REGULAMENTO (UE) 2026/247 DA COMISSÃO

de 2 de fevereiro de 2026

que altera o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às especificações para os programas nacionais de controlo da qualidade no domínio da segurança da aviação civil

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o 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 ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 2, primeiro parágrafo,

Considerando o seguinte:

(1) O Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão ([2]) aditou o anexo II do Regulamento (CE) n.º 300/2008 relativo ao estabelecimento de regras comuns para os programas nacionais de controlo da qualidade dos Estados-Membros no domínio da segurança da aviação civil.

(2) Tendo em conta a evolução contínua das normas, práticas, metodologias e ferramentas internacionais em matéria de controlo do cumprimento das regras de segurança da aviação civil desde a adoção do anexo II, é importante alterar as especificações existentes para os programas nacionais de controlo da qualidade e atualizá-las em conformidade.

(3) Em especial, foram aditadas ao anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, de 7 de dezembro de 1944, duas novas normas que exigem aos Estados contratantes assegurar-se de que os respetivos programas nacionais de controlo da qualidade da segurança da aviação civil definem processos de comunicação de informações sobre incidentes relativos a atos de interferência ilícita e os respetivos atos preparatórios (norma 5.1.6), bem como um sistema confidencial de comunicação de informações para analisar as informações de segurança fornecidas por fontes como os passageiros, a tripulação e o pessoal de terra (norma 3.5.1, alínea d)).

(4) Nos termos do artigo 11.º, n.º 2, terceiro parágrafo, do Regulamento (CE) n.º 300/2008, o programa nacional de controlo da qualidade do Estado-Membro deve permitir a deteção e correção rápidas de deficiências. Para alcançar este objetivo de forma mais eficiente, as novas normas da OACI referidas no considerando 3 devem ser refletidas nos programas nacionais de controlo da qualidade da segurança da aviação civil.

(5) Em especial, para orientar a elaboração de políticas, simplificar a comunicação de informações pelos operadores e entidades responsáveis pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil e apoiar o cumprimento das normas pertinentes estabelecidas no anexo 17 da Convenção de Chicago, deve ser estabelecido um quadro comum para a recolha, partilha e análise de dados de ocorrências relacionadas com a segurança da aviação, substituindo assim o atual quadro regulamentar fragmentado a nível nacional.

(6) A fim de assegurar a eficácia e a eficiência do mecanismo de comunicação de informações, o quadro comum deve exigir que os operadores e entidades responsáveis pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil comuniquem às autoridades competentes, dentro dos prazos estabelecidos, informações sobre incidentes de segurança da aviação e sobre atos de interferência ilícita e os respetivos atos preparatórios, em função da gravidade do impacto e de quão imediato é o impacto na segurança da aviação, devendo igualmente criar um sistema interno de comunicação de informações a utilizar por todo o seu pessoal. Ao criarem os seus sistemas internos de comunicação de informações, os operadores e as entidades devem designar pessoas ou entidades responsáveis, melhorar a coerência dos dados, recrutar e formar as pessoas designadas para desempenhar funções de comunicação de informações, normalizar os formulários de comunicação de informações e utilizar uma classificação comum.

([1]) JO L 97 de 9.4.2008, p. 72, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2008/300/oj.

([2]) Regulamento (UE) n.º 18/2010 da Comissão, de 8 de janeiro de 2010, que altera o Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho no que respeita às especificações para os programas nacionais de controlo da qualidade no domínio da segurança da aviação civil (JO L 7 de 12.1.2010, p. 3, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2010/18(1)/oj).

(7) As obrigações de comunicação de informações sobre ocorrências, incidentes, atos de interferência ilícita e os respetivos atos preparatórios no domínio da segurança da aviação estabelecidas no presente regulamento não obstam às atuais obrigações de comunicação de informações sobre determinadas ocorrências de segurança da aviação com impacto na segurança da aviação estabelecidas no Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]) e nas respetivas regras de execução. Essas regras de execução serão alteradas a fim de ter em conta as disposições do presente regulamento.

(8) A fim de assegurar o nível de confidencialidade necessário, as informações contidas nos relatórios devem ser protegidas durante o respetivo processamento e armazenamento, e essas informações não podem ser utilizadas para fins que não a segurança da aviação. A confidencialidade da identidade do autor da comunicação e das pessoas mencionadas no relatório deve ser salvaguardada, sem prejuízo dos requisitos previstos no direito nacional em matéria de processo penal, disciplinar ou administrativo.

(9) A fim de assegurar a celeridade de qualquer iniciativa necessária por parte da Comissão, de outros Estados-Membros, de outras autoridades nacionais, nomeadamente de autoridades de segurança da aviação, do setor e dos parceiros internacionais, devem ser criados procedimentos adequados para a partilha, se for caso disso, de informações pertinentes contidas nos relatórios e sobre ações de acompanhamento.

(10) De modo a garantir uma panorâmica geral eficaz das ocorrências e incidentes de segurança da aviação na União, deve ser exigido aos Estados-Membros que apresentem à Comissão um relatório anual com estatísticas sobre os relatórios recebidos e uma análise das mesmas.

(11) As ocorrências de segurança da aviação devem ser comunicadas de forma harmonizada através de um modelo normalizado para a comunicação dessas informações. Esse modelo baseia-se no documento de orientação existente elaborado pela Organização da Aviação Civil Internacional, intitulado «Comunicação de informações relativas a ocorrências e incidentes de segurança da aviação» (*Reporting of Aviation Security Occurrences and Incidents*), publicado em junho de 2022.

(12) Além disso, a experiência adquirida com a aplicação do anexo II do Regulamento (CE) n.º 300/2008, bem como a evolução da metodologia global de controlo da conformidade e da terminologia setorial, demonstraram a necessidade de proceder a pequenas alterações às especificações comuns dos programas nacionais de controlo da qualidade no domínio da segurança da aviação civil. Estas alterações dizem respeito a determinadas definições (nomeadamente, medidas de segurança) e a melhorias nas disposições existentes (nomeadamente, a fixação das frequências de inspeção dos aeroportos).

(13) Por conseguinte, o Regulamento (CE) n.º 300/2008 deve ser alterado em conformidade. Uma vez que se considera que o número e o alcance das alterações a introduzir alteram significativamente o atual anexo II do Regulamento (CE) n.º 300/2008, é mais adequado substituir esse anexo.

