



ЕВРОПЕЙСКИ ПАРЛАМЕНТ

2009 - 2014

---

*Документ за разглеждане в заседание*

---

**A7-0216/2011**

30.5.2011

## **ДОКЛАД**

относно сигурността на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността (2010/2154(INI))

Комисия по транспорт и туризъм

Докладчик: Luis de Grandes Pascual

## СЪДЪРЖАНИЕ

	<b>Страница</b>
ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ.....	3
ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ.....	15
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ОКОЛНА СРЕДА, ОБЩЕСТВЕНО ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ НА ХРАНИТЕ.....	21
СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ГРАЖДАНСКИ СВОБОДИ, ПРАВОСЪДИЕ И ВЪТРЕШНИ РАБОТИ.....	25
РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ.....	31

## ПРЕДЛОЖЕНИЕ ЗА РЕЗОЛЮЦИЯ НА ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ

**относно сигурността на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността (2010/2154(INI))**

*Европейският парламент,*

- като взе предвид съобщението на Комисията до Европейския парламент и до Съвета относно използването на скенери за целите на сигурността на летищата в ЕС (COM(2010)0311),
- като взе предвид своята резолюция от 23 октомври 2008 г. относно въздействието на мерките за безопасност на въздухоплаването и на скенерите за проверка на хора върху правата на човека, правото на личен живот, личното достойнство и защитата на личните данни<sup>1</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 11 март 2008 г. относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване<sup>2</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕО) № 272/2009 на Комисията от 2 април 2009 г. за допълване на общите основни стандарти за сигурност на гражданското въздухоплаване, предвидени в приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008<sup>3</sup>,
- като взе предвид Регламент (ЕС) № 185/2010 на Комисията от 4 март 2010 г. за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването<sup>4</sup>,
- като взе предвид петия доклад на Комисията до Европейския парламент, Съвета, Европейския икономически и социален комитет и Комитета на регионите за прилагането на Регламент (ЕО) № 2320/2002 относно създаване на общи правила за сигурността на гражданското въздухоплаване (COM(2010)0725),
- като взе предвид своята позиция от 5 май 2010 г. в резолюцията относно предложението за директива на Европейския парламент и Съвета относно такси за сигурността на въздухоплаването<sup>5</sup>,
- като взе предвид препоръката на Съвета от 12 юли 1999 г. относно ограничаване на излагането на населението на електромагнитни полета (от 0 Hz до 300 GHz)<sup>6</sup>,
- като взе предвид Директива 2004/40/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от

---

<sup>1</sup> ОВ С 15 Е, 21.1.2010 г., стр. 71.

<sup>2</sup> ОВ L 97, 09.4.2008 г., стр. 72.

<sup>3</sup> ОВ L 91, 03.4.2009 г., стр. 7.

<sup>4</sup> ОВ L 55, 05.3.2010 г., стр. 1.

<sup>5</sup> Приети текстове, P7\_TA(2010)0123.

<sup>6</sup> ОВ L 199, 30.7.1999 г., стр. 59.

29 април 2004 година относно минималните изисквания за здраве и безопасност, свързани с експозицията на работниците на рискове, дължащи се на физически агенти (електромагнитни полета)(осемнадесета специална директива по смисъла на член 16, параграф 1 на Директива 89/391/ЕИО)<sup>1</sup>,

- като взе предвид Директива 2006/25/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 април 2006 година относно минималните изисквания за здраве и безопасност, свързани с експозицията на работниците на рискове, дължащи се на физически агенти (изкуствени оптични лъчения) (деветнадесета специална директива по смисъла на член 16, параграф 1 от Директива 89/391/ЕИО)<sup>2</sup>,
- като взе предвид Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни<sup>3</sup>,
- като взе предвид Директива 96/29/Евратом на Съвета от 13 май 1996 година относно постановяване на основните норми на безопасност за защита на здравето на работниците и населението срещу опасностите, произтичащи от йонизиращото лъчение<sup>4</sup>,
- като взе предвид становището на специализирана секция „Транспорт, енергетика, инфраструктури, информационно общество“ на Европейския икономически и социален комитет относно „Съобщение на Комисията до Европейския Парламент и до Съвета относно използването на скенери за целите на сигурността на летищата в ЕС“,
- като взе предвид член 48 от своя правилник,
- като взе предвид доклада на комисията по транспорт и туризъм и становищата на комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните и на комисията по граждански свободи, правосъдие и вътрешни работи (А7-0216/2011),

### ***Скенери за целите на сигурността***

- А. като има предвид, че скенер за целите на сигурността е общ термин, използван за описание на технология за откриване на метални и неметални предмети, скрити в дрехите; като има предвид, че ефективността на откриване представлява способността, която скенерите за целите на сигурността имат за откриване на забранени предмети, скрити в дрехите на подложеното на проверка лице,
- Б. като има предвид, че регулаторната рамка на ЕС в областта на авиационната сигурност предвижда различни методи и технологии за проверка, които се считат за способни да откриват скрити в дрехите забранени предмети, от които държавите-членки избират една или повече; като има предвид, че скенерите за

---

<sup>1</sup> ОВ L 184, 24.5.2004 г., стр. 1.

<sup>2</sup> ОВ L 114, 27.04.2006 г., стр. 3.

<sup>3</sup> ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

<sup>4</sup> ОВ L 159, 29.6.1996 г., стр. 1.

целите на сигурността понастоящем не са в този списък,

- В. като има предвид, че понастоящем няколко държави-членки временно използват скенери за целите на сигурността на своите летища – за срок от най-много 30 месеца, като по този начин упражняват правото си да експериментират с нови технологии (глава 12.8 от приложението към Регламент (ЕС) № 185/2010 на Комисията),
- Г. като има предвид, че държавите-членки имат право да прилагат по-строги от общите основни стандарти, изисквани от европейското законодателство, и следователно, могат да въведат скенери за целите на сигурността на своята територия; като има предвид, че в този случай, те трябва да действат въз основа на оценка на риска и в съответствие с правото на ЕС и че тези мерки трябва да бъдат подходящи, обективни, недискриминационни и пропорционални на риска, поради който са предприети (член 6 от Регламент (ЕО) № 300/2008),
- Д. като има предвид, че въвеждането на скенери за целите на сигурността от държавите-членки в някой от двата споменати случая, прави невъзможен един истински единен контрол на сигурността; като има предвид, че ако настоящото положение продължава, функционалните изисквания, които се прилагат в държавите-членки, няма да бъдат еднообразни и следователно няма да се отразят в полза на пътниците,
- Е. като има предвид, че дискусията за скенерите за целите на сигурността не следва да се провежда отделно от общото разискване относно интегрираната цялостна политика за сигурност на летищата в Европа,
- Ж. като има предвид, че здравето е ценност, която трябва да се опазва и право, което да се защитава; като има предвид, че излагането на йонизиращо лъчение представлява риск, който следва да се избягва; и като има предвид, че поради тази причина скенерите, използващи йонизиращо лъчение с вредни за здравето на човека кумулативни последици, не следва да бъдат разрешени в Европейския съюз,
- З. като има предвид, че законодателството както на ЕС така и на държавите-членки вече определят стандарти за защита срещу рисковете за здравето, които могат да възникнат от използването на технологии, които излъчват йонизиращо лъчение, както и за допустимите стойности на това лъчение; и като има предвид, че във връзка с това скенерите, използващи йонизиращо лъчение, следва да бъдат забранени в Европейския съюз,
- И. като има предвид, че Комисията се е консултирала с Европейския надзорен орган по защита на данните, с работната група по член 29 и с Европейската агенция за защита на основните права, и че техните отговори съдържат важни елементи относно условията за използването на скенери за целите на сигурността на летищата, така че те да отговорят на защитата на основните права,
- Й. като има предвид, че въпросите за здравето, правото на личен живот, свобода на мисълта, съвестта и религията, недискриминацията и защитата на данните трябва да

