



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 8.7.2016
COM(2016) 454 final

**RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL
CONSIGLIO**

**RELAZIONE ANNUALE 2015 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE)
N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA
DELL'AVIAZIONE CIVILE**

RELAZIONE DELLA COMMISSIONE AL PARLAMENTO EUROPEO E AL CONSIGLIO

RELAZIONE ANNUALE 2015 SULL'ATTUAZIONE DEL REGOLAMENTO (CE) N. 300/2008 CHE ISTITUISCE NORME COMUNI PER LA SICUREZZA DELL'AVIAZIONE CIVILE

La presente relazione interessa il periodo dal 1° gennaio al 31 dicembre 2015

INTRODUZIONE

Nel 2015 sono entrate in vigore misure che si prevede rafforzeranno notevolmente la capacità di rilevamento degli esplosivi nei bagagli a mano presso i controlli di sicurezza dei passeggeri negli aeroporti¹.

In diversi Stati membri la fine dell'anno è stata caratterizzata dall'aumento dei livelli di allerta di sicurezza, a causa dell'incidente della compagnia Metrojet sul Sinai e degli attacchi di Parigi. L'impatto sui diversi modi di trasporto, aviazione inclusa, è stato significativo. Tale situazione di rischio ha confermato le scelte strategiche della Commissione e i lavori in corso sul rafforzamento della capacità di rilevamento degli esplosivi presso i controlli di sicurezza dei passeggeri e le strutture di screening del trasporto aereo di merci.

Un ulteriore obiettivo della politica di sicurezza aerea dell'UE mira a garantire un equilibrio adeguato tra il livello più elevato possibile di sicurezza e altri fattori importanti quali la comodità del viaggio, la protezione della vita privata e dei dati personali nonché l'agevolazione di fattori operativi. In futuro si continuerà a seguire tale approccio basato sul rischio.

In tale contesto la Commissione ha esteso il sistema del controllo di sicurezza unico ("One Stop Security") al Canada e al Montenegro e ha proseguito gli sforzi per la creazione di norme armonizzate a livello internazionale mediante la cooperazione con gli Stati Uniti e con altri partner che condividono la stessa posizione in materia di sicurezza aerea. La Commissione ha partecipato efficacemente a tutti gli eventi pertinenti dell'Organizzazione internazionale dell'aviazione civile (ICAO) e alle riunioni dell'Organizzazione mondiale delle dogane (OMD) relative al trasporto aereo di merci. In stretta collaborazione con i servizi per la cooperazione allo sviluppo e la politica di vicinato dell'UE, sono stati stabiliti e saranno attuati a partire dal 2016 i programmi per il rafforzamento delle capacità in materia di sicurezza aerea nei paesi terzi. L'assistenza si concentrerà sui paesi dell'Africa e del Medio Oriente, nonché sui paesi confinanti con l'UE e sugli Stati dell'Asia centrale. La conferenza europea dell'aviazione civile (CEAC) gestirà tali programmi per conto della Commissione.

Chiarire, armonizzare e semplificare la legislazione sulla sicurezza aerea costituisce un esercizio regolare in linea con gli obiettivi dell'iniziativa dell'UE "Legiferare meglio". Gli atti di esecuzione relativi alla sicurezza aerea, vale a dire il regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione² e la decisione C(2010)774 della Commissione³, hanno subito numerose modifiche fin dalla loro entrata

¹ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/187 della Commissione, del 6 febbraio 2015, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 per quanto riguarda il controllo del bagaglio a mano (GU L 31 del 7.2.2015, pag. 18) e decisione di esecuzione C(2015) 561 final della Commissione, del 6 febbraio 2015, che modifica la decisione di esecuzione C(2010) 774 della Commissione per quanto riguarda il controllo del bagaglio a mano, non pubblicata nella GU.

² Regolamento (UE) n. 185/2010 della Commissione, del 4 marzo 2010, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza dell'aviazione civile (GU L 55 del 5.3.2010, pag. 1).

³ Decisione C(2010) 774 definitivo, adottata il 13 aprile 2010 e successivamente notificata a tutti gli Stati membri; non pubblicata nella GU.

in vigore nell'aprile 2010. La Commissione ha quindi adottato nel 2015 due atti giuridici consolidati e aggiornati che sostituiscono efficacemente entrambi gli atti: il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione⁴ e la decisione di esecuzione della Commissione C(2015)8005⁵.