(14) A criação do mecanismo e do processo de comunicação, classificação, processamento, armazenamento, proteção, análise e agregação de informações sobre incidentes, atos de interferência ilícita e respetivos atos preparatórios no domínio da segurança da aviação exige um período preparatório adequado. Por conseguinte, a aplicação de algumas das disposições conexas estabelecidas no anexo deve ser adiada, a fim de proporcionar aos Estados-Membros o tempo necessário para assegurar um cumprimento eficaz e eficiente dos requisitos.

(15) O Grupo Consultivo de Partes Interessadas criado ao abrigo do artigo 17.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008 foi consultado e participou ativamente na elaboração dos novos requisitos introduzidos em matéria de comunicação de informações sobre ocorrências de segurança da aviação.

(16) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do comité instituído pelo artigo 19.º do Regulamento (CE) n.º 300/2008,

([3]) Regulamento (UE) n.º 376/2014 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 3 de abril de 2014, relativo à comunicação, à análise e ao seguimento de ocorrências na aviação civil, que altera o Regulamento (UE) n.º 996/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho e revoga a Diretiva 2003/42/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, e os Regulamentos (CE) n.º 1321/2007 e (CE) n.º 1330/2007 da Comissão (JO L 122 de 24.4.2014, p. 18, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2014/376/oj).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

O anexo II do Regulamento (CE) n.º 300/2008 é substituído pelo anexo do presente regulamento.

Artigo 2.º

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 2 de fevereiro de 2026.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO

«*ANEXO II*

Especificações comuns para o programa nacional de controlo da qualidade a aplicar por cada Estado-Membro no domínio da segurança da aviação civil

1. DEFINIÇÕES

1.1. Para efeitos do presente anexo, entende-se por:

1) "Volume de tráfego anual", o número total de passageiros que chegam, partem e se encontram em trânsito (contabilizados uma vez);

2) "Autoridade competente", a autoridade nacional designada por um Estado-Membro, nos termos do artigo 9.º, responsável pela coordenação e pelo controlo da aplicação do seu programa nacional de segurança da aviação civil;

3) "Auditor", qualquer pessoa que exerça atividades nacionais de controlo da conformidade em nome da autoridade competente;

4) "Certificação", avaliação formal e confirmação pela autoridade competente, ou em nome desta, de que uma pessoa possui as competências necessárias para desempenhar as funções de auditor, a um nível aceitável definido pela autoridade competente;

5) "Atividades de controlo da conformidade", qualquer procedimento ou processo utilizado para avaliar a aplicação do presente regulamento e o programa nacional de segurança da aviação;

6) "Deficiência", incumprimento de um requisito de segurança da aviação;

7) "Inspeção", análise da aplicação de medidas e procedimentos de segurança para determinar se são executados de forma eficaz e em conformidade com as normas previstas e detetar eventuais deficiências;

8) "Entrevista", exame oral que um auditor efetua para determinar se são aplicadas medidas ou procedimentos de segurança específicos;

9) "Observação", exame visual que um auditor efetua para determinar se é aplicada uma medida ou um procedimento de segurança;

10) "Teste aberto", exercício anunciado com operadores responsáveis pelo rastreio ou outro pessoal de segurança em causa que simula realisticamente a realização de um controlo de segurança ou um ato de interferência ilícita com o objetivo de avaliar ou medir elementos como a eficácia da aplicação de medidas existentes, as competências e as capacidades desse pessoal para desempenhar as funções atribuídas;

11) "Autoridades competentes", para efeitos do capítulo 19, a autoridade competente ou qualquer outra autoridade nacional responsável pela comunicação de ocorrências, incidentes, atos de interferência ilícita e respetivos atos preparatórios no domínio da segurança da aviação.

12) "Autor da comunicação", qualquer pessoa singular ou coletiva que comunique uma ocorrência, um incidente, um ato de interferência ilícita, um ato preparatório ou outras informações relacionados com segurança em conformidade com o processo de comunicação obrigatório ou voluntário estabelecido pelos Estados-Membros;

13) "Amostra representativa", seleção efetuada a partir das opções de controlo possíveis, cujo número e âmbito são suficientes para constituir uma base de conclusões gerais sobre as normas de aplicação;

14) "Auditoria à segurança", análise aprofundada das medidas e procedimentos de segurança para determinar se são aplicados de forma integral e contínua;

15) "Incidente de segurança", ocorrência de segurança que afeta ou possa afetar a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal de terra e do público em geral;

16) "Ocorrência de segurança" qualquer evento relacionado com a segurança que possa resultar numa deterioração dos resultados em matéria de segurança, que possa aumentar os riscos operacionais ou que ponha em perigo a segurança dos passageiros, da tripulação, do pessoal de terra e do público em geral, ou que constitua um possível incumprimento. Inclui-se na presente definição a identificação ou a observação de uma vulnerabilidade na proteção da aviação civil face a atos de interferência ilícita;

17) "Teste", aferição das medidas de segurança da aviação, no âmbito da qual a autoridade competente simula a intenção de cometer um ato de interferência ilícita para avaliar a eficácia da aplicação das medidas de segurança vigentes;

18) "Verificação", ação por parte de um auditor para determinar se uma medida de segurança específica se encontra efetivamente em vigor;

19) "Vulnerabilidade", qualquer fragilidade nas medidas e nos procedimentos aplicados de que se possa tirar partido para cometer um ato de interferência ilícita.

2. PODERES DA AUTORIDADE COMPETENTE

2.1. Os Estados-Membros conferem os poderes necessários à autoridade competente para controlar e fazer cumprir todos os requisitos do presente regulamento e as suas medidas de aplicação, incluindo o poder de aplicar sanções em conformidade com o artigo 21.º

2.2. A autoridade competente realiza atividades de controlo da conformidade e terá os poderes necessários para exigir a retificação das eventuais deficiências detetadas nos prazos fixados.

2.3. Deve ser estabelecida uma abordagem progressiva e proporcionada relativamente às atividades de correção de deficiências e às medidas de execução. Esta abordagem consistirá numa sucessão de etapas a respeitar até que a correção seja efetuada, nomeadamente:

a) Aconselhamento e recomendações por escrito;

b) Aviso formal por escrito;

c) Notificação de execução oficial;

d) Sanções administrativas e procedimentos judiciais.

A autoridade competente pode omitir uma ou várias destas etapas, designadamente quando a deficiência é grave ou recorrente.