бъдат разгледани както във връзка с технологията, така и с нейното използване, преди да може да бъде обсъждано въвеждането на скенери за целите на сигурността,

- К. като има предвид, че скенерите за целите на сигурността, в допълнение към осигуряването на по-високо равнище на сигурност в сравнение с използваното понастоящем оборудване, следва да спомогнат за ускоряване на проверките за сигурност на пътниците и за съкращаване на времето за чакане,

#### ***Финансиране на авиационната сигурност***

- Л. като има предвид, че Съветът все още не е изразил своето становище по отношение на позицията на Европейския парламент относно директивата относно такси за сигурността на въздухоплаването,

#### ***Мерки за сигурността на товари***

- М. като има предвид, че последните терористични заговори, разкрити от службите на разузнаването, се опитваха да използват товари като инструмент за провеждане на атентати,
- Н. като има предвид, че не само пътниците, но и товарите и пощата са и трябва да бъдат предмет на съответните мерки за сигурност,
- О. като има предвид, че товарите и пощата, превозвани с пътнически самолети, представляват мишена за терористични атаки; като има предвид, че равнището на контрол на сигурността на товарите и пощата е много по-ниско, отколкото за пътниците и че трябва да се увеличат мерките за сигурност за превозваните с пътнически самолети товари и поща,
- П. като има предвид, че мерките за сигурност засягат не само летищата, но и цялата верига за доставки,
- Р. като има предвид, че по отношение на авиационната сигурност пощенските оператори играят важна роля за управлението на обмена на поща и пакети и че те, съгласно приложимото европейско законодателство, са инвестирали значителни финансови средства и са въвели нови технологии, за да се гарантира спазването на международните и европейските стандарти за сигурност,

#### ***Международни отношения***

- С. като има предвид, че е необходима международна координация на мерките за авиационна сигурност, за да се гарантира високо ниво на защита, като се избягва подлагане на пътниците на последващи проверки и свързаните с тях ограничения и допълнителни разходи,

#### ***Обучение на служителите по сигурността***

- Т. като има предвид, че първоначалното и последващото обучение на служителите по

сигурността е от основно значение, за да се гарантира високо ниво на авиационна сигурност, което на свой ред трябва да бъде съвместимо с такова отношение към пътниците, което зачита тяхното лично достойнство и защитава личните им данни,

### **Общи съображения**

1. счита, че е необходим комплексен подход към авиационната сигурност, с единствен контролно-пропускателен пункт за сигурност, така че да не е необходимо пътниците, багажът и товарите, които пристигат на някое от летищата в ЕС от друго летище в него, да бъдат повторно контролирани;
2. счита, че някои методи за ефективно и бързо сканиране на пътниците, като се има предвид времето, използвано в пунктовете за проверка, представляват добавена стойност в областта на авиационната сигурност;
3. призовава Комисията да осъществи изследвания за използването на други техники за откриване на експлозиви, включително твърди вещества, в областта на авиационната сигурност;
4. изисква от Комисията и държавите-членки да разработят интегрирана система за анализ на риска за пътници, които могат с основание да бъдат подозирани като заплаха за сигурността, и за проверка на багаж и товари, въз основата на цялата налична и надеждна информация, по-специално на тази предоставена от полицията, разузнавателните служби, митниците и транспортните дружества; счита, че цялата система трябва да се води от стремеж за ефективност, но при едновременно спазване на принципа на недискриминация;
5. изисква от Комисията и държавите-членки да осигурят ефективно сътрудничество, управление на сигурността и обмен на информация между всички участващи органи и служби, и между органите, предприятията за сигурност и авиокомпаниите, както на европейско така и на национално равнище;
6. призовава Комисията да извършва редовен преглед на списъка с одобрени методи за проверка и условията и минималните стандарти за тяхното прилагане, да отчита възможните проблеми, практическия опит и технологичния напредък, за да се осигури високо равнище на ефективност на откриване и защита на правата и интересите на пътниците и на работниците в съответствие с този напредък;
7. подчертава значението на борбата срещу тероризма и организираната престъпност, които представляват заплахата за сигурността на Европейския съюз, както вече беше посочено в Стокхолмската програма, и за тази цел и единствено в този контекст подкрепя употребата на мерки за сигурност, които имат за цел предотвратяване на терористични действия, като тези мерки са установени чрез закон, ефективни, необходими в едно свободно и отворено демократично общество, пропорционални на преследваната цел и са изцяло съвместими с Хартата на основните права на Европейския съюз и с Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи (ЕКПЧОС); припомня, че доверието на гражданите в техните институции е много важно и че следователно трябва да бъде налице справедлив

баланс между необходимостта от гарантиране на сигурността и гарантирането на основните права и свободи;

8. във връзка с това подчертава, че всяка мярка за борба срещу тероризма следва да е изцяло съвместима с основните права и задължения на Европейския съюз, които са необходими в демократичното общество, и трябва да бъде пропорционална, строго необходима, установена чрез закон и следователно ограничена до своята конкретна цел;

#### *Скенери за целите на сигурността*

9. призовава Комисията да предложи добавяне на скенерите за целите на сигурността към списъка с одобрените методи за проверка, при условие че това добавяне се придружава от съответни правила и общи минимални стандарти за тяхната употреба, както се посочва в настоящата резолюция, и единствено след като първо бъде проведено проучването, което Европейският парламент поиска през 2008 г., и ако то докаже, че устройствата за сканиране не представляват риск за здравето на пътниците, за личните им данни, за тяхното лично достойнство и неприкосновеността на личния им живот, и че са ефективни;
10. счита, че използването на скенери за целите на сигурността трябва да се регулира от общи за ЕС правила, процедури и норми, които определят не само критериите за ефективност на откриване, но също така налагат необходимите гаранции за опазване на здравето и защита на основните права и интересите на пътниците, работниците, членовете на екипажите и служителите по сигурността;
11. счита, че скенери за целите на сигурността следва да служат за ускоряване на хода на проверките на летищата и за намаляване на неудобствата за пътниците, и поради тази причина призовава Комисията да отчете този аспект в предлаганото от нея законодателство;
12. предлага, по-конкретно, след като бъдат установени общи правила за използването на скенери за целите на сигурността, Европейската комисия да преразглежда периодично и при необходимост тези правила, за да адаптира с оглед на техническия напредък правилата за опазване на здравето, неприкосновеността на личния живот, защитата на личните данни и основните права;

#### *Необходимост и пропорционалност*

13. счита, че ескалацията на заплахата от тероризъм означава, че обществените органи трябва да предприемат мерки за защита и превенция, каквито демократичните общества изискват;
14. счита, че скенерите за целите на сигурността показват по-висока ефективност на откриване спрямо настоящите детектори за метал, особено по отношение на неметални предмети и течности, докато пълното ръчно претърсване е по-вероятно да предизвика повече раздразнение, отнема повече време и води до възникването на повече възражения в сравнение със скенера;