Da ultimo, ma non per importanza, la Commissione ha continuato a seguire l'attuazione delle misure per la sicurezza aerea da parte degli Stati membri attraverso ispezioni dell'UE in stretta collaborazione con gli Stati membri nel corso dell'anno. I livelli di conformità sono rimasti stabili e nel 2015 non hanno richiesto esclusioni temporanee di nessun aeroporto dell'UE dal sistema del controllo di sicurezza unico ("One Stop Security") dell'UE per porre rimedio a gravi carenze.

PARTE PRIMA

LE ISPEZIONI

1. INFORMAZIONI GENERALI

Ai sensi del regolamento (CE) n. 300/2008, la Commissione è tenuta a effettuare ispezioni presso le amministrazioni responsabili della sicurezza aerea negli Stati membri (le "autorità competenti") e presso gli aeroporti dell'UE. Anche la Svizzera rientra nel programma dell'Unione, mentre in Norvegia e Islanda vengono eseguite ispezioni riguardo a disposizioni analoghe da parte dell'Autorità di vigilanza EFTA (ESA). Per svolgere il suo lavoro di ispezione la Commissione dispone di un gruppo di nove ispettori di sicurezza dell'aviazione che lavorano a tempo pieno. Tale lavoro di ispezione è sostenuto attualmente da un pool di circa 100 auditor nazionali designati dagli Stati membri, dall'Islanda, dalla Norvegia e dalla Svizzera, che possono partecipare alle ispezioni della Commissione grazie a una formazione fornita da quest'ultima. Nell'allegato 1 è accluso un diagramma che sintetizza tutte le attività di monitoraggio della conformità svolte dalla Commissione e dall'ESA fino ad oggi.

2. ISPEZIONI DELLE AUTORITÀ NAZIONALI COMPETENTI

Nel 2015 la Commissione ha continuato il quarto ciclo di ispezioni da parte delle autorità competenti. La presente relazione concerne tutte le ispezioni effettuate nel 2015. Durante l'anno sono state svolte complessivamente undici ispezioni delle autorità competenti che hanno evidenziato, per la maggior parte degli Stati membri, notevoli miglioramenti rispetto alle precedenti.

Le carenze più comunemente riscontrate nel 2015 hanno riguardato principalmente carenze di piccola entità nell'allineamento completo dei programmi nazionali per la sicurezza dell'aviazione e limiti nell'attuazione dei programmi nazionali di controllo della qualità. Per quanto riguarda questi ultimi, alcuni Stati membri non hanno sufficientemente monitorato l'adeguatezza e l'attuazione dei programmi di sicurezza di vettori aerei stranieri e organismi regolamentati, soprattutto a causa della disponibilità limitata di risorse e del gran numero di organismi interessati. La maggior parte degli Stati membri, tuttavia, ha garantito il pieno rispetto della frequenza minima di ispezione delle

⁴ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 della Commissione, del 5 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea (GU L 299 del 14.11.2015).

⁵ Decisione di esecuzione C(2015) 8005 final della Commissione, del 16 novembre 2015, che stabilisce disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea contenenti le informazioni di cui all'articolo 18, lettera a), del regolamento (CE) n. 300/2008; non pubblicata nella GU.

misure per la sicurezza presso gli aeroporti. Nella maggior parte degli Stati membri ispezionati nel 2015, il processo di correzione messo in atto una volta individuate le carenze è stato soddisfacente ed erano disponibili misure di esecuzione adeguate per tutti gli Stati membri. Mediante il sistema di valutazione inter pares, la Commissione continua a lavorare fianco a fianco con quegli Stati membri che incontrano difficoltà nell'assolvere i loro obblighi a norma del diritto dell'UE, allo scopo di trovare soluzioni e fornire loro assistenza.

3. ISPEZIONI INIZIALI NEGLI AEROPORTI

Nel 2015 sono state condotte venti ispezioni iniziali presso gli aeroporti. Sono stati trattati tutti i capitoli, anche se non in ciascuna ispezione. La percentuale globale di misure fondamentali giudicate conformi nel 2015 è stata dell'80%, approssimativamente la stessa degli anni precedenti.