3. OBJETIVOS E CONTEÚDO DO PROGRAMA NACIONAL DE CONTROLO DA QUALIDADE

3.1. Os objetivos do programa nacional de controlo da qualidade consistem em verificar a aplicação efetiva e adequada das medidas de segurança da aviação e em determinar o nível de conformidade com as disposições do presente regulamento e o programa nacional de segurança da aviação civil, através de atividades de controlo da conformidade.

3.2. O programa nacional de controlo da qualidade inclui os seguintes elementos:

a) Estrutura organizativa, responsabilidades e recursos;

b) Descrições das funções e das qualificações exigidas aos auditores;

c) Atividades de controlo da conformidade, incluindo o âmbito das auditorias à segurança, inspeções, testes e, em caso de violação real ou potencial da segurança, investigações, frequências das auditorias à segurança e das inspeções, bem como classificação do grau de conformidade;

d) Inquéritos, caso existam motivos para reavaliar as necessidades em matéria de segurança;

e) Atividades de correção das deficiências que forneçam pormenores sobre a comunicação, o acompanhamento e a correção de deficiências, para garantir o cumprimento dos requisitos de segurança da aviação;

f) Medidas de execução e, se for caso disso, sanções, conforme previsto nos pontos 2.1 e 2.3 do presente anexo;

g) Comunicação das atividades de controlo da conformidade realizadas, incluindo, se for caso disso, intercâmbio de informações entre organismos nacionais sobre os níveis de conformidade;

h) Processo de monitorização das medidas de controlo interno da qualidade do aeroporto, do operador e da entidade;

i) Processo de registo e análise dos resultados do programa nacional de controlo da qualidade, para identificar tendências e orientar o desenvolvimento de políticas futuras;

j) Processo de comunicação obrigatória de informações relativas a incidentes, atos de interferência ilícita e respetivos atos preparatórios no domínio da segurança da aviação, por parte de qualquer operador ou entidade responsável pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil, de forma prática e atempada, às autoridades competentes;

k) Sistema de comunicação de informações confidencial e voluntário para analisar as informações de segurança fornecidas por fontes como o público, os passageiros, o pessoal, a tripulação, o pessoal de terra e qualquer outra pessoa do setor da aviação.

4. CONTROLO DA CONFORMIDADE

4.1. Todos os aeroportos, operadores e outras entidades com responsabilidades no domínio da segurança da aviação são objeto de controlos periódicos para garantir a deteção e a correção rápidas de falhas.

4.2. O controlo é efetuado em conformidade com o programa nacional de controlo da qualidade, tendo em conta o nível da ameaça, o tipo e a natureza das operações, o grau de aplicação, os resultados do controlo interno da qualidade dos aeroportos, dos operadores e das entidades, bem como outros fatores e avaliações que afetarão as prioridades e a frequência de controlo.

4.3. O controlo inclui a aplicação e a eficácia das medidas de controlo interno da qualidade dos aeroportos, dos operadores e das entidades.

4.4. O controlo em cada aeroporto individual consiste numa combinação adequada de atividades de controlo da conformidade e proporcionará uma panorâmica global da aplicação das medidas de segurança neste domínio.

4.5. A gestão, o estabelecimento de prioridades e a organização do programa de controlo da qualidade são asseguradas independentemente da aplicação operacional das medidas adotadas no âmbito do programa nacional de segurança da aviação civil.

4.6. As atividades de controlo da conformidade incluem auditorias à segurança, inspeções e testes.

5. METODOLOGIA

5.1. A metodologia para a realização de atividades de controlo obedece a uma abordagem normalizada, que inclui a definição de tarefas, o planeamento, a preparação, a atividade no terreno, a classificação das conclusões, a realização do relatório e o processo de correção.

5.2. As atividades de controlo da conformidade baseiam-se na recolha sistemática de informações através de observações, entrevistas, análise de documentos e verificações.

5.3. O controlo da conformidade inclui atividades anunciadas e não anunciadas.

6. AUDITORIAS À SEGURANÇA

6.1. As auditorias à segurança abrangem:

a) Todas as medidas de segurança de um aeroporto; ou

b) Todas as medidas de segurança aplicadas por um aeroporto, terminal aeroportuário, operador ou entidade; ou

c) Uma parte específica do programa nacional de segurança da aviação civil.

6.2. Deve ser estabelecida uma metodologia para a realização de auditorias à segurança, tendo em consideração os seguintes elementos:

a) Anúncio da auditoria à segurança e envio de um questionário de pré-auditoria, se for caso disso;

b) Fase de preparação, incluindo análise do questionário de pré-auditoria devidamente preenchido e de outra documentação pertinente;

c) Reunião de informação preliminar com representantes do aeroporto/operador/entidade, antes do início da atividade de controlo no terreno;

d) Atividade no terreno;

e) Reunião de balanço e apresentação de relatório;

f) Caso sejam detetadas deficiências, o processo de correção e o controlo associado desse processo.

6.3. A fim de permitir confirmar a aplicação das medidas de segurança, a realização de uma auditoria à segurança deve basear-se numa recolha sistemática de informações por uma ou várias das seguintes técnicas:

a) Análise de documentos;

b) Observações;

c) Entrevistas;

d) Verificações.

6.4. Os aeroportos com um volume de tráfego anual superior a 10 milhões de passageiros devem ser subordinados, no mínimo de quatro em quatro anos, a uma auditoria à segurança que abranja todas as normas de segurança da aviação. A análise inclui uma amostra representativa das informações.

7. INSPEÇÕES

7.1. Uma inspeção abrange, no mínimo, um conjunto de medidas de segurança diretamente relacionadas, constantes do anexo I, e as medidas de aplicação correspondentes, controladas no quadro de uma atividade única ou num prazo razoável que, normalmente, não excederá três meses. A análise inclui uma amostra representativa das informações.

7.2. Um conjunto de medidas de segurança diretamente relacionadas inclui um conjunto de requisitos (dois ou mais), conforme previsto no anexo I, e as medidas de aplicação correspondentes, cuja influência recíproca é tão marcada que a consecução do objetivo só pode ser devidamente avaliada se forem considerados conjuntamente. Estes conjuntos incluirão os enumerados no apêndice I do presente anexo.

7.3. As inspeções devem ser não anunciadas. Se a autoridade competente considerar que tal não é possível, as inspeções podem ser anunciadas. Deve ser estabelecida uma metodologia para a realização de inspeções, tendo em consideração os seguintes elementos:

a) Fase de preparação;

b) Atividade no terreno;

c) Uma reunião de balanço, em função da frequência e dos resultados das atividades de controlo;

d) Elaboração de relatório/registo de informações;

e) Processo de correção e controlo deste.