15. счита, че използването на скенери за целите на сигурността, при условие че се вземат подходящите предпазни мерки, е за предпочитане пред други не толкова усъвършенствани методи, които не биха гарантирали подобна степен на защита; припомня, че в областта на авиационната сигурност основни приоритети следва да останат използването на разузнаването в широк смисъл и добре обучени служители по сигурността на летищата;
16. счита, че опасенията и изискванията по отношение на неприкосновеността на личния живот и здраве могат да бъдат удовлетворени от наличните технологии и методи; счита, че технологията, която се разработва в момента, е обещаваща и че следва да се използва възможно най-добрата достъпна технология;
17. счита, че това дали да бъдат инсталирани скенери за целите на сигурността или не, попада в полето на отговорност и свобода на вземане на решение на държавите членки на ЕС; при все това счита, че е необходима по-нататъшна хармонизация на използването на скенери, за да бъде създадено съгласувано европейско пространство на авиационна сигурност;
18. счита, че когато държавите-членки инсталират скенери за целите на сигурността, те трябва да отговарят на минималните стандарти и изисквания, поставени от ЕС за всички държави-членки, без да се накърнява правото им да прилагат по-строги мерки;
19. счита, че държавите-членки следва да допълнят контролните пунктове и служителите по сигурността, за да гарантират, че разполагането на скенери за целите на сигурността не оказва въздействие върху пътниците;
20. счита, че лицата, които преминават проверки, следва да имат избор дали да използват скенери за целите на сигурността или, ако откажат, да бъдат задължени да се подложат на алтернативни методи за проверка, които гарантират същото равнище на ефективност като скенерите за целите на сигурността и пълно зачитане на техните права и достойнство; подчертава, че подобен отказ следва да не предизвиква подозрения към пътника;

### *Здравеопазване*

21. изтъква, че европейското и националното законодателство следва да се прилагат в съответствие по-специално с принципа ALARA („толкова слабо излагане на облъчване, колкото е разумно постижимо“);
22. призовава държавите-членки да използват технологии, които свеждат риска за здравето на човека до минимум и които предлагат приемливи решения във връзка със загрижеността на обществеността за неприкосновеността на личния живот;
23. счита, че излагането на кумулативно йонизиращо лъчение не може да бъде приемливо; счита следователно, че всеки вид технология, която използва йонизиращо лъчение, следва да бъде изрично изключена от употреба при проверки за сигурност;

24. призовава Комисията в следващата рамкова програма за научни изследвания да разгледа възможността за използване на технология, която да бъде напълно безвредна за обществеността и същевременно да гарантира авиационната сигурност;
25. призовава държавите-членки периодично да извършват мониторинг на дългосрочните последици от излагането на въздействието на скенерите за целите на сигурността, като вземат предвид най-новите научни достижения, както и да контролират дали оборудването е правилно инсталирано, дали се използва правилно и дали с него се борави по подходящ начин;
26. настоява да се обърне подходящо внимание на специфичните случаи и да се осигури справедливо и персонализирано отношение към уязвимите пътници (в здравословно отношение и по отношение на комуникацията), като например бременни жени, деца, възрастни хора и хора с увреждания, както и притежателите на имплантирани медицински устройства (като ортопедични протези или пейсмейкъри), а също така и към всички лица, които носят със себе си своите лекарства и/или медицински устройства, необходими за поддържането на тяхното здраве (напр. спринцовки, инсулин);

#### *Изображения на тялото*

27. счита, че следва да се използват единствено символични изображения и настоява, че не трябва да се възпроизвеждат изображения на тялото;
28. подчертава, че данните, получени от процеса на сканиране не трябва да се използват за цели, различни от откриването на забранени предмети, могат да се използват само за срока, необходим за процеса на сканиране, трябва да бъдат унищожени незабавно след като всяко лице е преминало през проверката за сигурност и не трябва да се съхраняват;

#### *Забрана за дискриминация*

29. счита, че правилата за работа трябва да гарантират, че се прилага подбор на случаен принцип и че пътниците, които преминават проверка през скенер за целите на сигурността, не се определят въз основа на дискриминационни критерии;
30. подчертава, че всяка форма на профилиране въз основа, например, на пол, раса, цвят, етнос, генетични характеристики, език, религия или вярване е недопустима като част от процедурата, отнасяща се до подбора или отказа за извършване на проверка за сигурност чрез скенер;

#### *Защита на данните*

31. счита, че всички скенери за целите на сигурността следва да използват символични изображения, за да защитават идентичността на пътниците и да гарантират, че те не могат да бъдат идентифицирани чрез изображения на която и да е част от тяхното тяло;

32. подчертава, че използваната технология не трябва да разполага с капацитет да съхранява или да запазва данни;
33. припомня, че използването на скенери за целите на сигурността трябва да е в съответствие с Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни;
34. подчертава, че тези държави-членки, които решат да използват скенери за целите на сигурността, следва, за да спазват принципа на субсидиарност, да имат възможност да прилагат по-строги стандарти от определените в европейското законодателство по отношение на защитата на гражданите и техните лични данни;

#### *Информирание на сканираните лица*

35. счита, че проверяваните лица следва да получат предварително подробна информация, особено по отношение на действието на конкретния скенер, взетите мерки за защита на тяхното достойнство, личен живот и данни, както и да имат възможност да откажат да преминат през скенера;
36. призовава организирани от Комисията информационни кампании по въпросите на правата на пътниците във въздушния транспорт да включват раздел с подробна информация относно правата на пътниците във връзка с проверките за сигурност и скенерите за целите на сигурността;

#### *Третиране на сканираните лица*

37. призовава Комисията и държавите-членки да гарантират, че служителите по сигурността преминават специално обучение по работа със скенери за целите на сигурността, така че да спазват основните права на пътниците, правото им на лично достойнство, лични данни и здраве; във връзка с това счита, че за служителите по сигурността, отговарящи за скенерите, изключително полезен би бил един етичен кодекс;

#### *Финансиране на авиационната сигурност*

38. припомня своята позиция от 5 май 2010 г. относно таксите за сигурността на въздухоплаването;
39. счита, че таксите за сигурност следва да бъдат прозрачни, да се използват само за покриване на разходите за сигурност и че държавите-членки, които решат да прилагат по-строги мерки следва да покриват свързаните с тях допълнителни разходи;
40. настоятелно призовава Съвета незабавно да приеме на първо четене позиция относно таксите за сигурността на въздухоплаването като се има предвид, че законодателството за авиационната сигурност и законодателството за таксите за

сигурността на въздухоплаването са тясно свързани;

41. препоръчва всеки пътнически билет да указва стойността на мерките за сигурност;

#### ***Забрана на течности, аерозоли и гелове (ТАГ)***

42. отново потвърждава и поддържа своята позиция, че забраната за превоз на течности следва да бъде прекратена през 2013 г., както предвижда законодателството на ЕС; следователно настоятелно призовава всички заинтересовани страни, Комисията, държавите-членки и индустрията да работят в тясно сътрудничество, за да гарантират, че ограниченията за пренос на течности на борда на въздухоплавателни средства ще бъдат премахнати с цел улеснение на пътниците;
43. призовава държавите-членки и летищата да направят всичко необходимо, за да разполагат своевременно с необходимата технология, така че предвиденото прекратяване на забраната за пренасяне на течности да не доведе до намаляване на сигурността;
44. в този контекст счита, че всички заинтересовани страни следва да направят необходимото, за да преминат от забрана за пренасяне на течности, аерозоли и гелове към тяхното контролиране по възможно най-задоволителния и уеднаквен начин, като във всеки момент се гарантират правата на пътниците;

