis para participar nas inspeções da Comissão.

A participação de auditores nacionais nas inspeções da Comissão contribui igualmente para um sistema de avaliação pelos pares e permite a divulgação de metodologias e boas práticas entre os Estados-Membros e os países associados. [13]

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 procedeu a quatro inspeções em 2023. Os Estados-Membros inspecionados em 2023 alinharam efetivamente os programas nacionais de segurança da aviação com a legislação da UE, dotaram as suas autoridades competentes dos poderes de execução necessários para controlar e fazer cumprir todos os requisitos do regulamento e dos seus atos de execução, asseguraram a disponibilidade de um número suficiente de auditores para a realização de atividades de controlo da conformidade e implementaram a maior parte dos requisitos relacionados com a formação em matéria de segurança.

No entanto, as inspeções salientaram a necessidade de esforços adicionais nos seguintes domínios: assegurar o pleno alinhamento dos programas de segurança dos aeroportos, operadores e entidades com a regulamentação; incluir a metodologia necessária para as inspeções e o cumprimento dos requisitos relativos ao processo de comunicação de informações (por exemplo, prazo de apresentação, plano de medidas corretivas, encerramento formal do processo de inspeção, etc.); cumprir frequências mínimas de auditoria, inspeção e testes de segurança; e, se necessário ou aplicável, realizar avaliações de risco adequadas para definir medidas de segurança ou determinadas

---

12 Cf. artigos 4.º e 5.º.

13 Ver anexo 1, com o resumo de todas as atividades de controlo da conformidade por parte da Comissão e do OFE, em 2023.

isenções. Além disso, foram identificados problemas relacionados com a frequência e o âmbito da monitorização regular das transportadoras aéreas nacionais e/ou estrangeiras e de algumas entidades com responsabilidades em matéria de segurança.

5.4.2 Inspeções iniciais aos aeroportos

Em 2023, a Comissão efetuou 14 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 14.º ano de aplicação do Regulamento (CE) n.º 300/2008, os resultados das inspeções refletem os esforços envidados pelas autoridades competentes e pelo setor. A maioria dos requisitos de segurança foi corretamente aplicada. No entanto, as inspeções salientaram dificuldades na aplicação efetiva de algumas medidas, tais como, por exemplo, o controlo de acessos e o rastreio da bagagem de cabina, bem como no domínio da cibersegurança.

5.4.3 Inspeções de acompanhamento

Nos termos do artigo 13.º do Regulamento (UE) n.º 72/2010, a Comissão realiza periodicamente um certo número de inspeções de acompanhamento. Essas inspeções são agendadas sempre que são identificadas várias deficiências graves durante a inspeção inicial, mas também numa base aleatória, para verificar se as autoridades competentes estão investidas dos poderes necessários para exigir a retificação das eventuais deficiências detetadas nos prazos fixados. Em 2023, foi realizada uma inspeção 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 2023.

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 2023, foram realizadas três avaliações, nomeadamente na Noruega [14], no Canadá 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 2023, 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 2023, não foi instaurado qualquer processo deste tipo.

6. ENSAIOS E REUNIÕES

6.1 Ensaios

Na aceção da legislação da UE no domínio da segurança da aviação, por «ensaio» entende-se o acordo entre um Estado-Membro e a Comissão para que seja utilizado determinado meio ou método não reconhecido nos termos da legislação, em substituição de um dos controlos de segurança reconhecidos, por um período de tempo

[14] Em Svalbard, área não incorporada da Noruega.

limitado, desde que esse ensaio não prejudique os níveis globais de segurança. Em 2022, foram iniciados dois ensaios relativos à aplicação da deteção automatizada de objetos proibidos (DAOP) em combinação com sistemas de deteção de explosivos para malas de cabina (SDE), nos Países Baixos e na Alemanha. [15]

6.2 Reuniões

A Comissão e a Administração de Segurança dos Transportes dos EUA (TSA) organizaram a primeira Cimeira EUA-UE sobre a segurança da carga aérea em Madrid, Espanha, em fevereiro de 2023. O evento constituiu uma oportunidade para identificar ameaças à carga aérea e para aplicar coletivamente estratégias de mitigação.

Em novembro de 2023, a Comissão organizou uma quarta reunião do Grupo de Trabalho para a Cibersegurança da Aviação, que reuniu as autoridades dos Estados-Membros responsáveis pela segurança da aviação e pela aplicação da Diretiva SRI. [16] O objetivo da reunião foi promover a cooperação entre as autoridades, a fim de facilitar o alinhamento e a conformidade entre a Diretiva SRI 2 e as normas da aviação. Procurou-se ainda evitar potenciais lacunas ou duplicações das obrigações em matéria de cibersegurança e minimizar os encargos administrativos e operacionais desnecessários.