La maggior parte delle carenze riscontrate continuano a essere dovute a fattori umani. Tali carenze si verificano principalmente nell'attuazione pratica di determinate misure di controllo (screening) del bagaglio a mano e anche del personale e delle merci. Le ispezioni di sicurezza dell'aeromobile rappresentano un altro ambito in cui sono necessari ulteriori sforzi. Tali problemi dovrebbero essere affrontati con un incremento delle attività nazionali di controllo della qualità negli ambiti interessati.

D'altra parte nel 2015 i livelli di conformità sono ulteriormente aumentati per quanto riguarda i fornitori regolamentati di provviste di bordo, dopo che già nel 2014 si erano registrati risultati relativamente buoni. Questo miglioramento può essere spiegato da una maggiore conoscenza ed esperienza pratica con la nuova legislazione di attuazione che ha migliorato la chiarezza e la coerenza delle misure.

4. ISPEZIONI DI CONTROLLO

In conformità all'articolo 13 del regolamento (UE) n. 72/2010⁶, la Commissione procede sistematicamente ad un numero limitato di ispezioni di controllo. Nei casi in cui siano state individuate numerose e gravi carenze durante l'ispezione iniziale, ma anche su base casuale, per verificare l'esattezza delle attività di controllo nazionale della conformità e delle relazioni, viene programmata un'ulteriore visita. Nel 2015 è stata svolta una sola attività di questo tipo che ha confermato la correzione di tutte le carenze riscontrate.

5. VALUTAZIONI

Nel corso dell'anno è stata effettuata una valutazione di un aeroporto statunitense nel quadro dell'accordo di lavoro con l'autorità statunitense per la sicurezza dei trasporti, istituito nell'ambito dell'accordo sui trasporti aerei UE-USA⁷.

Inoltre, in seguito all'esame delle relazioni riguardanti le valutazioni di due aeroporti in Montenegro svolto dal comitato di regolamentazione per la sicurezza aerea, tali aeroporti sono stati inclusi nel sistema "One Stop Security" dell'UE.

⁶ Regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione, del 26 gennaio 2010, che istituisce procedure per lo svolgimento di ispezioni della Commissione nel settore della sicurezza dell'aviazione civile, GU L 23 del 27.1.2010, pag. 1.

⁷ GU L 134 del 25.5.2007, pag. 4.

6. CASI PENDENTI, CASI DI CUI ALL'ARTICOLO 15 E PROCEDIMENTI LEGALI

I fascicoli relativi alle ispezioni rimangono aperti fino a che la Commissione ha la certezza che sono state attuate azioni correttive. Nel 2015 sono stati chiusi trentasette fascicoli (ventotto relativi agli aeroporti e nove relativi alle autorità competenti). Per ogni nuova ispezione effettuata nel corso dell'anno è stato quindi chiuso un fascicolo preesistente e, di conseguenza, nel 2015 non si sono creati arretrati. In totale, alla fine dell'anno sono rimasti aperti dieci fascicoli relativi alle autorità competenti e tredici riguardanti gli aeroporti.

Qualora le carenze riscontrate in un aeroporto nell'attuazione delle misure di sicurezza siano ritenute così gravi da avere un impatto significativo per il livello complessivo di sicurezza dell'aviazione civile nell'Unione, la Commissione applica l'articolo 15 del regolamento (UE) n. 72/2010. Di conseguenza tutte le autorità competenti sono avvertite della situazione ed è opportuno prendere in considerazione misure compensative nei confronti dei voli provenienti dall'aeroporto in questione. Nel 2015 non è stato avviato alcun procedimento ai sensi dell'articolo 15.

Indipendentemente dall'applicazione o meno dell'articolo 15, un'altra misura disponibile, specie nei casi di prolungata mancata correzione o di recidiva, è l'avvio di un procedimento di infrazione da parte della Commissione. Nel 2015 è stato deferito alla Corte di giustizia europea un procedimento di infrazione avviato nel 2014 in seguito all'ispezione di un'amministrazione nazionale. Secondo la Commissione, lo Stato membro interessato ha continuato a non garantire il regolare controllo della conformità di determinate misure di sicurezza in diversi aeroporti situati nel proprio territorio. Il caso era ancora pendente alla fine del 2015.