#### ***Мерки за сигурността на товарите***

45. счита, че въз основа на анализ на риска, проверките на товари и поща следва да бъдат пропорционални на заплахите, свързани с транспортирането им, и че следва да бъде гарантирано подходящо ниво на сигурност, особено в случай на пренасяне на товари и поща с пътнически самолети;
46. припомня, че проверки на товара на 100 % са неосъществими; изисква от държавите-членки да продължат усилията си за прилагане на Регламент (ЕО) № 300/2008 и съответния Регламент (ЕО) № 185/2010 на Комисията, за да повишат сигурността по цялата верига за доставки;
47. счита, че равнището на сигурност на товара все още е различно в държавите-членки и че с оглед на постигането на еднократна проверка за сигурност те трябва да гарантират правилното прилагане на съществуващите мерки относно европейските товари и поща и признаването на пълноправните контролори, одобрени от друга държава-членка;
48. счита, че мерките за сигурност по отношение на товарите и пощата, които държавите-членки прилагат, и проверката на тези мерки от страна на Комисията са засилени, и следователно счита, че е абсолютно наложително да се изработи технически доклад, за да се установят слабостите на съществуващата система за товарите, както и евентуалните начини за тяхното преодоляване;

49. призовава Комисията и държавите-членки да засилят проверките и инспекциите на превозваните по въздуха товари, включително свързаните с утвърждаването на пълноправни контролори за познати изпращачи; подчертава, че за тази цел са необходими по-голям брой инспектори на национално равнище;
50. подчертава потенциала на митническата информация за изчисляване на риска, свързан с конкретни пратки, и изисква Комисията да продължи да работи върху евентуалното използване на свързани с митническата дейност електронни системи за целите на авиационната сигурност; по-специално като се използва системата на ЕС за контрол на вноса (СКВ), за да се подобри сътрудничеството между митническите органи;
51. призовава Комисията да вземе всички необходими мерки, за да гарантира сигурно транспортиране на товари с произход от трети държави, като се започне от летището по произход, и да изготви критерии за определяне на високорискови товари, включително като конкретизира отговорността на отделните действащи лица;
52. изисква от Комисията да гарантира, че програмата за сигурност отчита специфичните характеристики на всички заинтересовани страни и да хармонизира мерките за сигурност, свързани с обмена на поща и товари, с необходимостта да се гарантира динамична икономика, която да продължи да насърчава търговския обмен, качеството на услугите и развитието на електронната търговия;
53. призовава Комисията да предложи на служителите по сигурността хармонизирана система за първоначалното и по-нататъшното обучение във връзка с товарите, така че тези служители да бъдат информирани за най-съвременните технически разработки в областта на сигурността;

### *Международни отношения*

54. призовава Комисията и държавите-членки да работят съвместно с Международната организация за гражданско въздухоплаване (ИКАО) и с трети държави върху оценката на рисковете и в областта на системите за разузнаване в сферата на авиационната сигурност;
55. призовава Комисията и държавите-членки да насърчат глобални регулаторни стандарти в рамките на ИКАО, за да подкрепят усилията на третите държави в прилагането на подобни стандарти, да постигнат напредък във взаимното признаване на мерките за сигурност и да следват целта за ефективна еднократната проверка за сигурност;

o  
o o

56. счита, че процедурата по комитология е неподходяща в областта на авиационната сигурност най-малкото по отношение на мерки, които оказват въздействие върху правата на гражданите, и призовава за пълното включване на Европейския

парламент посредством процедура на съвместно вземане на решение;

57. очаква Комисията да внесе законодателно предложение в рамките на настоящия парламентарен мандат за изменение на Регламент (ЕО) № 300/2008, така че да се отчете изявлението на самата Комисия от 16 декември 2010 г. в контекста на приемането на Регламент на Европейския парламент и на Съвета за установяване на правилата и общите принципи относно механизмите за контрол от страна на държавите-членки върху упражняването на изпълнителните правомощия от страна на Комисията;
58. възлага на своя председател да предаде настоящата резолюция на Съвета и на Комисията.

## **ИЗЛОЖЕНИЕ НА МОТИВИТЕ**

### **Цялостен поглед върху авиационната сигурност**

Съобщението на Европейската комисия до Европейския парламент и Съвета относно използването на проверки посредством скенери, което първоначално беше обект на настоящия доклад относно сигурността на въздухоплаването, се оказа неактуално по съдържание поради събития, последвали изработването му.

Последователните терористични заплахи, първо в Обединеното кралство, където беше открит пакет с експлозиви в товарен самолет, и след това в Гърция, където полицията откри няколко пакета-бомби, предназначени за едно висшестоящо лице и за няколко посолства в Атина, накараха ЕС да предприеме мерки, пропорционални на новооткритите заплахи.

Затова Европейският парламент поема предизвикателството да анализира приетите мерки и по целесъобразност да предложи други, с оглед предотвратяване на рисковете, от гледна точка на една цялостна визия за сигурността на гражданското въздухоплаване.

Настоящият доклад разглежда проверките посредством скенери, анализа на взетите решения относно течностите, аерозолите и геловите и мерките за сигурност на товара и пощата.

### **Борбата с тероризма и сигурността на гражданското въздухоплаване**

Живеем в епоха, в която глобализацията не е работна хипотеза, а неоспорим факт. В свят на взаимовръзки, за нещастие тероризмът не е изолирано явление, което засяга някои страни, без да влияе на останалите. В едно демократично общество не е възможно да се обоснове никоя форма на тероризъм и не съществува кауза, която би могла да го легитимира.

Затова компетентните демократични институции носят неотменната отговорност да предприемат всички необходими мерки, за да гарантират сигурността на гражданите. Често пъти решенията в полза на сигурността означават загуба на част от свободите и при всички случаи създават неудобства, нарушаване и промяна на нормалните норми на поведение.

За жалост в йерархията на ценностите на модерните общества сигурността представлява ценност, която трябва да се опазва, защото не е гарантирана. Демократичните общества дават на своите представители в институциите мандат да ги защитават, но в същото време настояват това да не става по какъвто и да е начин и на каквато и да е цена. Европейските граждани изискват приемането на мерки в полза на сигурността да не накърнява основните им права.

### **Необходимост от подобряване на сигурността на гражданското въздухоплаване**

Сигурността на гражданското въздухоплаване несъмнено е една от най-големите грижи на Европейския съюз. От атентатите на 11 септември 2001 г. насам са изработени редица мерки, изложени в регламенти на Общността, които се стремят, от една страна, да предотвратят и от друга, в случай на необходимост, да избегнат каквото и да е терористично нападение или заплахата срещу сигурността на гражданите.