7.4. A fim de permitir confirmar a eficácia das medidas de segurança, a realização da inspeção basear-se-á na recolha sistemática de informações por uma ou várias das seguintes técnicas:

a) Análise de documentos;

b) Observações;

c) Entrevistas;

d) Verificações.

7.5. Nos aeroportos com um volume de tráfego anual superior a dois milhões de passageiros, a inspeção de todos os conjuntos de medidas de segurança diretamente relacionadas, enunciadas nos capítulos 1 a 6 do anexo I, será efetuada com uma frequência mínima de 12 meses, a menos que o aeroporto tenha sido objeto de uma auditoria durante esse período. A frequência de inspeção de todas as medidas de segurança constantes dos capítulos 7 a 12 do anexo I será determinada pela autoridade competente com base numa avaliação de risco.

7.6. Caso um Estado-Membro não disponha de um aeroporto com um volume de tráfego anual superior a dois milhões de passageiros, os requisitos do ponto 7.5 serão aplicáveis ao aeroporto localizado no seu território com o volume de tráfego anual mais elevado.

7.7. As frequências de inspeção dos aeroportos com um volume de tráfego anual não superior a dois milhões de passageiros, operadores e entidades devem ser determinadas pela autoridade competente tendo em conta os elementos referidos no ponto 4.2. As frequências devem referir-se ao controlo de todos os conjuntos pertinentes de medidas de segurança diretamente relacionadas enunciadas nos capítulos 1 a 12 do anexo I.

8. TESTES

8.1. Devem ser realizados testes para avaliar a eficácia da aplicação das medidas de segurança a seguir enumeradas, no mínimo, em todos os aeroportos abrangidos pelos pontos 7.5 e 7.6:

a) Controlo de acessos a zonas restritas de segurança;

b) Rastreio de pessoas que não sejam passageiros e dos objetos que transportem;

c) Proteção das aeronaves;

d) Rastreio dos passageiros e da bagagem de cabina;

e) Proteção da bagagem de porão;

f) Rastreio da carga ou do correio;

g) Proteção da carga e do correio.

Relativamente aos testes a realizar em aeroportos não abrangidos pelos pontos 7.5 e 7.6, devem ser estabelecidas prioridades no planeamento anual de atividades de controlo da conformidade.

8.2. A autoridade competente pode, com base numa avaliação de risco, realizar testes para avaliar a eficácia da aplicação das seguintes medidas de segurança adicionais:

a) Controlo de veículos;

b) Verificação de segurança da aeronave;

c) Rastreio da bagagem de porão;

d) Rastreio das provisões de bordo e das provisões do aeroporto;

e) Proteção das provisões de bordo e das provisões do aeroporto;

f) Proteção das instalações e do perímetro do aeroporto.

8.3. Deve ser elaborado um protocolo de teste e a metodologia respetiva, tendo em conta os requisitos jurídicos, de segurança e operacionais. A metodologia trata os seguintes elementos:

a) Fase de preparação;

b) Atividade no terreno;

c) Uma reunião de balanço, em função da frequência e dos resultados das atividades de controlo;

d) Elaboração de relatório/registo de informações;

e) Processo de correção e controlo associado.

8.4. As frequências dos testes devem ser determinadas pela autoridade competente tendo em conta os elementos referidos no ponto 4.2.

8.5. Os testes podem ser substituídos ou complementados por testes abertos quando não seja possível obter uma amostra representativa de testes devido, por exemplo, à aplicação limitada de certas medidas de segurança ou quando as condições locais prejudiquem a eficácia dos testes.

9. INQUÉRITOS

9.1. Devem ser efetuados inquéritos sempre que a autoridade competente reconhecer a necessidade de reavaliar operações, a fim de identificar e resolver eventuais vulnerabilidades. Caso seja detetada uma vulnerabilidade, a autoridade competente exige a aplicação de medidas de proteção proporcionais à ameaça.

10. APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIOS SOBRE AS ATIVIDADES DE CONTROLO DA CONFORMIDADE

10.1. As atividades de controlo da conformidade são objeto de relatório ou registo num formato normalizado que permita uma análise contínua das tendências.

10.2. Devem ser incluídos no formato normalizado os seguintes elementos:

a) Tipo de atividade;

b) Aeroporto, operador ou entidade objeto de controlo;

c) Data e hora da atividade;

d) Nome dos auditores que executam a atividade;

e) Âmbito da atividade;

f) Conclusões relacionadas com as disposições correspondentes do programa nacional de segurança da aviação civil;

g) Classificação do grau de conformidade;

h) Recomendações de medidas corretivas, se for caso disso;

i) Prazo de correção, se for caso disso.

10.3. Caso sejam identificadas deficiências, a autoridade competente comunica as conclusões pertinentes ao aeroporto, aos operadores ou às entidades objeto de controlo.

11. CLASSIFICAÇÃO COMUM DO GRAU DE CONFORMIDADE

11.1. As atividades de controlo da conformidade avaliam a aplicação do programa nacional de segurança da aviação civil com base no sistema harmonizado de classificação do grau de conformidade previsto no apêndice II.

12. CORREÇÃO DE DEFICIÊNCIAS

12.1. As deficiências detetadas devem ser prontamente corrigidas. Caso tal não seja possível, são aplicadas medidas compensatórias. Quando o controlo geral da aplicação de uma medida de segurança resultar, devido a falhas individuais ou isoladas, no nível de conformidade "Cumpre, mas melhorias aconselháveis", essas insuficiências também devem ser corrigidas.

12.2. A autoridade competente deve exigir que os aeroportos, os operadores ou as entidades objeto de atividades de controlo da conformidade apresentem, para acordo, um plano de ação sobre quaisquer deficiências mencionadas nos relatórios, bem como um calendário de execução das medidas corretivas, e que confirmem quando o processo de correção estiver concluído.

13. ATIVIDADES DE ACOMPANHAMENTO ASSOCIADAS À VERIFICAÇÃO DA CORREÇÃO

13.1. Após confirmação por parte do aeroporto, do operador ou da entidade objeto de controlo de que foram adotadas as eventuais medidas corretivas requeridas, a autoridade competente verifica a aplicação das medidas corretivas.

13.2. As atividades de acompanhamento baseiam-se no método de controlo mais adequado.

14. DISPONIBILIDADE DE AUDITORES

14.1. Cada Estado-Membro assegura que a autoridade competente disponha de um número suficiente de auditores, diretamente ou sob a sua supervisão, para executar todas as atividades de controlo da conformidade.

15. CRITÉRIOS DE QUALIFICAÇÃO DOS AUDITORES

15.1. Cada Estado-Membro assegura que os auditores que desempenham funções em nome da autoridade competente:

a) Estão isentos de obrigações contratuais ou pecuniárias em relação ao aeroporto, ao operador ou à entidade a controlar; e

b) Têm as competências adequadas, que incluem experiência teórica e prática suficiente no domínio pertinente.

Os auditores são objeto de certificação ou homologação equivalente por parte da autoridade competente.

15.2. Os auditores devem ter as seguintes competências:

a) Conhecimento das medidas de segurança aplicáveis em vigor e das suas modalidades de aplicação às operações que são objeto de análise, nomeadamente:

— conhecimento dos princípios de segurança,

— conhecimento das tarefas de supervisão,

— conhecimento dos fatores que afetam o desempenho humano;

b) Conhecimento prático das tecnologias e técnicas de segurança;

c) Conhecimento dos princípios, procedimentos e técnicas de controlo da conformidade;

d) Conhecimento prático das operações objeto de análise;

e) Conhecimento do papel e dos poderes do auditor.

15.3. Os auditores devem receber formação contínua, com uma frequência suficiente que garanta a manutenção das competências existentes e a aquisição de novas competências que tenham em conta a evolução no domínio da segurança.

16. PODERES DOS AUDITORES

16.1. Os auditores que realizam atividades de controlo têm autoridade suficiente para obterem as informações necessárias ao desempenho das suas tarefas.

16.2. Os auditores devem portar um título de identificação que os autoriza a exercer atividades de controlo da conformidade em nome da autoridade competente e lhes dá acesso a todas as zonas requeridas.

16.3. Os auditores podem:

a) Obter acesso imediato a todas as zonas pertinentes, incluindo aeronaves e edifícios, para fins de controlo; e

b) Exigir a aplicação correta ou a repetição das medidas de segurança.

16.4. Tendo em conta os poderes conferidos aos auditores, a autoridade competente agirá em conformidade com o ponto 2.3 nos seguintes casos:

a) Obstrução ou impedimento intencional do trabalho de um auditor;

b) Não atendimento ou recusa de um pedido de informação de um auditor;

c) Prestação de informações falsas ou erróneas a um auditor de forma dolosa; e

d) Usurpação da identidade de um auditor de forma dolosa.

17. MELHORES PRÁTICAS

17.1. Os Estados-Membros informam a Comissão das melhores práticas no que respeita aos programas de controlo da qualidade, às metodologias das auditorias e aos auditores. A Comissão partilha essas informações com os Estados-Membros.

18. APRESENTAÇÃO DE RELATÓRIOS À COMISSÃO SOBRE AS ATIVIDADES DE CONTROLO DA CONFORMIDADE

18.1. Os Estados-Membros apresentam anualmente um relatório à Comissão sobre as medidas tomadas para cumprirem as obrigações que lhes incumbem por força do presente regulamento e sobre a situação da segurança da aviação nos aeroportos localizados no seu território. O período de referência para o relatório está compreendido entre 1 de janeiro e 31 de dezembro. O relatório deve ser entregue três meses após o termo do período de referência.

18.2. O conteúdo do relatório está em conformidade com o apêndice III, utilizando um modelo previsto pela Comissão.

18.3. A Comissão partilha com os Estados-Membros as principais conclusões retiradas destes relatórios.

19. COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS, INCIDENTES, ATOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA E RESPETIVOS ATOS PREPARATÓRIOS NO DOMÍNIO DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

19.1. Sempre que a autoridade competente identifique ou receba informações sobre um ato de interferência ilícita ou um incidente de segurança da aviação ocorrido ou prestes a ocorrer que tenha ou seja suscetível de ter um impacto grave no nível de segurança da aviação na União ou no sistema internacional de segurança da aviação, essa autoridade deve notificar a Comissão desse facto o mais rapidamente possível. Sem prejuízo das regras nacionais em matéria de proteção das informações pertinentes para a segurança nacional, a notificação deve incluir todas as informações factuais pertinentes e disponíveis que sejam úteis para avaliar a necessidade de uma ação rápida com o objetivo de manter ou restabelecer o nível de segurança da aviação na União e assegurar a cooperação e a coordenação necessárias a nível internacional. Após receber essas informações, a Comissão deve informar os restantes Estados-Membros.

19.2. A fim de cumprir os requisitos estabelecidos no ponto 3.2, alíneas j) e k), e as disposições a seguir enunciadas, a partir de 1 de janeiro de 2028, cada Estado-Membro deve criar um processo para a comunicação, classificação, processamento, armazenamento, proteção, análise e agregação de informações sobre incidentes, atos de interferência ilícita e respetivos atos preparatórios no domínio da segurança da aviação. Esse processo deve prever um sistema de comunicação obrigatório e um sistema de comunicação confidencial voluntário e conter requisitos pormenorizados para assegurar uma comunicação eficaz e eficiente e acompanhamento, incluindo a execução e coordenação de tarefas subsequentes, bem como quaisquer medidas ou decisões que sejam adotadas pelas autoridades competentes.

19.3. A partir de 1 de janeiro de 2028, os operadores e as entidades responsáveis pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil devem comunicar às autoridades competentes informações sobre incidentes de segurança da aviação. Os incidentes de segurança são designados por um funcionário ou gestor de segurança para uma ocorrência de segurança comunicada, com base numa análise da ocorrência e na determinação de que são necessárias medidas adicionais. Um incidente de segurança pode também resultar, e ser classificado como tal pela autoridade competente, num ato de interferência ilícita que deve ser comunicado à OACI em conformidade com o anexo 17 da Convenção de Chicago. Aplicam-se os seguintes prazos para a referida comunicação obrigatória de informações, a partir do momento em que a ocorrência subjacente é comunicada através do sistema interno de comunicação de informações referido no ponto 19.4:

a) O mais rapidamente possível, embora, o mais tardar, no prazo de 24 horas, caso o incidente tenha um impacto grave e imediato no nível de segurança da aviação;

b) No prazo de 72 horas, caso o incidente tenha um impacto grave no nível de segurança da aviação;

c) Mensalmente, no caso dos restantes incidentes.

19.4. A partir de 1 de janeiro de 2028, os operadores e as entidades responsáveis pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil devem criar um sistema interno de comunicação de informações sobre ocorrências de segurança da aviação, de forma prática e atempada. Todo o pessoal dos operadores e das entidades responsáveis pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil deve comunicar informações sobre ocorrências de segurança da aviação através do referido sistema interno de comunicação de informações.

19.5. A partir de 1 de janeiro de 2028, as autoridades competentes e qualquer operador ou entidade responsável pela execução do programa nacional de segurança da aviação civil devem designar, pelo menos, uma pessoa ou serviço responsável pela comunicação de informações, incluindo a verificação da qualidade dos dados, a fim de melhorar a coerência dos dados. Os requisitos em matéria de recrutamento e formação das pessoas designadas para desempenhar essas funções são estabelecidos nas regras de execução adotadas pela Comissão nos termos do artigo 4.º, n.º 3, do presente regulamento.

19.6. A partir de 1 de janeiro de 2028, a comunicação obrigatória de informações às autoridades competentes deve ser efetuada utilizando o modelo previsto no apêndice IV e fazer referência à classificação comum prevista no apêndice V. A comunicação voluntária de informações pode também ser efetuada utilizando o modelo previsto no Apêndice IV e fazer referência à classificação comum prevista no apêndice V.

19.7. A partir de 1 de janeiro de 2028, as autoridades competentes devem guardar os relatórios numa base de dados nacional. A confidencialidade das informações sensíveis relativas à segurança da aviação contidas nos relatórios, bem como de qualquer análise das mesmas, deve ser assegurada nos termos da legislação nacional e da União aplicável. Para o efeito, cada Estado-Membro deve estabelecer requisitos pormenorizados sobre o acesso a essas informações e sobre a sua proteção física e informática.

19.8. A partir de 1 de janeiro de 2028, cada Estado-Membro deve estabelecer requisitos pormenorizados sobre o processamento e o armazenamento de relatórios, a fim de impedir a utilização de informações contidas nos mesmos para outros fins que não a segurança da aviação, e salvaguardar adequadamente a confidencialidade da identidade do autor da comunicação e das pessoas mencionadas no relatório, sem prejuízo dos requisitos em matéria de processos penais, disciplinares ou administrativos previstos no direito nacional.

19.9. A partir de 1 de janeiro de 2028, as autoridades competentes devem estabelecer e aplicar procedimentos para a partilha, com base no princípio da necessidade de conhecer, de informações pertinentes contidas nos relatórios e sobre medidas de acompanhamento, a fim de ajudar outras autoridades e agências nacionais, operadores aeroportuários, transportadoras aéreas e outras entidades em causa, sempre que tal possa contribuir para manter e melhorar a segurança da aviação.

19.10. A partir de 1 de janeiro de 2028, não obstante o disposto no ponto 19.8, caso as informações sejam relevantes para a segurança da aviação, as autoridades competentes podem partilhá-las com as autoridades nacionais de segurança da aviação civil, sem prejuízo dos requisitos aplicáveis em matéria de confidencialidade, proteção e ocultação, se for caso disso.

19.11. A partir de 1 de janeiro de 2028, sem prejuízo dos requisitos em matéria de confidencialidade e proteção previstos na legislação nacional e da União, consoante o caso, as autoridades competentes devem partilhar as informações pertinentes contidas nos relatórios com a Comissão e os outros Estados-Membros, sempre que tal possa contribuir para manter e melhorar a segurança da aviação, nomeadamente em resposta a pedidos específicos da Comissão ou de outros Estados-Membros.

19.12. A partir de 1 de janeiro de 2028, sem prejuízo dos requisitos em matéria de confidencialidade e proteção previstos na legislação nacional e da União, consoante o caso, a Comissão e os Estados-Membros podem partilhar informações pertinentes contidas nos relatórios com organizações internacionais e com as autoridades competentes de países terceiros, sempre que essa partilha seja exigida nos termos de acordos internacionais ou possa contribuir para manter e melhorar a segurança da aviação.

19.13. A partir de 1 de janeiro de 2028, sem prejuízo do disposto nos pontos 19.1 e 19.11, os Estados-Membros devem apresentar anualmente à Comissão um relatório com estatísticas sobre os relatórios recebidos, agregados de acordo com a classificação comum prevista no apêndice V e a sua análise. O período de referência do relatório é de 1 de janeiro a 31 de dezembro, e o relatório é devido seis meses após o termo do período de referência.

19.14. A partir de 1 de janeiro de 2028, a Comissão deve partilhar as principais conclusões retiradas dos relatórios apresentados nos termos do ponto 19.13 com o Comité de Regulamentação para a Segurança da Aviação Civil e com o Grupo Consultivo de Partes Interessadas na Segurança da Aviação.

19.15. A partir de 1 de janeiro de 2028, a fim de proporcionar uma abordagem harmonizada ao nível da União, a Comissão pode disponibilizar um instrumento adequado no domínio das tecnologias de informação para apoiar o cumprimento dos requisitos estabelecidos no presente capítulo, em coordenação com os Estados-Membros.

Apêndice I

Elementos a incluir no conjunto de medidas de segurança diretamente relacionadas

Os conjuntos de medidas de segurança diretamente relacionadas a que se refere o ponto 7.1 do presente anexo devem incluir os seguintes elementos do anexo I e as disposições correspondentes das suas medidas de aplicação adotadas pela Comissão nos termos do artigo 4.º, n.º 3 do presente regulamento:

Para o ponto 1 — Segurança do aeroporto:

a) Todas as disposições do ponto 1.1; ou

b) Todas as disposições do ponto 1.2 (exceto as disposições relativas aos cartões de identificação e aos livre-trânsitos dos veículos); ou

c) Todas as disposições do ponto 1.2 relativas aos cartões de identificação; ou

d) Todas as disposições do ponto 1.2 relativas aos livre-trânsitos dos veículos; ou

e) Todas as disposições do ponto 1.3 e elementos pertinentes do ponto 12; ou

f) Todas as disposições do ponto 1.4; ou

g) Todas as disposições do ponto 1.5; ou

h) Todas as disposições do ponto 1.7 e elementos pertinentes do ponto 11.

Para o ponto 2 — Zonas demarcadas dos aeroportos:

Todas as disposições do presente ponto.

Para o ponto 3 — Segurança das aeronaves:

a) Todas as disposições do ponto 3.1; ou

b) Todas as disposições do ponto 3.2;

Para o ponto 4 — Passageiros e bagagem de cabina:

a) Todas as disposições do ponto 4.1 e elementos pertinentes do ponto 12; ou

b) Todas as disposições do ponto 4.2; ou

c) Todas as disposições do ponto 4.3;

Para o ponto 5 — Bagagem de porão:

a) Todas as disposições do ponto 5.1 e elementos pertinentes do ponto 12; ou

b) Todas as disposições do ponto 5.2; ou

c) Todas as disposições do ponto 5.3;

Para o ponto 6 — Carga e correio:

a) Todas as disposições relativas ao transporte, ao rastreio e aos controlos de segurança aplicados por um agente reconhecido e elementos pertinentes do ponto 12; ou

b) Todas as disposições relativas ao transporte e aos controlos de segurança aplicados por expedidores conhecidos; ou

c) Todas as disposições relativas ao transporte e aos controlos de segurança aplicados por transportadores aprovados; ou

d) Todas as disposições relativas à proteção da carga e do correio nos aeroportos.

Para o ponto 7 — Correio e material da transportadora aérea:

Todas as disposições do presente ponto.

Para o ponto 8 — Provisões de bordo:

Todas as disposições do presente ponto e elementos pertinentes do ponto 12.

Para o ponto 9 — Provisões do aeroporto:

Todas as disposições do presente ponto e elementos pertinentes do ponto 12.

Para o ponto 10 — Medidas de segurança durante o voo:

Todas as disposições do presente ponto.

Para o ponto 11 — Recrutamento e formação do pessoal:

a) Todas as disposições relativas ao recrutamento do pessoal por um aeroporto, operador, transportadora aérea ou entidade; ou

b) Todas as disposições relativas à formação do pessoal por um aeroporto, operador, transportadora aérea ou entidade.

Apêndice II

Sistema harmonizado de classificação do grau de conformidade

Para avaliar a execução do programa nacional de segurança da aviação civil, aplica-se a seguinte classificação do grau de conformidade:

	Auditoria à segurança	Inspeção	Teste
Cumpre integralmente	√	√	√
Cumpre, mas melhorias aconselháveis	√	√	√
Não cumpre	√	√	√
Não cumpre, com deficiências graves	√	√	√
Não aplicável	√	√	
Não confirmado	√	√	√

Apêndice III

CONTEÚDO DO RELATÓRIO À COMISSÃO

1. **Estrutura organizativa, responsabilidades e recursos**

   a) Estrutura da organização de controlo da qualidade, responsabilidades e recursos, incluindo futuras alterações previstas (ver ponto 3.2, alínea a));

   b) Número de auditores — atuais e previstos (ver ponto 14);

   c) Formação seguida pelos auditores (ver ponto 15.2).

2. **Atividades de controlo das operações**

   Todas as atividades de controlo realizadas, com especificação de:

   a) Tipo (auditoria à segurança, inspeção inicial, inspeção de acompanhamento, teste, outro);

   b) Aeroportos, operadores e entidades objeto de controlo;

   c) Âmbito;

   d) Frequências; e

   e) Número total de dias.homem passados no terreno.

3. **Atividades de correção de deficiências**

   a) Situação da execução das atividades de correção de deficiências;

   b) Principais atividades executadas ou previstas (por exemplo, criação de novos lugares, aquisição de equipamento, obras de construção) e progressos alcançados com vista à correção;

   c) Medidas de execução aplicadas (ver ponto 3.2, alínea f)).

4. **Dados e tendências gerais**

   a) Volume total do tráfego nacional anual de passageiros e de carga e número de movimentos de aeronaves;

   b) Lista de aeroportos por categoria;

   c) Número de transportadoras aéreas que operam a partir do território por categoria (nacionais, União, países terceiros);

   d) Número de agentes reconhecidos;

   e) Número de expedidores conhecidos;

   f) Número de transportadores aprovados;

   g) Número de fornecedores reconhecidos (para provisões do aeroporto e para provisões de bordo);

   h) Número aproximado de outras entidades com responsabilidades no domínio da segurança da aviação (empresas prestadoras de serviços de assistência em escala, empresas de segurança, fornecedores conhecidos de provisões do aeroporto e de provisões de bordo).

5. **Situação em matéria de segurança da aviação nos aeroportos**

   Contexto geral da situação em matéria de segurança da aviação no Estado-Membro.

Apêndice IV

Modelo para a comunicação de informações sobre ocorrências e incidentes de segurança ([1])

Data e hora exatos ou período ([2]) da ocorrência: …/…/…

Data do relatório ([3]): …/…/…

Localização da ocorrência ([4]):

Nome da empresa e/ou da pessoa que comunica as informações (se possível ([5])):

Descrição da ocorrência:

Ações imediatas tomadas e por quem ([6]):

Domínio afetado em matéria de segurança da aviação:

Segurança do lado terra; Passageiros e bagagem de cabina; Pessoal e tripulação; Controlo de acessos; Bagagem de porão; Provisões de bordo; Provisões do aeroporto; Proteção das aeronaves em terra; Medidas de segurança das aeronaves durante o voo; Carga e correio; Controlo do tráfego aéreo; Informação e tecnologias digitais; Sistema(s) de aeronaves não tripuladas (UAS)/Veículo aéreo não tripulado (UAV)/Sistema(s) de aeronaves remotamente pilotadas (RPAS); Arma de lançamento a distância de invulnerabilidade (MANPAD, etc.); Lasers; Informações sobre segurança da aviação; Aviação geral/aeroclubes

Efeito ou potencial efeito em termos de segurança ([7]):

Outras observações/propostas/informações ([8]):

Contacto (endereço eletrónico, número de telefone):

([1]) Para efeitos do modelo, o termo "ocorrência" abrange as ocorrências e incidentes de segurança da aviação.
([2]) Caso não seja possível determinar a data e hora exatas.
([3]) Caso seja diferente da data da ocorrência.
([4]) Nome e, eventualmente, o código IATA/OACI do aeroporto, bem como a área em que a ocorrência é observada.
([5]) O nome da pessoa singular que comunica as informações pode não ser preenchido.
([6]) Por exemplo, a notificação da situação às autoridades policiais e/ou aeroportuárias locais.
([7]) Determinar, do ponto de vista do autor da comunicação, de que forma é afetado o nível de segurança da aviação.
([8]) A presente secção pode incluir outras informações que o autor da comunicação pretenda, nomeadamente no que diz respeito à avaliação de risco preliminar; Ações destinadas a limitar o efeito na segurança da aviação; Medida(s) corretiva(s) (se aplicável); e estado do processo na empresa (se aplicável).

Apêndice V

Classificação comum de ocorrências e incidentes de segurança ([1])

Classe ([1])	Categoria ([2])
Segurança do lado terra	Deteção ou utilização de engenhos explosivos improvisados (EEI) ou engenhos incendiários improvisados (EII) num carro armadilhado
	Deteção ou utilização de EEI/EII transportado por uma pessoa
	Ataque armado
	Artigos sem vigilância/suspeitos (também aplicável no lado ar)
	Ataque nuclear, biológico e químico (NBQ)
	Danos em infraestruturas críticas/pontos vulneráveis
	Comportamento suspeito
	Perturbações não previstas, incluindo ameaças ou falsos alarmes de bomba
Passageiros e bagagem de cabina	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
	Deficiência no processo de rastreio dos postos de controlo de segurança
	Mistura de passageiros rastreados e não rastreados
	Comportamento suspeito
Pessoal e tripulação	Deficiência no processo de rastreio dos postos de controlo de segurança
	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
	Sabotagem
	Desvio aos controlos de segurança por pessoa com acesso privilegiado
	Tentativa deliberada de contornar o regime de credenciação/ /verificação de antecedentes
Controlo de acessos	Violação ou tentativa de violação do perímetro
	Acesso não autorizado à zona restrita de segurança ou a outra zona controlada (por não pessoal)
	Acesso não autorizado ou sem escolta na zona restrita de segurança (pessoal)
	Comportamento suspeito do pessoal
	Deficiência no sistema de controlo de acessos
	Deficiência no sistema de emissão de cartões de identificação
	Deficiência no sistema de controlo de acessos de veículos, incluindo a realização de controlos de segurança e/ou de rastreio de ocupantes e veículos
Bagagem de porão	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
	Deficiência na proteção da bagagem de porão rastreada

([1]) O apêndice V pode também servir de instrumento para categorizar dados de segurança e apoiar o desenvolvimento de definições de ocorrências pertinentes.

Classe ([1])	Categoria ([2])
	Indícios de manipulação de bagagem de porão rastreada
	Deficiência no sistema ou no processo de rastreio da bagagem de porão (HBS) (incluindo a reconciliação da bagagem dos passageiros)
	Deficiência no processo de transporte de armas expedidas
Provisões de bordo	Acesso não autorizado à instalação de provisões de bordo
	Deficiência na proteção de provisões seguras
	Indícios de manipulação de provisões de bordo seguras
	Deficiência na realização de controlos de segurança
	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
Provisões do aeroporto	Acesso não autorizado à instalação
	Deficiência na proteção de provisões seguras
	Indícios de manipulação de provisões de aeroporto seguras
	Deficiência na realização de controlos de segurança
	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
Proteção das aeronaves em terra	Passageiro não autorizado na aeronave
	Pessoal não autorizado na aeronave
	Deficiência na verificação/controlo de segurança da aeronave
	Deficiência nas medidas de proteção das aeronaves, incluindo nos locais em que as aeronaves ficam estacionadas durante a noite
	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII na cabina ou no porão da aeronave
Medidas de segurança das aeronaves durante o voo	Passageiro desordeiro [para efeitos de comunicação de informações, considerar os níveis 3 e 4 (ver o Manual de Segurança da Aviação da OACI)]
	Deficiência no processo/proteção da porta da cabina de pilotagem
	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
	Ataque NBQ
	Desvio durante o voo
	Ameaça de bomba durante o voo
Carga e correio	Acesso não autorizado à instalação de rastreio de carga
	Deficiência no processo de rastreio
	Deteção ou utilização de artigo proibido/EEI/EII
	Deficiência na proteção de carga segura
	Indícios de manipulação de carga segura
	Deficiência no processo de aceitação

Classe ([1])	Categoria ([2])
	Atividade suspeita
	Notificação "Não Carregar" ao abrigo de regimes PLACI
Controlo do tráfego aéreo	Ataque armado contra a instalação de controlo de tráfego aéreo (ATC)
	Destruição ou dano de auxílios à navegação aérea
	Acesso não autorizado
Informação e tecnologias digitais	Ataque aos sistemas das aeronaves
	Ataque aos sistemas de gestão do tráfego aéreo (ATM)
	Ataque aos sistemas aeroportuários
	Ataque a outros sistemas e dados críticos
Sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS)	Incursão não autorizada em espaço aéreo controlado
Veículo aéreo não tripulado (UAV)	Falha evitada/aproximação de aeronave em voo
Sistema de aeronave remotamente pilotada (RPAS)	Choque/colisão com aeronave em voo
	Avistamento a partir da aeronave/aeroporto
	Ameaça contra aeronave provocada por um veículo aéreo não tripulado (UAV)
	Ameaça contra infraestruturas aeroportuárias provocada por um UAV
	Ameaça contra passageiros provocada por um UAV
Arma de lançamento a distância de invulnerabilidade (MANPAD, etc.)	Ataque a aeronave ou a instalação aeroportuária
	Avistamento comunicado
Lasers	Ataque a aeronave ou a instalação aeroportuária
	Avistamento comunicado
	Atividade suspeita
Informações sobre segurança da aviação	Deficiência na proteção de informações sensíveis sobre segurança da aviação
	Perda de integridade e disponibilidade dos sistemas de informação
Aviação geral/aeroclubes	Acesso não autorizado
	Deteção de artigo proibido/EEI/EII

([1]) Classe: descreve o tema a que se refere o incidente de segurança, por exemplo "controlos de acesso", "bagagem de porão" ou "carga/correio". Os identificadores escolhidos já são comummente utilizados no anexo 17 da OACI e no Manual de Segurança da Aviação (Doc. 8973) e prevê-se que seja fácil para as entidades fazer referência aos mesmos e que sejam relevantes para as autoridades efetuarem avaliações.

([2]) Categoria: indica uma descrição mais específica do incidente de segurança em causa. As categorias diferem por classe, uma vez que os eventuais incidentes de segurança variam em função do processo de segurança da aviação a que se referem. Por exemplo, a classe "Proteção das aeronaves em terra" inclui a categoria "deficiência na verificação/controlo de segurança da aeronave", enquanto a classe "bagagem de porão" inclui a categoria "deficiência na proteção da bagagem de porão rastreada". Haveria ainda uma categoria "outros" para os incidentes que possam ser demasiado raros para justificar uma categoria separada ou que possam ser considerados uma nova ameaça ou vulnerabilidade. Porém, esta opção só deve ser utilizada quando nenhuma das restantes categorias for adequada.»