PARTE SECONDA

LA LEGISLAZIONE E GLI STRUMENTI SUPPLEMENTARI

1. LEGISLAZIONE

L'aviazione civile continua a essere un bersaglio interessante per i gruppi terroristici e per respingere questa minaccia occorre garantire l'attuazione di misure di protezione adeguate e basate sul rischio. La Commissione e gli Stati membri, pertanto, adeguano costantemente le misure di attenuazione per conseguire i livelli di sicurezza più elevati possibili riducendo al minimo, allo stesso tempo, gli effetti negativi sulle operazioni.

Nel novembre 2015 la Commissione ha adottato il regolamento di esecuzione (UE) 2015/1998 e la decisione di esecuzione C(2015)8005, che stabiliscono entrambi disposizioni particolareggiate per l'attuazione delle norme fondamentali comuni sulla sicurezza aerea. Entrambi gli atti giuridici si applicano dal 1° febbraio 2016 e sostituiscono i precedenti atti di esecuzione, ciascuno modificato 20 volte dall'adozione nel 2010. La decisione C(2015)8005 contiene informazioni sensibili per la sicurezza e pertanto non è pubblicata, ma si rivolge solo agli Stati membri che mettono a disposizione le parti pertinenti a coloro che abbiano una chiara necessità di conoscerne il contenuto. Questi nuovi atti consolidano i precedenti e tutte le loro modifiche e al tempo stesso chiariscono e aggiornano determinate disposizioni alla luce delle esperienze pratiche acquisite e tenendo conto dei pertinenti sviluppi tecnologici e quindi assicurano una maggiore chiarezza e certezza del diritto.

2. BANCA DATI DELL'UNIONE SULLA SICUREZZA DELLA CATENA DI FORNITURA (UDSCS)

La banca dati degli agenti regolamentati e dei mittenti conosciuti⁸ costituisce l'unico strumento legale primario che può essere utilizzato dagli agenti regolamentati per consultazione quando accettano spedizioni da un altro agente regolamentato o da un mittente conosciuto a partire dal 1° giugno 2010. A partire dal 1° febbraio 2012 è stata ampliata e contiene l'elenco dei vettori aerei autorizzati a trasportare merci e posta nell'UE da aeroporti di paesi terzi (ACC3). Nel 2013 la banca dati è stata legalmente ampliata per includere anche l'elenco dei validatori per la sicurezza aerea dell'UE approvati dagli Stati membri. È inoltre stata ridenominata "banca dati dell'Unione sulla sicurezza della catena di fornitura"⁹, denominazione che meglio rispecchia la maggiore portata del suo utilizzo. Alla fine del 2015, la banca dati conteneva circa 14 000 voci corrispondenti ad agenti regolamentati, mittenti conosciuti, validatori indipendenti e organismi ACC3. Il suo tasso di disponibilità di riferimento del 99,5% è stato continuamente rispettato anche nel 2015.

3. ISPEZIONI AEROPORTUALI UE – MANUALI

Il regolamento (CE) n. 300/2008 e il regolamento (UE) n. 72/2010 della Commissione esigono che le ispezioni da parte dei servizi della Commissione sui requisiti di sicurezza dell'aviazione civile siano oggettive e utilizzino una metodologia standardizzata.

A tal fine la Commissione ha stilato e continua ad aggiornare due manuali completi con consigli dettagliati e pratici per gli ispettori dell'UE nel settore. Un manuale riguarda le ispezioni nel campo della sicurezza degli aerei cargo mentre l'altro riguarda le ispezioni negli aeroporti. Con l'adozione della nuova legislazione di attuazione nel novembre 2015, sono iniziati i lavori per la revisione di tali manuali per tenere conto dei cambiamenti introdotti e per renderli disponibili a tutti gli ispettori della Commissione e agli Stati membri in tempo per la data di applicazione delle nuove norme di attuazione nel febbraio 2016.

PARTE TERZA

PROVE, STUDI E NUOVE INIZIATIVE

1. PROVE

Una "prova" ai sensi della legislazione dell'UE sulla sicurezza aerea è condotta quando uno Stato membro si accorda con la Commissione per utilizzare, durante un periodo limitato, un certo mezzo o metodo non riconosciuto dalla legislazione, per sostituire uno dei controlli di sicurezza riconosciuti, a condizione che tale prova non influisca negativamente sui livelli generali di sicurezza ottenuti. Giuridicamente il termine non si applica quando uno Stato membro o un organismo procede alla valutazione di un nuovo controllo di sicurezza che viene ad aggiungersi a quelli già contemplati dalla normativa.

Nel corso del 2015 sono state avviate prove e valutazioni in Francia, Svezia e nei Paesi Bassi, che hanno riguardato l'uso di rilevatori di metalli sulle calzature in combinazione con portali elettromagnetici per la rilevazione dei metalli (WTMD - Walk-through metal detection equipment), l'uso di apparecchiature di controllo (screening) di nuova generazione per i bagagli a mano che non richiedono la rimozione di computer portatili, dispositivi elettrici di grandi dimensioni e liquidi prima del controllo, nonché l'uso di software nelle apparecchiature di controllo in grado di far

⁸ La Commissione ha istituito questa banca dati, il cui uso è obbligatorio per gli operatori della catena di approvvigionamento, con il regolamento (UE) n. 185/2010 e la decisione C(2010) 774.

⁹ Regolamento di esecuzione (UE) n. 1116/2013 della Commissione, del 6 novembre 2013, recante modifica del regolamento (UE) n. 185/2010 (GU L 299 del 9.11.2013, pag. 1).

passare automaticamente i bagagli che non contengono articoli pericolosi (software di cancellazione automatica delle immagini - "auto clear software"). È stato inoltre sperimentato l'impiego di un nuovo tipo di proiezione dell'immagine di articoli pericolosi ("threat image projection"). Tutti i procedimenti di prova hanno dato risultati positivi e alcuni di essi hanno fornito un valido contributo alle modifiche degli atti legislativi adottate nel novembre 2015, che ora consentono l'uso di apparecchiature per la rilevazione dei metalli sulle calzature, di software di cancellazione automatica delle immagini e della proiezione dell'immagine di articoli pericolosi che impiega nuovi tipi di immagini di articoli pericolosi.

2. STUDI E RELAZIONI

A settembre 2015 la Commissione ha ricevuto uno studio¹⁰ sulla questione dell'esternalizzazione delle ispezioni nel settore della sicurezza aerea e marittima a agenzie nuove o esistenti. Lo studio ha analizzato lo status quo delle ispezioni, confrontandolo a possibili alternative. Il consulente ha anche valutato le opinioni espresse dal personale dell'Agenzia, dalle autorità competenti degli Stati membri e dalle parti interessate, giungendo alla conclusione che l'attuale sistema funziona in modo molto soddisfacente e che non vi è alcun motivo obiettivo per cambiare l'approccio attuale.

3. NUOVE INIZIATIVE

Si sono realizzati notevoli progressi in uno dei progetti di maggiore importanza e complessità, ossia il piano di sviluppo tecnologico nell'ambito della sicurezza aerea. Il piano prevede diverse attività, che concernono tutti gli aspetti relativi a tecnologie e metodi di sicurezza, e costituisce un riferimento per tutti i soggetti interessati europei coinvolti nella ricerca sulla sicurezza aerea.

Per quanto concerne le merci la Commissione continua a lavorare in stretta collaborazione con gli Stati membri, al fine di negoziare l'attuazione di un regime per l'analisi delle informazioni anticipate sul carico (ACI). In tale contesto è proseguita la cooperazione con le autorità doganali riguardo alle informazioni anticipate sul carico prima dell'imbarco (PLACI), nel cui ambito è stato avviato un esercizio internazionale con un gruppo di lavoro congiunto ICAO/WCO (Organizzazione mondiale delle dogane) sulle informazioni anticipate sul carico (ACI), in cui la Commissione svolge un ruolo attivo. Condotto assieme a Stati e soggetti interessati, tale esercizio mira a definire principi comuni concordati, norme possibili e pratiche raccomandate da adottare e attuare qualora uno Stato o una regione decida di applicare tale nozione in uno o in tutti i modelli di attività commerciale nel settore delle merci e della posta aeree.

PARTE QUARTA

DIALOGO CON GLI ORGANISMI INTERNAZIONALI E I PAESI TERZI

1. INFORMAZIONI GENERALI

La Commissione dialoga con gli organismi internazionali e i principali partner commerciali e, partecipando alle riunioni internazionali connesse, come la riunione annuale dell'Aviation Security Panel (gruppo sulla sicurezza aerea) dell'ICAO, garantisce il coordinamento delle posizioni dell'UE. Con alcuni paesi terzi, tra cui gli Stati Uniti, intrattiene un dialogo bilaterale, che consente alla Commissione di costruire una buona comprensione e un elevato livello di fiducia con paesi che hanno un approccio alla sicurezza aerea basato sugli stessi principi.

¹⁰ Lo studio è stato condotto dal consulente Steer Davies Gleave.

2. ORGANISMI INTERNAZIONALI

La Commissione ha partecipato alla riunione annuale dell'Aviation Security Panel (gruppo sulla sicurezza aerea) dell'ICAO, che si è tenuta a Montreal dal 13 al 17 aprile 2015, e ha presentato una relazione sugli sviluppi nel campo della sicurezza aerea che descrive in dettaglio l'efficace attuazione delle norme vigenti nell'Unione europea per quanto riguarda il controllo (screening) di liquidi, aerosol e gel (LAG). La relazione è stata cosponsorizzata dai principali partner commerciali, vale a dire l'Australia, il Canada e gli Stati Uniti, che hanno adottato procedure di screening analoghe per i LAG, ed è stata sostenuta dai principali soggetti interessati dell'industria, l'associazione Airport Council International e l'Associazione Internazionale del Trasporto Aereo (IATA), dimostrando in tal modo un ampio sostegno a questa iniziativa, a beneficio dei passeggeri aerei.

La Commissione partecipa alle riunioni organizzate dalla conferenza europea per l'aviazione civile (CEAC), in particolare al forum di sicurezza CEAC e ai relativi gruppi di lavoro. La partecipazione è importante, in quanto questi gruppi spesso forniscono utili basi per lo sviluppo di future norme di sicurezza che possono essere esaminate dal comitato dell'UE per la sicurezza dell'aviazione civile e dai gruppi di lavoro associati. Nel quadro dell'accordo di cooperazione sottoscritto nel 2012 tra la CEAC e la Commissione, le attività nel settore della sicurezza aerea sono state ulteriormente rafforzate.

La Commissione intraprende attività di rafforzamento delle capacità nei paesi terzi per migliorare il livello di sicurezza aerea a livello globale. Il progetto sulla sicurezza dell'aviazione civile in Africa e nella penisola araba (CASE), finanziato dall'Unione europea (UE), è stato avviato ufficialmente il 1° novembre 2015 e avrà una durata di quattro anni. Il progetto è attuato dalla conferenza europea per l'aviazione civile (CEAC).

3. PAESI TERZI

La Commissione si è impegnata attivamente nel dialogo sulla sicurezza aerea con gli Stati Uniti in diversi consessi, in particolare con il gruppo di cooperazione per la sicurezza dei trasporti tra UE e USA (TSCG). Il TSCG mira a promuovere la cooperazione in diversi settori di reciproco interesse e a garantire il funzionamento costante del sistema "One Stop Security" e del reciproco riconoscimento dei rispettivi regimi sul trasporto aereo di merci e posta dell'UE e degli USA. Entrambe le iniziative consentono agli operatori del trasporto aereo di risparmiare tempo, denaro e complessità operativa.

La Commissione ha collaborato strettamente con il Canada e il Montenegro per condurre un'analisi approfondita dei loro regimi di sicurezza aerea ai fini del loro riconoscimento come equivalenti ai regimi di sicurezza aerea dell'UE. A seguito di tale cooperazione, la nuova legislazione di attuazione è stata presentata nel dicembre 2015 per consentire ai passeggeri e ai bagagli in arrivo dal Canada e dal Montenegro nell'UE di imbarcarsi sui voli in coincidenza senza essere sottoposti ad ulteriori controlli di sicurezza nell'ambito di accordi sul controllo di sicurezza unico ("One Stop Security"). Gli accordi vigenti sono stati stabiliti con la concessione da parte di Canada e Montenegro di un trattamento di reciprocità, in modo da consentire così ai passeggeri e ai bagagli che arrivano in tali paesi dall'UE il trasferimento su un volo in coincidenza senza ulteriori controlli di sicurezza. Nel caso del Montenegro anche le merci trasportate sono coperte da tali accordi reciproci.