Законодателството в областта на сигурността на въздухоплаването се развива, както следва:

- След терористичните нападения на 11 септември 2001 г. бяха положени основите на общностна политика, която преди това се намираще изцяло в националните правомощия, и беше приет Регламент № 2320/2002.
- През декември 2001 г. случаят с атентатора, който се опита да скрие взривни вещества в токовете на обувките си, доведе до въвеждането на специални мерки на европейско равнище за по-добра проверка на обувките на пътниците.
- През август 2006 г. опитът да бъдат взривени няколко самолета над Атлантическия океан с помощта на течни взривни вещества доведе до забраната на течности на борда на самолети.
- Вследствие на натрупания опит в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване стана необходимо да се актуализира Регламент № 2320/2002 и беше приет Регламент № 300/2008 – основата на европейското законодателство относно сигурността на гражданското въздухоплаване. Той опрости, уеднакви и изясни съществуващите норми в тази област.
- Опитът за терористично нападение със скрити взривни вещества по време на полета на 25 декември 2009 г. от Амстердам за Детройт показва ограниченията на използваните понастоящем системи за проверка по европейските летища по отношение на откриването на забранени неметални предмети. В резултат някои страни започнаха да извършват опити или установиха по-строги мерки за сигурност, като въведоха проверките със скенери.
- Неотдавнашните атентати в края на октомври 2010 г., когато пакети с експлозиви бяха изпратени в Съединените щати и същите бяха открити в Обединеното кралство и Дубай, доведоха до засилени мерки за сигурност на въздушния товар и до европейски план за действие за следващите години.

Накратко, трите основни регламента относно сигурността на гражданското въздухоплаване са:

- Регламент (ЕО) № 300/2008 на Европейския парламент и на Съвета относно общите правила в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване;
- Регламент (ЕО) № 272/2009 на Комисията за допълване на общите основни стандарти в областта на сигурността на гражданското въздухоплаване, изложени в приложението към Регламент (ЕО) № 300/2008;
- Регламент (ЕС) № 185/2010 на Комисията за установяване на подробни мерки за прилагането на общите основни стандарти за сигурност във въздухоплаването.

## **Обосновка на настоящия доклад по собствена инициатива**

### **Скенери за целите на сигурността**



## Контекст

Тъй като законодателната рамка на ЕС в областта на сигурността на въздухоплаването установява списък на методите и технологиите за проверка, от които държавите-членки и/или летищата да избират, настоящото законодателство ще трябва да се измени, за да включи в този списък проверката със скенери (без да се ограничава възможността да се въведат скенери за експериментални цели или като по-строга мярка за сигурност).

### *Общи сведения*

Когато през 2008 г. Европейската комисия предложи на Европейския парламент своя проект на регламент, в който скенерите за целите на сигурността бяха посочени като един от признатите начини за проверка на пътниците, в резолюция от 23 октомври 2008 г. Парламентът изрази критиките си заради липсата на добавена стойност и заради опасения за спазването на основните права. В резолюцията на Европейския парламент се подчертаваше въздействието на проверката със скенери върху правата на човека, правото на личен живот, личното достойнство и защитата на личните данни и се призоваваше за задълбочен анализ на ситуацията.

### *Съобщението на Комисията*

В отговор на резолюцията на Европейския парламент от 2008 г. Европейската комисия представи съобщение, което отчасти разсейва безпокойствата на Парламента:

- изслушване на Европейски надзорен орган по защита на данните;
- научна и медицинска оценка на отраженията върху здравето;
- оценка, доколкото е възможно, на икономическото и търговското въздействие и на съотношението разходи-ползи; както и
- оценка на отражението върху основните права.

Следователно целта на настоящия доклад е да отговори на призива на Комисията за дебат и съвместно обсъждане от страна на трите институции, за да се осъществи напредък в тази обща задача – защитата на европейските граждани.

### *Оценка на докладчика*

Съобщението на Комисията впечатли положително докладчика. Според него Комисията е отговорила задоволително на основателните опасения, изразени от Европейския парламент през 2008 г.

Докладчикът предлага да се приложат хармонизирани правила за условията за опериране за целия ЕС, както и общи стандарти за резултатност на скенерите.

Скенерите от ново поколение изглеждат способни да увеличат сигурността на въздушния транспорт на ЕС. Те придават добавена стойност на проверките за сигурност на летищата в ЕС и са съизмерими с риска, който се избягва чрез тях.

## **Течности, аерозоли и гелове**

### *Преглед на положението с течностите, аерозолите и геловете на европейските летища*

От 2006 г. съществува забрана за пренасяне в ръчния багаж на течности, гелове и аерозоли в количества над 100ml.

През септември 2007 г. Европейският парламент прие резолюция Р6-ТА (2007) 0374, в която изисква от Комисията „спешно да преразгледа, както и да преразглежда постоянно Регламент (ЕО) № 1546/2006 (вносяне на течности на борда на въздухоплавателни средства) и ако не бъдат приведени допълнителни убедителни факти, да отмени въпросния регламент“. Оттогава насам различните опити за приключване на забраната доведоха до обща позиция на трите институции, съгласно която забраната за пренасяне на течности следва поетапно да се премахне.

### *Настоящо състояние на законодателството в областта на течностите, аерозолите и геловете*

Регламент (ЕС) № 297/2010 на Комисията от 9 април 2010 г. сложи край на ограниченията по отношение на течности, аерозоли и гелове и установи система за постепенно премахване на забраната и преминаване към проверки за течни взривни вещества.

Регламентът изисква летищата да разполагат с ефикасен механизъм, докато не им стане възможно да инсталират надеждно оборудване за откриване на експлозиви, като това трябва да се осъществи до 29 април 2013 г. До тази дата всички летища трябва да бъдат приведени в готовност да правят проверки за течности, аерозоли и гелове.

Етапите са следните:

Течности, аерозоли и гелове се допускат за внасяне в зони с ограничен достъп и на борда на въздухоплавателни средства след проверка или ако са освободени от проверка съгласно изискванията на мерките по прилагане:

- До 29 април 2011 г. течностите, аерозолите и геловете, придобити на летище в трета държава или на борда на въздухоплавателно средство на авиокомпания, която не е от ЕС, се допускат за внасяне в зони с ограничен достъп и на борда на въздухоплавателни средства.
- До 29 април 2013 г. всички летища трябва да осъществяват проверки за течности, аерозоли и гелове съгласно изискванията на мерките по прилагане, приети в съответствие с член 4, параграф 3 от Регламент (ЕО) 300/2008.

### **Товар и поща**

*Европейската система за сигурност на товара е основана на два допълващи се стълба:*

- Контрол за сигурността на товара и пощата. Всеки товар или поща се подлага на контрол за сигурност, преди да бъде натоварен на въздухоплавателното средство. Този контрол се осъществява: от **акредитиран контрольор** (въздушния превозвач, агента или друг субект, който осигурява контрола за сигурността, от **познат изпращач** (който предоставя товар или поща за своя собствена сметка и чиито процедури отговарят на общите правила и стандарти за сигурност, които са достатъчни за допускане на товара или пощата за пренасяне) или от **регистриран изпращач** (който предоставя товар или поща за своя собствена сметка и чиито процедури отговарят на общите правила и стандарти за сигурност, които са достатъчни за допускане на товара или пощата за пренасяне от въздухоплавателно средство, предназначено изключително за товар или поща). Товар, който не е минал предварителен контрол, не може да се внася във въздухоплавателното средство.
- Защита на товара и пощата по веригата на доставки. Товарът и пощата, които се превозват на въздухоплавателно средство, трябва да бъдат защитени от незаконни действия от момента на провеждане на контрола за сигурност до излитането на въздухоплавателното средство. Товарът и пощата, които не са адекватно защитени от незаконни действия след провеждане на контрола за сигурност, се проверяват.

#### *Контекст*

След инцидентите в края на октомври и началото на ноември 2010 г. Европейският съюз предприе допълнителни спешни мерки за сигурност по отношение на товара, като по-конкретно отчете обстоятелството, че често пъти товар се превозва на пътнически самолети.