Com o objetivo de fornecer aos Estados-Membros informações sobre as inspeções, promover a transparência e harmonizar as metodologias de controlo da conformidade, a Comissão organizou uma reunião anual e formação destinadas aos inspetores nacionais da AVSEC, em outubro de 2023.

7. DIÁLOGO INTERNACIONAL

7.1 Considerações gerais

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

---

15 O relatório final do ensaio nos Países Baixos foi recebido em junho de 2023. O ensaio na Alemanha ainda está em curso.

16 Diretiva (UE) 2016/1148 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 6 de julho de 2016, relativa a medidas destinadas a garantir um elevado nível comum de segurança das redes e da informação em toda a União (JO L 194 de 19.7.2016, p. 1).

7.2 Organismos internacionais

A UE participou ativamente, na qualidade de observador, na reunião anual do Painel de Segurança da Aviação da OACI (AVSECP/34), que teve lugar de 29 de maio a 2 de junho de 2023, bem como na segunda reunião do Painel de Cibersegurança da OACI (CYSECP/2), que teve lugar de 5 a 9 de junho de 2023.

7.3 Países terceiros

No contexto das relações com os Estados Unidos em matéria de segurança da aviação, o Grupo UE-EUA de Cooperação em matéria de Segurança dos Transportes (TSCG) visa promover a cooperação em vários domínios de interesse mútuo. Assegura a continuidade do funcionamento das disposições de controlo de segurança único (CSU) e do reconhecimento mútuo dos respetivos regimes de carga e correio aéreos da UE e dos EUA. A 32.ª reunião do TSCG realizou-se em 15 e 16 de novembro de 2023.

Em aplicação do artigo 435.º do Acordo de Comércio e Cooperação entre a UE e o Reino Unido, a cooperação UE-Reino Unido para a segurança da aviação assegura a cooperação em matéria de segurança da aviação, a troca de informações, o debate e a partilha de boas práticas e o desenvolvimento de acordos de cooperação entre peritos técnicos. A 3.ª reunião UE-Reino Unido sobre a cooperação em matéria de segurança da aviação teve lugar em 16 de outubro de 2023.

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 UE. [17] Em 2023, não se concluíram novos acordos em matéria de CSU. Estão em curso debates em matéria de CSU com o Japão.

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 oito milhões de EUR e executado pela CEAC, foi prosseguido em 2023. As atividades realizadas por peritos em segurança da aviação incluíram ateliês, webinários e atividades bilaterais a nível nacional. [18] O objetivo geral do CASE II é

---

17 A UE concluiu acordos em matéria de CSU com os EUA, o Canadá, Singapura, Montenegro, Sérvia, Reino Unido e Israel (apenas para bagagem de porão).

18 Em 2023, foram realizadas 68 atividades, o que representa um aumento de 94 % em comparação com as 35 atividades realizadas em 2022. Trinta e nove Estados parceiros acolheram estas atividades a nível nacional e 66 Estados parceiros participaram nas mesmas, em benefício de 1119 participantes. Estas atividades consistiram em 44 atividades de formação bilaterais, dez atividades de formação multilateral, cinco atividades de mentoria, cinco ateliês (dois regionais e três inter-regionais), três ações de avaliação «APEX in Security» e um webinário. No total, foram realizadas 131 atividades a nível nacional e à distância desde o início do projeto. Em termos de mobilização de conhecimentos especializados, foram enviados 30 peritos de 11 Estados-Membros, e 39 peritos de 22 autoridades da aviação civil (AAC) de Estados Parceiros contribuíram para a realização de 25 atividades durante este período. Dez peritos de oito AAC

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 aviação. [19]

8. CONCLUSÕES

Garantir a segurança das operações de aviação no ar e em terra é uma condição fundamental para o desenvolvimento da aviação comercial. O melhor sistema regulamentar de segurança da aviação combina a inovação com a estabilidade e mantém sempre o mais elevado nível de segurança. Em 2023, a Comissão prosseguiu o seu trabalho para garantir um sistema de segurança da aviação nesses moldes, respondendo simultaneamente aos desafios atuais e futuros e em estreita cooperação tanto com as entidades reguladoras como com as partes interessadas. Este trabalho prosseguirá em 2024.

de Estados Parceiros contribuíram para a realização das 20 atividades a nível nacional, juntamente com peritos do projeto CASE II. Trinta e um peritos de 19 AAC de Estados Parceiros contribuíram para a realização de dois ateliês regionais e três ateliês inter-regionais, representando 41 % de todos os oradores.

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