Експертите на ЕС по сигурността на въздухоплаването незабавно препоръчаха множество ръководни принципа: контролът за сигурност на товара и пощата трябва да се основава на обща оценка на риска, включваща характеристиките на пратката, на качеството на предварително осъществения контрол за сигурността, на типа въздушен транспорт (пътнически самолет, карго-самолет или самолет, превозващ единствено поща), както и на мястото на произход.

Освен това беше създадена работна група със задачата да представи нови предложения за засилване на сигурността на въздухоплаването. Настоящата рамка за действие се основава на плана, изработен от групата на високо равнище за засилване на сигурността на въздушния превоз на стоки.

Главните области на действие за подобряване на контрола на въздушния товар са три:

- Засилване и хармонизиране на европейското законодателство в областта на въздушния товар: по-конкретно по отношение на проверките за сигурност на товари и поща от трети страни, и подобряване на обучението и проверките на европейско и национално равнище;

- Подобряване на координацията и обмена на информация в ЕС: от 1 януари 2011 г. е засилена съществуващата митническа система. Необходим е ефективен обмен на информация между държавите-членки.
- Повишаване на световните стандарти: за тази цел е необходимо да продължи пълното сътрудничество с Международната организация за гражданско въздухоплаване, за да се гарантира, че пратките с произход от трети държави отговарят на европейските или на еквивалентни стандарти при пресичането на нашите граници.

Такъв е контекстът, в който докладчикът оформя мнението си и призовава Комисията да продължи работата по подобряване, като освен това ѝ предлага редица мерки, които счита за ключови, за да се поправи липсата на сигурност по отношение на товара.

Следва да не се забравя, че проверките, службите за разузнаване и сигурност, обменът на полицейска информация и анализът на човешкия фактор са ключови елементи, които се включват в определението за сигурност на въздухоплаването като цяло.

Всичко това е част от цялостен подход към сигурността на въздухоплаването, който се стреми към максимално равнище на защита на европейските граждани и е основна и жизненоважна задача пред европейските законодатели, накратко – защита на демократичните ценности и борба срещу тероризма, който ги застрашава.

27.1.2011

## **СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ОКОЛНА СРЕДА, ОБЩЕСТВЕНО ЗДРАВЕ И БЕЗОПАСНОСТ НА ХРАНИТЕ**

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно сигурността на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността  
(2010/2154(INI))

Докладчик по становище: Crescenzo Rivellini

### **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

Комисията по околна среда, обществено здраве и безопасност на храните приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. отбелязва, че държавите-членки и администрацията на летищата все повече използват скенери за проверка на хора, като считат, че те могат да увеличат способността на служителите по сигурността да откриват забранени предмети като течни или пластични експлозиви, които не могат да бъдат идентифицирани от съществуващите детектори за метал, както и да премахнат неудобството и унижението за пътниците, предизвикано от подлагането на претърсване на тялото;
2. признава, че освен посочените в законодателството на ЕС изисквания, държавите-членки имат законното право да настояват за използването на скенери за проверка на хора, когато считат, че това би допринесло за сигурността или за целите на изследвания, и се надява, че пробното им използване понастоящем във Финландия, Франция, Нидерландия, Италия и Обединеното кралство ще даде информация, която ще помогне на Комисията при определянето на най-добрите европейски практики за стандарти за регулиране и кодекси за поведение, осигуряващи защита на личните данни и опазване на здравето на човека;
3. отбелязва съобщението на Комисията от 15 юни 2010 г. до Европейския парламент и до Съвета относно използването на скенери за целите на сигурността на летищата в ЕС (СОМ(2010)0311 окончателен) и съдържащите се в него заключения и препоръки;

4. признава значението на скенерите за целите на сигурността като допълнителен инструмент за защита на пътниците, но подчертава голямото значение на правилното използване на контрола при преминаването на границите, наблюдението на централните резервационни системи и изготвянето на профили на пътниците за откриване на възможни терористични заплахи;
5. призовава Комисията в следващата рамкова програма за научни изследвания да разгледа възможността за използване на технология, която да бъде напълно безвредна за цялата общественост и същевременно да гарантира сигурност на въздухоплаването;
6. призовава държавите-членки да използват възможно най-безопасни за здравето на човека технологии, предлагащи приемливи решения във връзка със загрижеността на обществеността за неприкосновеността на личния живот;
7. отбелязва, че вече се употребяват редица скенери за проверка на хора, използващи различни технологии; счита, че всяка от тях трябва да бъде оценена отделно и поддържа становището на Европейската комисия, изразено в нейното неотдавнашно съобщение, че общо равнище на защита за гражданите на Европа би могло да се гарантира посредством технически стандарти и условия на работа, които трябва да се заложат в законодателството на ЕС;
8. посочва като най-безопасно от медицинска гледна точка решение технологията, основаваща се на системите за обработка на изображения с пасивни милиметрови вълни, които не излъчват радиация;
9. призовава Комисията да представи предложение за използването на пасивните скенери, придружено от оценка на въздействието на относителните разходи, ефективността и зачитането на неприкосновеността на личния живот при използването на тази технология, в сравнение с други мерките за борба срещу тероризма;
10. предлага като най-подходящо решение, т.е. най-добър компромис между вероятността за постигане на ефективен резултат и заплахите за здравето на човека, системите за обработка на изображения с активни милиметрови вълни, използващи нейонизиращо лъчение, които се смятат за безвредни, ако излагането остане под граничните стойности, определени в действащото законодателство;
11. посочва, че технологията, основаваща се на обратното отразено разсейване на рентгеновите лъчи, излъчва ниски дози рентгенови лъчи и следователно предлага тази технология да се избягва, тъй като е ясно, че всяко излагане на йонизиращо лъчение, дори и ниско, може да има дългосрочни последици за здравето заради кумулативния ефект на радиацията;
12. призовава, когато използването на скенери за проверка на хора с обратно отразено разсейване на рентгеновите лъчи не може да бъде избегнато, да се прилага специално отношение към пътниците, които са чувствителни към йонизиращи лъчения (например бременните жени, децата, възрастните хора и лицата с увреждания), и счита, че също така следва да се допускат изключения за

притежателите на имплантирани медицински устройства (напр. ортопедични протези, пейсмейкъри и дефибрилатори);

13. подчертава, че технологията, основаваща се на рентгенови изображения, излъчва високи дози рентгенови лъчи и затова не трябва да се взема предвид при систематичния преглед на безопасността на въздушния транспорт;
14. призовава държавите-членки периодично да наблюдават дългосрочните последици от излагането на скенерите за проверка на хора, като вземат предвид най-новите достижения на науката, както и да контролират правилното инсталиране, използване и функциониране на оборудването;
15. настоява пътниците да бъдат информирани по подходящ начин относно възможното въздействие върху здравето и заплахите за него във връзка с проверката посредством скенер и полета след това;
16. призовава държавите-членки да предоставят на пътниците съответната подробна и ясна информация за всички аспекти на използването на скенерите за проверка на хора за целите на сигурността;
17. призовава за предварително надлежно информиране на пътниците за необходимостта от подлагане на проверка чрез скенер, както и за наличието на реална алтернатива, включваща друг вид проверка, до разсейването на основателните съмнения относно безопасността на скенерите за проверка на хора за здравето на човека;
18. призовава Комисията да предложи организирането на специално обучение, което да отчита въздействието върху личното достойнство, здравето и защитата на личните данни, предназначено за служители по сигурността, отговарящи за използването на скенери за проверка на хора,
19. призовава Комисията, в сътрудничество с държавите-членки, да изготви кодекс за поведение за използването на скенери за целите на сигурността, който да изисква от летищата извършването на внимателна проверка чрез скенер, като се зачита неприкосновеността на личния живот на пътниците;
20. призовава въпросния сектор, в сътрудничество с Комисията и държавите-членки, да изработи кодекс за професионална етика за хората, отговорни за използването на скенери за проверка на хора, отчитащ интересите на най-уязвимите лица и работещите в сектора, правото на неприкосновеност на личния живот и на лично достойнство, както и съответното законодателство в областта на защитата на личните данни;
21. призовава Комисията да представи след две години доклад относно разходите и ползите, както и относно въздействието върху здравето;
22. призовава Комисията незабавно да предложи правна рамка за използването на скенери за проверка на хора на летищата в ЕС, която напълно да зачита основните права и да взема предвид съображенията, свързани с общественото здраве.

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	25.1.2011 г.
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 45 -: 12 0: 1
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	János Áder, Kriton Arsenis, Paolo Bartolozzi, Sandrine Bélier, Sergio Berlato, Martin Callanan, Nessa Childers, Chris Davies, Bairbre de Brún, Bas Eickhout, Edite Estrela, Elisabetta Gardini, Gerben-Jan Gerbrandy, Julie Girling, Nick Griffin, Satu Hassi, Jolanta Emilia Hibner, Dan Jørgensen, Karin Kadenbach, Christa Kläß, Jo Leinen, Peter Liese, Kartika Tamara Liotard, Linda McAvan, Radvilė Morkūnaitė-Mikulėnienė, Gilles Pargneaux, Антония Първанова, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Pavel Pos, Vittorio Prodi, Oreste Rossi, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Marina Yannakoudakis
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Margrete Auken, Inés Ayala Sender, Tadeusz Cymański, José Manuel Fernandes, Jacqueline Foster, Gaston Franco, Matthias Groote, Jutta Haug, Marisa Matias, Judith A. Merkies, Miroslav Mikolášik, Crescenzo Rivellini, Renate Sommer, Eleni Theoharous, Michail Tremopoulos, Thomas Ulmer, Marita Ulvskog, Владимир Уручев, Adina-Ioana Vălean



27.4.2011

## **СТАНОВИЩЕ НА КОМИСИЯТА ПО ГРАЖДАНСКИ СВОБОДИ, ПРАВОСЪДИЕ И ВЪТРЕШНИ РАБОТИ**

на вниманието на комисията по транспорт и туризъм

относно сигурността на въздухоплаването, по-специално във връзка с използването на скенери за целите на сигурността  
(2010/2154(INI))

Докладчик по становище: Judith Sargentini

### **ПРЕДЛОЖЕНИЯ**

Комисията по граждански свободи, правосъдие и вътрешни работи приканва водещата комисия по транспорт и туризъм да включи в предложението за резолюция, което ще приеме, следните предложения:

1. подчертава значението на борбата срещу тероризма и организираната престъпност, които представляват заплахи за сигурността на Европейския съюз, както вече беше посочено в Стокхолмската програма, и единствено за тази цел подкрепя употребата на мерки за сигурност, които имат за цел превенция на терористични действия, като тези мерки са установени чрез закон, ефективни, необходими в свободно и отворено демократично общество, пропорционални са на преследваната цел и са изцяло съобразени с Хартата на основните права на Европейския съюз и с Европейската конвенция за защита на правата на човека и основните свободи (ЕКПЧОС); припомня, че доверието на гражданите в техните институции е много важно и че следователно трябва да бъде налице справедлив баланс между необходимостта от гарантиране на сигурността и гарантиране на основните права и свободи;
2. подчертава в това отношение, че всяка мярка за борба срещу тероризма следва изцяло да съответства на основните права и задължения на Европейския съюз, които са необходими в демократичното общество и трябва да бъдат пропорционални, строго необходими, установени чрез закон и следователно ограничени до конкретната цел, чието изпълнение се преследва;
3. припомня, че използването на скенери за проверка на хора трябва да съответства на

Директива 95/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 24 октомври 1995 г. за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни<sup>1</sup>;

4. подчертава, че целите и очакваната полза от употребата на скенери за проверка на хора трябва да бъдат ясно определени;
5. в тази връзка настоятелно призовава преследваната цел да бъде прецизно и надлежно определена; призовава за извършването на обширна техническа оценка по отношение на полезността на скенерите за проверка на хора; призовава освен това за забрана на използването на скенери за проверка на хора в случай на нееднозначна или неположителна оценка;
6. отбелязва, че само малък брой държави-членки са тествали скенерите за проверка на хора<sup>2</sup> и много от тези държави впоследствие са се отказали от скенери поради високите разходи, забавянето и неефикасността<sup>3</sup>, като същевременно повечето от държавите-членки не са въвели скенери за проверка на хора, обявили са се против или са потвърдили, че нямат намерение да закупват, въвеждат и използват такива скенери;
7. отбелязва, че независимо от включването на скенерите за проверка на хора в списъка на позволените методи за проверка, държавите-членки, които вече използват скенери за проверка на хора, трябва да гарантират, че основните права на гражданите съгласно ЕКПЧОС и Хартата на основните права се зачитат, защитават и подкрепят, а именно – правото на личен живот и здраве, както освен това изисква и Парламентът;
8. подчертава, че държавите-членки, които са използвали скенери за проверка на хора, са изключили някои категории уязвими лица, като например деца, бременни жени, възрастни хора, лица с увреждания или с имплантирани медицински устройства и работници, които често са изложени на радиационно облъчване, и че на равнището на ЕС трябва да се прилагат общи правила в тази област, когато държавите-членки въвеждат и използват скенери за проверка на хора;
9. счита, че процедурата по комитология в сферата на сигурността на въздухоплаването е неподходяща най-малкото по отношение на мерки, които оказват въздействие върху правата на гражданите, и призовава за пълното включване на Европейския парламент посредством процедура на съвместно вземане на решение;
10. посочва, че решението за инсталиране на скенери за целите на сигурността на летищата попада в сферата на компетентност на държавите-членки и че в тази връзка те трябва да покрият минималните общи стандарти и изисквания, определени от Европейския съюз;

---

<sup>1</sup> ОВ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31.

<sup>2</sup> Обединеното кралство, Нидерландия, Германия, Дания.

<sup>3</sup> Италия и Финландия.

11. счита в това отношение, че решението да използват скенери за проверка на хора на летищата не следва да бъде задължително за държавите-членки; подчертава, че ако държава-членка избере да въведе скенери за проверка на хора на своите летища, то тези скенери следва да покриват минималните стандарти и изисквания, установени на равнище на ЕС;
12. подчертава, че тези държави-членки, които решат да използват скенери за проверка на хора, следва, съгласно принципа на субсидиарност, да имат възможност да прилагат по-строги стандарти от определените в европейското законодателство по отношение на защитата на гражданите и техните лични данни;
13. призовава всеки скенер за проверка на хора да изпълнява минимален набор от технически изисквания, преди да бъде включен в списък на позволените методи за проверка, и счита, че тези изисквания следва, наред с другото, да гарантират превенцията на всеки възможен риск за здравето на пътниците и членовете на персонала, включително рискове в дългосрочен план; в това отношение призовава, като се отчете настоящият етап на развитие на технологиите, да бъде ограничена употребата на скенерите, използващи йонизираща радиация, напр. рентгенови лъчи, които могат да имат кумулативен ефект, и призовава към по-нататъшно проучване на техните последици;
14. призовава в това отношение държавите-членки периодично да извършват мониторинг на дългосрочните ефекти от излагането на въздействие на скенери за целите на сигурността, като има предвид новите научни разработки, и да проверяват дали оборудването е коректно инсталирано, дали се използва правилно и дали с него се борава по подходящия начин;
15. настоява също така скенерите за проверка на хора да бъдат оборудвани с технология, която не допуска възможност да се придобие цялостна картина на тялото, а единствено стандартизирани, символични и неутрални по отношение на пола изображения, които са изцяло анонимни и не позволяват никакво обработване или съхранение на лични данни;
16. призовава Комисията да налага възпиращи санкции за непозволените записи или разпространение на изображения от проверки, извършени във връзка със сигурността;
17. призовава за периодични технически проверки, които да бъдат извършвани от компетентна организация с цел преглед на целостта на уредите и тяхното съответствие с условията, указани в параграфи 13 и 15;
18. подчертава, че всеки пътник и член на персонала има право да откаже да премине през скенер за проверка на хора, без да е задължено да предостави обяснение и също така право да изиска стандартна проверка за сигурност при пълно зачитане на правата и достойнството на личността; в това отношение призовава да бъде предоставено подходящо и задълбочено обучение на целия персонал по сигурността; подчертава, че ограничаването на употребата на скенерите с йонизираща радиация, например рентгенови лъчи, би спестило необходимостта да се постановяват изрични изключения за уязвими лица като бременни жени, деца,

лица с увреждания или лица, чието здравословно състояние не позволява подобни проверки;

19. подчертава, че отказът да се премине проверка на хора чрез скенер не следва само по себе си да предизвиква подозрение или допълнителни усложнения, включително щателни проверки или закъснения за съответното лице или член на персонала, както и че в процедурата, преди да се извърши проверка на хора чрез скенер, или процедурата, свързана с отказа от тази проверка, всяка форма на профилиране въз основа, например, на пол, раса, цвят, етнос, национален произход, генетични характеристики, език, религия или вяране, е недопустима;
20. призовава на пътниците и членовете на персонала да бъде да бъде осигурена предварителна, подходяща и цялостна информация относно скенерите за проверка на хора и процедурата на проверка чрез скенер, включително относно правото им да откажат да им бъде направена такава проверка и правото им да внесат жалба, и да потърсят ефективна правна защита в случай на допуснати нарушения, свързани с проверката на хора чрез скенер или отказа им да им бъде направена такава проверка и последваща стандартна проверка за сигурност; подчертава, че информацията относно скенерите за проверка на хора и процедурата на проверка чрез скенер следва да бъде предоставена на пътниците и членовете на персонала не само от страна на авиокомпанията в момента на запазването на полет, или на уебсайта на летището, но също и при проверките; подчертава необходимостта от подходящо обучение в тази област на персонала по сигурността;
21. подчертава, че всяко предложение за даване на разрешение за разполагане и употреба на скенери за проверка на хора като допустим метод за проверка следва да бъде детайлно обосновано в оценка на въздействието, която да обхваща, наред с другото, свързани с основните права аспекти на скенерите за проверка на хора, пропорционалността и наложителността им, като се отчита добавена стойност за борбата срещу тероризма, разходите, възникнали в резултат на закупуването, разполагането и пускането в експлоатация на скенери за проверка на хора, както и евентуални рискове за здравето на пътниците и членовете на персонала, по-конкретно уязвимите пътници и членове на персонала, като при противодействието срещу тероризма се вземат предвид и становищата на Европейския съюз, международните и национални организации за защита правата на човека и органите за защита на личните данни, както и на ЕНЗД, Работната група по член 29, Европейската агенция за защита на основните права, Световната здравна организация и на специалния докладчик на ООН за правата на човека;
22. очаква Комисията да базира предложението си на задълбочена, независима и обективна научна информация, събрана от експерти на ЕС в тази област, и без намеса от страна на промишления сектор, правителствата на държавите-членки и трети държави;
23. подчертава, че техническите спецификации, изготвени от техническата работна група на Европейската конференция за гражданска авиация, и договорите с доставчиците на скенери за проверка на хора следва да бъдат декласифицирани и направени обществено достояние;

24. препоръчва във всеки пътнически билет да бъде указана стойността на мерките за сигурност;
25. изисква за всяко предложение, отнасящо се до разполагането и използването на скенери за проверка на хора да се иска подробно становище по свързаните с основните права аспекти от Агенция на Европейския съюз за основните права;
26. изисква Комисията да проучи алтернативите на използването на скенери за проверка на хора, като вземе предвид други мерки, които вече се прилагат за откриване на заплахи за сигурността на въздухоплаването, като покаже необходимостта тези скенери да заменят настоящите мерки за наблюдение на сигурността на летищата;
27. призовава Комисията, Съвета и компетентната парламентарна комисия да заменят думите „скенер(и) за целите на сигурността“ с думите „скенер(и) за проверка на хора“ в случаите, когато скенерите се използват за проверка на лица, включително в заглавието на доклада, като по този начин се избегнат неуместно и ненужно объркване и неясноти.

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	19.4.2011 г.
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+ :           41 - :           3 0 :           0
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Jan Philipp Albrecht, Roberta Angelilli, Gerard Batten, Vilija Blinkevičiūtė, Emine Bozkurt, Simon Busuttil, Carlos Coelho, Rosario Crocetta, Luis de Grandes Pascual, Agustín Díaz de Mera García Consuegra, Cornelia Ernst, Kinga Göncz, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Anna Hedh, Salvatore Iacolino, Sophia in 't Veld, Timothy Kirkhope, Juan Fernando López Aguilar, Monica Luisa Macovei, Nuno Melo, Louis Michel, Claude Moraes, Jan Mulder, Antigoni Papadopoulou, Georgios Papanikolaou, Carmen Romero López, Judith Sargentini, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Rui Tavares, Wim van de Camp, Daniël van der Stoep, Axel Voss
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Edit Bauer, Ioan Enciu, Ana Gomes, Monika Hohlmeier, Franziska Keller, Hubert Pirker, Zuzana Roithová, Joanna Senyszyn, Michèle Striffler, Cecilia Wikström

## РЕЗУЛТАТ ОТ ОКОНЧАТЕЛНОТО ГЛАСУВАНЕ В КОМИСИЯ

<b>Дата на приемане</b>	24.5.2011 г.
<b>Резултат от окончателното гласуване</b>	+: 37 -: 2 0: 3
<b>Членове, присъствали на окончателното гласуване</b>	Inés Ayala Sender, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Antonio Cancian, Michael Cramer, Ryszard Czarnecki, Luis de Grandes Pascual, Christine De Veyrac, Saïd El Khadraoui, Ismail Ertug, Knut Fleckenstein, Jacqueline Foster, Mathieu Grosch, Jim Higgins, Juozas Imbrasas, Ville Itälä, Dieter-Lebrecht Koch, Georgios Koumoutsakos, Werner Kuhn, Jörg Leichtfried, Bogusław Liberadzki, Eva Lichtenberger, Marian-Jean Marinescu, Gesine Meissner, Hubert Pirker, Vilja Savisaar-Toomast, Olga Sehnalová, Debora Serracchiani, Brian Simpson, Dirk Sterckx, Keith Taylor, Silvia-Adriana Ţicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
<b>Заместник(ци), присъствал(и) на окончателното гласуване</b>	Philip Bradbourn, Guido Milana, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen