



PARLAMENTUL EUROPEAN

2009 - 2014

Document de ședință

A7-0216/2011

30.5.2011

RAPORT

referitor la securitatea aeriană, în special scanerile de securitate
(2010/2154(INI))

Comisia pentru transport și turism

Raportor: Luis de Grandes Pascual

CUPRINS

	Pagina
PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN.....	3
EXPUNERE DE MOTIVE.....	13
AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ	18
AVIZ AL COMISIEI PENTRU LIBERTĂȚI CIVILE, JUSTIȚIE ȘI AFACERI INTERNE	21
REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE	27

PROPUNERE DE REZOLUȚIE A PARLAMENTULUI EUROPEAN

referitoare la securitatea aeriană, în special scanerile de securitate (2010/2154(INI))

Parlamentul European,

- având în vedere Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind utilizarea scanerelor de securitate în aeroporturile din UE (COM(2010)0311),
- având în vedere Rezoluția sa din 23 octombrie 2008 privind impactul măsurilor de siguranță aeriană și al scanerelor corporale asupra drepturilor omului, intimității, demnității persoanelor și protecției datelor¹,
- având în vedere Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 martie 2008 privind norme comune în domeniul securității aviației civile²,
- având în vedere Regulamentul Comisiei (CE) nr. 272/2009 din 2 aprilie 2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008³,
- având în vedere Regulamentul (UE) nr. 185/2010 al Comisiei din 4 martie 2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației⁴,
- având în vedere Al cincilea raport al Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor privind implementarea Regulamentului (CE) nr. 2320/2002 de instituire a unor norme comune în domeniul siguranței aviației civile (COM(2010)0725),
- având în vedere poziția sa din 5 mai 2010 exprimată în raportul referitor la propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind tarifele de securitate aviatică⁵,
- având în vedere Recomandarea Consiliului din 12 iulie 1999 privind limitarea expunerii publicului larg la câmpuri electromagnetice (0 Hz până la 300 GHz)⁶,
- având în vedere Directiva 2004/40/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind cerințele minime de securitate și sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenții fizici (câmpuri electromagnetice) [a optprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]⁷,

¹ JO C 15 E, 21.1.2010, p. 71.

² JO L 97, 9.4.2008, p. 72.

³ JO L 91, 3.4.2009, p. 7.

⁴ JO L 55, 5.3.2010, p. 1.

⁵ Texte adoptate, P7_TA(2010)0123.

⁶ JO L 199, 30.7.1999, p. 59.

⁷ JO L 184, 24.5.2004, p. 1.

- având în vedere Directiva 2006/25/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 aprilie 2006 privind cerințele minime de securitate și de sănătate referitoare la expunerea lucrătorilor la riscuri generate de agenții fizici (radiații optice artificiale) [A nouăsprezecea directivă specială în sensul articolului 16 alineatul (1) din Directiva 89/391/CEE]¹,
- având în vedere Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date²,
- având în vedere Directiva 96/29/Euratom din 13 mai 1996 de stabilire a normelor de securitate de bază privind protecția sănătății lucrătorilor și a populației împotriva pericolelor prezentate de radiațiile ionizante³,
- având în vedere avizul Secțiunii pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională a Comitetului Economic și Social European referitor la Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind utilizarea scanerelor de securitate în aeroporturile din UE,
- având în vedere articolul 48 din Regulamentul său de procedură,
- având în vedere raportul Comisiei pentru transport și turism și avizul Comisiei pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară și cel al Comisiei pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne (A7-0216/2011),

Scanerile de securitate

- A. întrucât „scaner de securitate” este un termen generic utilizat pentru o tehnologie capabilă să detecteze obiectele metalice și nemetalice ascunse în haine; întrucât performanța detectării depinde de capacitatea scannerului de a detecta orice obiect interzis pe care persoana scanată îl poate ascunde în haine;
- B. întrucât cadrul juridic al UE privind securitatea aeriană oferă diverse metode și tehnologii de control care se consideră că au capacitatea de a detecta obiecte ascunse în haine, dintre care statele membre aleg una sau mai multe; întrucât scanerile de securitate nu figurează, în prezent, pe această listă;
- C. întrucât numărul statelor membre care utilizează, în prezent, provizoriu – maximum 30 de luni – scanere de securitate în aeroporturile lor, exercitându-și astfel dreptul de a testa noile tehnologii (capitolul 12.8 din anexa la Regulamentul (UE) nr. 185/2010 al Comisiei);
- D. întrucât statele membre au dreptul de a pune în aplicare măsuri mai stricte decât standardele de bază comune prevăzute de legislația europeană și pot, astfel, introduce

¹ JO L 114, 27.4.2006, p. 3.

² JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

³ JO L 159, 29.6.1996, p. 1.

scanere de securitate pe teritoriul lor; întrucât, în acest caz, trebuie să acționeze pe baza evaluării riscurilor și în conformitate cu legislația UE; întrucât aceste măsuri trebuie să fie pertinente, obiective, nediscriminatorii și proporționale cu riscurile avute în vedere [articolul 6 din Regulamentul (CE) nr. 300/2008];

- E. întrucât introducerea, în oricare dintre cele două cazuri prezentate mai sus, a scanerelor de securitate face imposibilă asigurarea unui control unic de securitate real; întrucât, dacă prezenta situație continuă, condițiile de operare care se aplică statelor membre nu vor fi uniforme și, în consecință, nu vor aduce beneficii pasagerilor;
- F. întrucât discuțiile legate de scanerile de securitate nu ar trebui să se desfășoare separat de dezbaterile generale privind o politică de securitate globală integrată pentru aeroporturile din Europa;
- G. întrucât sănătatea reprezintă un bun care trebuie conservat și un drept care trebuie protejat; întrucât expunerea la radiații ionizante reprezintă un risc care ar trebui evitat; întrucât, prin urmare, nu ar trebui permisă folosirea în Uniunea Europeană a scanerelor care utilizează radiații ionizante și ale căror efecte sunt cumulative și nocive pentru sănătatea umană;
- H. întrucât atât legislația UE, cât și legislația statelor membre stabilesc deja norme de protecție împotriva pericolelor asupra sănătății ce pot fi generate de utilizarea tehnologiilor care emit radiații ionizante și norme de limitare a expunerii la aceste radiații; întrucât, prin urmare, scanerile care utilizează radiații ionizante ar trebui interzise în Uniunea Europeană;
- I. întrucât Comisia a consultat Autoritatea Europeană pentru Protecția Datelor, grupul de lucru „Articolul 29” și Agenția pentru Drepturi Fundamentale a Uniunii Europene, iar răspunsurile acestora conțin elemente semnificative privind condițiile în care utilizarea scanerelor de securitate în aeroporturi ar putea fi în acord cu protecția drepturilor fundamentale;
- J. întrucât aspectele privind sănătatea, dreptul la intimitate, libertatea de gândire, de conștiință și a religiei, nediscriminarea și protecția datelor trebuie abordate atât din punctul de vedere al tehnologiei utilizate, cât și al utilizării acesteia înainte de a se putea lua în considerare introducerea scanerelor corporale;
- K. întrucât scanerile de securitate, pe lângă faptul că asigură un nivel mai ridicat de securitate decât echipamentele actuale, ar trebui să contribuie la creșterea vitezei de controlare a pasagerilor și la reducerea timpilor de așteptare;

Finanțarea securității aeriene

- L. întrucât Consiliul nu și-a prezentat încă punctul de vedere referitor la poziția Parlamentului față de Directiva privind tarifele de securitate aviatică,

Măsuri de securitate pentru mărfuri

- M. întrucât cele mai recente atentate teroriste depistate de serviciile secrete vizau utilizarea

mărfurilor pentru realizarea atentatelor,

- N. întrucât nu numai pasagerii, ci și mărfurile și poșta sunt și trebuie să facă obiectul unor măsuri de securitate adecvate,
- O. întrucât marfa și corespondența încărcate pe avioanele de pasageri pot fi vizate pentru atacuri teroriste; întrucât nivelul de securitate în cazul mărfurilor și al corespondenței este mult mai redus decât în cazul pasagerilor, astfel încât trebuie să se intensifice măsurile de securitate aplicate mărfurilor și corespondenței care sunt încărcate pe avioanele de transport de călători;
- P. întrucât măsurile de securitate nu vizează doar aeroporturile, ci întregul lanț de aprovizionare;
- Q. întrucât furnizorii de servicii poștale joacă un rol important în domeniul securității aeriene, în ceea ce privește gestionarea corespondenței și a coletelor și întrucât, în conformitate cu legislația europeană, aceștia au investit importante sume de bani și au introdus noi tehnologii pentru a garanta conformitatea cu standardele de securitate europene și internaționale;

Relații internaționale

- R. întrucât coordonarea internațională privind măsurile de securitate aeriană este necesară pentru a garanta un nivel de protecție ridicat, evitându-se, totodată, situațiile în care pasagerii sunt supuși controalelor succesive, situații care presupun unele restricții și costuri suplimentare;

Pregătirea personalului de securitate

- S. întrucât formarea inițială și ulterioară a personalului de securitate reprezintă un element crucial pentru a garanta un nivel ridicat al securității aeriene, care trebuie să fie compatibil cu un tratament aplicat pasagerilor care să nu aducă atingere demnității acestora sau protecției datelor cu caracter personal;

Considerații generale

1. consideră că este necesară o abordare integrată a securității aeriene, cu un control unic de securitate, în așa fel încât să nu fie necesar un nou control al pasagerilor, bagajelor și mărfurilor care sosesc pe un aeroport din UE dintr-un alt aeroport din UE;
2. consideră că unele metode de control care sunt eficiente și rapide pentru pasageri – cu respectarea timpului petrecut în punctele de control – constituie valoare adăugată în domeniul securității aviatice;
3. invită Comisia să efectueze cercetări cu privire la utilizarea altor tehnici de detectare a explozibililor, inclusiv a materialelor solide, în domeniul securității aviatice;
4. solicită Comisiei și statelor membre să dezvolte un sistem integrat de analiză a riscurilor

pentru pasagerii care ar putea fi suspectați în mod justificat că ar reprezenta o amenințare la adresa securității și pentru controalele de bagaje și mărfuri, pe baza tuturor informațiilor disponibile și fiabile, în special a celor oferite de poliție, serviciile secrete, autoritățile vamale și companiile de transport; consideră că ar trebui informat întregul sistem cu privire la obținerea eficienței, fără a se încălca însă principiul nediscriminării;

5. solicită Comisiei și statelor membre să asigure cooperarea, gestionarea securității și schimbul de informații eficiente între toate autoritățile și serviciile implicate și între autorități și companiile de securitate și de transport aerian, atât la nivel european, cât și la nivel național;
6. solicită Comisiei să revizuiască în mod regulat lista metodelor autorizate de control de securitate și condițiile și standardele minime pentru implementarea acestora, să țină seama de posibile probleme, experiența practică și progresul tehnologic, pentru a asigura un nivel ridicat al capacității de detectare și protejarea drepturilor și intereselor pasagerilor și lucrătorilor în virtutea acestui progres;
7. subliniază importanța luptei împotriva terorismului și împotriva criminalității organizate, care constituie amenințări la adresa securității Uniunii Europene, deja identificate în Programul de la Stockholm, și astfel susține, numai în acest context, utilizarea măsurilor de securitate care sunt menite să împiedice actele de terorism și care sunt prevăzute de lege, eficiente, necesare într-o societate democratică liberă și deschisă, proporționate în raport cu obiectivul urmărit și conforme în totalitate cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și cu Convenția europeană a drepturilor omului (CEDO); reamintește că încrederea cetățenilor în instituții este esențială și că, în consecință, trebuie găsit un echilibru just între necesitatea de a asigura securitatea și garantarea drepturilor și a libertăților fundamentale;
8. subliniază, în acest context, că toate măsurile de combatere a terorismului ar trebui să fie complet coerente cu drepturile și obligațiile fundamentale ale Uniunii Europene, necesare într-o societate democratică, și că aceste măsuri trebuie să fie proporționate, strict necesare, prevăzute de lege și limitate astfel la scopul pentru care au fost create;

Scanerele de securitate

9. solicită Comisiei să propună adăugarea scanerelor de securitate pe lista metodelor autorizate de control de securitate, cu condiția ca, concomitent, să se introducă norme adecvate și standarde minime comune privind utilizarea lor, astfel cum se stabilește în prezenta rezoluție, numai dacă s-a efectuat studiul de impact solicitat de Parlamentul European în 2008 care să dovedească că dispozitivele nu constituie un risc la adresa sănătății pasagerilor, protecției datelor cu caracter personal, a demnității și intimității pasagerilor, precum și eficacitatea acestor scanere;
10. consideră că utilizarea scanerelor de securitate trebuie să fie reglementată prin norme, proceduri și standarde comune la nivelul UE, care nu numai să stabilească criteriile pentru performanțele de detectare, ci și să impună măsurile de siguranță necesare pentru protecția sănătății și a drepturilor fundamentale și intereselor pasagerilor, lucrătorilor, echipajelor și personalului de securitate;

11. consideră că scanerile de securitate ar trebui să crească ritmul și viteza controalelor în aeroporturi și să reducă inconveniențele pentru pasageri și invită, prin urmare, Comisia să țină seama de acest aspect în propunerea sa legislativă;
12. propune, mai exact, ca, odată ce s-au stabilit normele comune de utilizare a scanerelor de securitate, Comisia să revizuiască în mod regulat aceste norme și, atunci când este necesar, să adapteze dispozițiile privind protecția sănătății, a intimității, a datelor personale și a drepturilor fundamentale la progresul tehnologic;

Necesitatea și proporționalitatea

13. consideră că escaladarea amenințărilor teroriste înseamnă că autoritățile publice trebuie să ia măsurile de protecție și preventive cerute de societățile democratice;
14. consideră că performanța de detectare a scanerelor de securitate este mai mare decât cea oferită de actualele detectoare de metale, în special în ceea ce privește obiectele nemetalice și lichidele, și este mult mai probabil ca, față de un scanner, percheziția manuală să provoace iritare și pierdere de timp și să se confrunte cu mai multă opunere;
15. consideră că utilizarea scanerelor de securitate, cu condiția existenței măsurilor de siguranță adecvate, reprezintă o opțiune mai bună în raport cu alte metode mai puțin solicitante care nu garantează un grad de protecție similar; reamintește că, în domeniul securității aviatice, principalele priorități ar trebui să rămână utilizarea serviciilor de informații, în sens larg, și un personal de securitate bine instruit în aeroporturi;
16. consideră că aspectele și cerințele privind intimitatea și sănătatea pot fi soluționate cu ajutorul tehnologiei și al metodelor disponibile; consideră că tehnologia aflată acum în curs de dezvoltare este promițătoare și că trebuie să se utilizeze cea mai bună tehnologie disponibilă;
17. consideră că instalarea scanerelor de securitate sau decizia de a nu le instala ține de competența și de libertatea de decizie a statelor membre ale UE; consideră, însă, că este necesară o armonizare mai accentuată a utilizării scanerelor pentru a crea un spațiu european de siguranță aeriană coerent;
18. consideră că atunci când statele membre ale UE instalează scanere de securitate trebuie să îndeplinească standardele și cerințele minime stabilite de UE pentru toate statele membre, fără a se aduce atingere dreptului statelor membre de a aplica măsuri mai drastice;
19. consideră că statele membre ar trebui să suplimenteze punctele de control și personalul de securitate pentru a asigura că pasagerii nu sunt afectați de instalarea scanerelor de securitate;
20. consideră că persoanelor care sunt supuse controalelor ar trebui să li se acorde posibilitatea de a alege dacă doresc utilizarea scanerelor de securitate, în cazul unui refuz acestea fiind obligate să se supună metodelor alternative de control care garantează același nivel de eficacitate ca și scanerile de securitate și respectă pe deplin drepturile și demnitatea lor; subliniază că un astfel de refuz nu ar trebui să dea naștere niciunei suspiciuni legate de pasager;

Sănătatea

21. subliniază că legislația europeană și națională trebuie aplicate în conformitate cu principiul ALARA (cel mai scăzut nivel rezonabil posibil);
22. invită statele membre să implementeze o tehnologie cât mai puțin nocivă pentru sănătatea umană și care să furnizeze soluții acceptabile în ceea ce privește preocupările privind viața privată a populației;
23. consideră că expunerea la doze de radiații ionizante cumulative este inacceptabilă; consideră, prin urmare, că orice formă de tehnologie care folosește radiații ionizante ar trebui să fie exclusă în mod explicit de la utilizarea în controlul de securitate;
24. solicită Comisiei să analizeze, în contextul următorului program-cadru pentru cercetare, posibilitatea utilizării unei tehnologii complet inofensive pentru întreaga populație și care să garanteze, în același timp, securitatea aviatică;
25. solicită statelor membre să controleze periodic efectele pe termen lung ale expunerii la scanerile de securitate, având în vedere noile progrese științifice, și să verifice instalarea corectă, folosirea adecvată și buna funcționare a acestora;
26. insistă să se ia în considerare în mod corespunzător cazurile specifice și să se aplice un tratament corect și personalizat pasagerilor vulnerabili din punctul de vedere al sănătății și al capacității de comunicare, cum ar fi femeile însărcinate, copiii, bătrânii, persoanele cu handicap și persoanele cu implanturi medicale (de ex. protezele ortopedice sau stimulatoarele cardiace, precum și tuturor persoanelor care au asupra lor medicamentele și/sau dispozitivele medicale necesare pentru întreținerea sănătății lor (de exemplu seringi, insulină));

Imagini corporale

27. consideră că ar trebui utilizate doar figuri schematice și insistă asupra faptului că nu ar trebui să se realizeze imagini corporale;
28. subliniază că datele generate în decursul procesului de scanare nu trebuie utilizate pentru alte scopuri decât cel de a detecta obiectele interzise, ele pot fi utilizate doar pentru perioada de timp necesară pentru efectuarea controlului, trebuie distruse imediat după ce persoana a trecut prin controlul de securitate și nu pot fi stocate;

Interzicerea discriminării

29. consideră că normele de operare trebuie să asigure că se aplică un proces de selecție aleatoriu și că, pentru trecerea prin scannerul de securitate, pasagerii nu trebuie să fie selectați după criterii discriminatorii;
30. subliniază că este inacceptabilă orice formă de profilare pe criterii de sex, rasă, culoare, etnie, caracteristici genetice, limbă, religie, credințe etc. în cadrul procedurii legate de selecția pentru scanare corporală sau în caz de refuz al scanării corporale;

Protecția datelor

31. consideră că toate scanerile de securitate ar trebui să folosească figuri schematice pentru a proteja identitatea pasagerilor și pentru a asigura că aceștia nu pot fi identificați pe baza unor imagini ale oricărei părți a corpului;
32. subliniază că tehnologia utilizată nu trebuie să permită stocarea sau salvarea datelor;
33. reamintește că utilizarea scannerelor corporale trebuie să respecte Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date;
34. subliniază că statele membre care decid să recurgă la scanere de securitate ar trebui să aibă posibilitatea, conform principiului subsidiarității, să pună în aplicare norme mai stricte decât cele definite de legislația europeană, pentru protecția cetățenilor și a datelor cu caracter personal;

Informații pentru persoanele scanate

35. consideră că persoanele care sunt verificate ar trebui să primească informațiile cuprinzătoare în prealabil, în special privind modul de funcționare al scannerului în cauză, condițiile existente de protecție a drepturilor la intimitate, demnitate și protecția datelor și opțiunea de a refuza trecerea prin scanner;
36. solicită Comisiei să includă în campaniile sale de informare cu privire la drepturile pasagerilor care călătoresc cu avionul o secțiune care să detalieze și drepturile pasagerilor privind controalele de securitate și scanerile de securitate;

Tratamentul aplicat persoanelor scanate

37. invită Comisia și statele membre să se asigure că personalul de securitate beneficiază de formare specifică privind utilizarea scannerelor de securitate astfel încât să se respecte drepturile fundamentale ale pasagerilor, demnitatea, datele cu caracter personal și sănătatea lor; în acest context, consideră că un cod de conduită ar putea fi un instrument foarte util pentru personalul de securitate care se ocupă de scanere;

Finanțarea securității aeriene

38. reamintește poziția sa exprimată la 5 mai 2010 privind tarifele de securitate aviatică;
39. consideră că tarifele de securitate ar trebui să fie transparente, să fie utilizate numai pentru acoperirea costurilor de securitate și că statele membre care decid să aplice măsuri mai drastice ar trebui să finanțeze costurile suplimentare rezultate;
40. îndeamnă Consiliul să adopte fără întârziere, în primă lectură, o poziție privind tarifele de securitate aviatică, dat fiind faptul că legislația privind securitatea aviatică și legislația privind tarifele de securitate aviatică sunt strâns legate între ele;

41. sugerează să se menționeze costul măsurilor de securitate pe biletul fiecărui pasager;

Interzicerea lichidelor, aerosolilor și gelurilor (LAG)

42. reiterează și menține poziția sa în favoarea anulării interdicției de a transporta substanțe lichide în 2013, astfel cum se prevede în legislația UE; prin urmare, îndeamnă toate părțile implicate, Comisia, statele membre și industria să colaboreze strâns pentru a asigura că restricțiile privind transportarea lichidelor la bordul aeronavelor sunt eliminate, în beneficiul pasagerilor;
43. invită statele membre și aeroporturile să ia toate măsurile necesare pentru a asigura la timp disponibilitatea tehnologiei corespunzătoare, în așa fel încât termenul prevăzut pentru încetarea interdicției de a transporta lichide să nu aibă efectul subminării securității;
44. consideră că, în acest context, toți cei implicați ar trebui să întreprindă măsurile necesare de tranziție de la interdicția de a transporta lichide, aerosoli și gel la controlul acestor elemente într-o manieră cât mai satisfăcătoare și uniformă posibilă, garantându-se, în permanență, drepturile pasagerilor;

Măsuri de securitate pentru mărfuri

45. consideră că, pe baza unei analize a riscurilor, inspectarea mărfurilor și a corespondenței ar trebui să fie proporțională cu amenințările ce decurg din transportul acestora și că trebuie garantată securitatea corespunzătoare, în special atunci când mărfurile și corespondența sunt transportate în aeronave de pasageri;
46. reamintește că scanarea a 100% din mărfuri nu este posibilă în termeni practici; solicită statelor membre să își continue eforturile de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008, precum și a regulamentului (CE) corespunzător al Comisiei cu nr. 185/2010 în vederea îmbunătățirii securității în întreg lanțul de aprovizionare;
47. consideră că nivelul de securitate al mărfurilor încă diferă de la un stat membru la altul și că, având în vedere obiectivul unui control de securitate unic, statele membre ar trebui să se asigure că măsurile existente referitoare la poșta și mărfurile europene sunt aplicate corect și, în același timp, să se recunoască agenții abilitați agreați de un alt stat membru;
48. consideră că măsurile de securitate ale statelor membre care vizează mărfurile transportate pe calea aerului și poșta și inspecțiile efectuate de Comisie în privința acestor măsuri s-au intensificat și, prin urmare, consideră că este absolut necesar să se întocmească un raport tehnic pentru a detecta vulnerabilitățile sistemului actual de transport al mărfurilor și posibilele măsuri de remediere a acestora;
49. solicită Comisiei și statelor membre să intensifice controalele și inspecțiile efectuate asupra mărfurilor transportate pe calea aerului, inclusiv a celor care vizează validarea agenților abilitați și a expeditorilor cunoscuți; subliniază, în acest sens, nevoia de a dispune de mai mulți inspectori la nivel național;

50. subliniază potențialul pe care îl au informațiile din punctele vamale pentru calcularea riscului asociat cu anumite loturi și solicită Comisiei să își continue activitatea privind posibila utilizare a sistemelor electronice bazate pe informații vamale în scopuri vizând securitatea aviatică, în special recurgând la sistemul de control al importurilor al UE în vederea îmbunătățirii cooperării dintre autoritățile vamale;
51. solicită Comisiei să întreprindă toate măsurile necesare pentru asigurarea unui transport sigur al mărfurilor din țările terțe, începând de la aeroportul de origine, și să stabilească criterii pentru determinarea mărfurilor cu risc ridicat, identificând responsabilitatea fiecăruia dintre agenții implicați;
52. solicită Comisiei să se asigure că programul de securitate ține seama de caracteristicile specifice ale tuturor participanților și reconciliază măsurile de securitate legate de transportul poștei și al mărfurilor cu nevoia de asigurare a unei economii dinamice, care să continue să încurajeze comerțul, calitatea serviciilor și dezvoltarea comerțului electronic;
53. solicită Comisiei să propună un sistem armonizat de formare și perfecționare a personalului de securitate în ceea ce privește mărfurile, astfel încât să fie la curent cu ultimele evoluții tehnologice în domeniul securității;

Relații internaționale

54. solicită Comisiei și statelor membre să coopereze cu Organizația Aviației Civile Internaționale (OACI) și țările terțe în ceea ce privește evaluarea riscurilor și sistemele de informații în domeniul securității aeriene;
55. solicită Comisiei și statelor membre să promoveze standarde globale de reglementare în cadrul OACI, pentru a sprijini eforturile depuse de statele terțe în vederea implementării standardelor respective, recunoașterii reciproce a măsurilor de securitate și urmării obiectivelor unei securități unice eficiente;

o
o o

56. consideră că procedura de comitologie este nepotrivită în domeniul securității aviatice, cel puțin în cazul măsurilor care au impact asupra drepturilor cetățenilor, și solicită participarea deplină a PE prin intermediul procedurii de codecizie;
57. se așteaptă ca Comisia să depună în actuala legislatură o propunere legislativă de adaptare a Regulamentului (CE) nr. 300/2008, ținând seama de declarația din 16 decembrie 2010 a Comisiei în contextul adoptării Regulamentului Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a normelor și principiilor generale privind mecanismele de control de către statele membre al exercitării competențelor de executare de către Comisie;
58. încredințează Președintelui sarcina de a transmite prezenta rezoluție Consiliului și Comisiei.

EXPUNERE DE MOTIVE

O imagine integrală a securității aeriene

Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu privind utilizarea scanerelor de securitate, care a reprezentat obiectul inițial al acestui raport privind securitatea aeriană, a fost substituită din cauza evenimentelor ulterioare.

Alertele teroriste succesive, mai întâi în Regatul Unit, când un pachet cu explozibil a fost descoperit într-un avion de mărfuri, iar ulterior în Grecia, când poliția elenă a interceptat o serie de colete cu bombe destinate unei persoane importante și unor diverse ambasade din Atena, au obligat UE să ia măsuri proporționale cu noile riscuri depistate.

Prin urmare, Parlamentul acceptă provocarea de a analiza măsurile adoptate și de propune altele, acolo unde este cazul, cu scopul de a preveni riscurile pe baza unei imagini integrale a securității aviației civile.

Astfel, prezentul raport abordează scanerile de securitate, o analiză a deciziilor luate cu privire la lichide, aerosoli și geluri (LAG) și măsurile de securitate pentru poștă și corespondență.

Lupta împotriva terorismului și securitatea aviației civile

Traversăm o perioadă în care globalizarea nu este o ipoteză de lucru, ci un fapt de necontestat. În această lume interconectată, terorismul nu este, din păcate, un fenomen izolat care afectează doar unele țări, și altele nu. Nicio formă de terorism nu poate fi justificată într-o societate democratică și nicio cauză nu ar putea conferi legitimitate terorismului.

În consecință, instituțiile democratice competente au datoria evidentă de a lua toate măsurile necesare pentru a garanta siguranța publică. Deciziile luate pentru asigurarea securității implică, deseori, pierderea anumitor libertăți și antrenează un inevitabil disconfort, discontinuitate și modificarea comportamentului normal.

Din nefericire, în ierarhia valorică a societăților moderne, securitatea este prezentată ca o valoare care trebuie conservată, deoarece nu este garantată. Societățile democratice acordă reprezentanților săi din instituțiile competente sarcina de a le asigura protecția, solicitând, totodată, ca aceasta să nu fie îndeplinită prin orice mijloace și cu orice preț. Cetățenii europeni solicită ca adoptarea măsurilor de securitate să nu aducă atingere drepturilor fundamentale.

Necesitatea îmbunătățirii securității aviației civile

Securitatea aviației civile este, fără îndoială, una dintre principalele preocupări ale Uniunii Europene. După atacurile din 11 septembrie 2001, s-au elaborat o serie de măsuri, definite în regulamentele comunitare care încearcă să prevină și să evite orice atac terorist sau incident care afectează siguranța publică.

Legislația privind securitatea aeriană a evoluat, astfel, după cum urmează:

- în urma atacurilor teroriste din 11 septembrie 2001, s-au pus bazele unei politici comune care, anterior, ținea de domeniul național și a fost adoptat Regulamentul nr. 2320/2002;
- în decembrie 2001, ca urmare a așa-numitului „terrorist cu pantofi”, care a încercat să ascundă explozibil în tocurile pantofilor, s-au stabilit la nivel european măsuri specifice de îmbunătățire a controlului articolelor de încălțăminte ale pasagerilor;
- în august 2006, utilizarea explozibililor lichizi în tentativele de atentat asupra mai multor curse transatlantice au condus la interzicerea imediată a lichidelor la bordul avioanelor;
- în lumina experienței acumulate în domeniul securității aviației civile, a devenit necesară actualizarea Regulamentului nr. 2320/2002 și s-a adoptat Regulamentul 300/2008, care reprezintă baza legislației europene în materie de securitate a aviației civile. Acest regulament a simplificat, armonizat și a făcut mai clare normele existente;
- la 25 decembrie 2009, o tentativă de atentat cu explozibil ascuns pe o cursă aeriană între Amsterdam și Detroit a demonstrat limitele sistemelor actuale de control pentru detectarea articolelor nemetalice interzise în aeroporturile europene. În consecință, o serie de țări au început să efectueze teste sau să adopte măsuri de securitate mai drastice și au introdus scanerele de securitate pentru controlul pasagerilor;
- recente atacuri de la sfârșitul lunii octombrie 2010, când pachete cu explozibili având ca destinație SUA au fost descoperite în Regatul Unit și în Dubai, au condus la măsuri de securitate mai drastice pentru mărfurile transportate pe calea aerului și la un plan de acțiune europeană pentru anii următori.

Pe scurt, există **trei regulamente principale** privind securitatea aviației civile:

- Regulamentul (CE) nr. 300/2008 al Parlamentului European și al Consiliului privind normele comune în domeniul securității aviației civile;
- Regulamentul Comisiei (CE) nr. 272/2009 de completare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației civile prevăzute în anexa la Regulamentul (CE) nr. 300/2008;
- Regulamentul Comisiei (CE) nr. 185/2010 de stabilire a măsurilor detaliate de implementare a standardelor de bază comune în domeniul securității aviației,

Motivarea acestui raport din proprie inițiativă

Scanerele de securitate

Context

Având în vedere cadrul legislativ al UE privind securitatea aeriană, care stabilește o listă a metodelor și tehnologiilor de control dintre care statele membre și/sau aeroporturile vor trebui să aleagă, legislația actuală trebuie modificată pentru a include scanerele de securitate pe această listă (fără a afecta posibilitatea instalării de scanere pentru testare sau ca măsură de securitate mai drastică).

Motive

Atunci când, în 2008, Comisia a prezentat Parlamentului propunerea sa de regulament care includea scanerile de securitate în rândul metodelor recunoscute de control de securitate al persoanelor, Parlamentul și-a exprimat în rezoluția sa din 23 octombrie 2008 un punct de vedere critic, motivând că includerea scanerelor de securitate nu oferea nicio valoare adăugată și ridica semne de întrebare în ceea ce privește conservarea drepturilor fundamentale. Rezoluția Parlamentului sublinia impactul scanerelor de securitate asupra drepturilor omului, intimității, demnității personale și protecției datelor și solicita o analiză aprofundată a situației.

Comunicarea Comisiei

Ca răspuns la rezoluția din 2008 a Parlamentului, Comisia a prezentat acum o Comunicare similară pentru a veni în întâmpinarea preocupărilor exprimate de Parlament:

- consultarea Autorității Europene pentru Protecția Datelor;
- evaluarea din punct de vedere științific și medical a impactului asupra sănătății;
- evaluarea cât mai profundă, din punctul de vedere al raportului între costuri și beneficii, a impactului economic și social;
- evaluarea impactului asupra drepturilor fundamentale.

Prin urmare, scopul prezentului raport este de a răspunde apelului Comisiei adresat celor trei instituții, pentru o dezbatere și o poziție comună în ceea ce privește calea de urmat pentru îndeplinirea acestei sarcini comune de a proteja cetățenii europeni.

Evaluarea raportului

Evaluarea raportului cu privire la Comunicarea Comisiei este pozitivă. Acesta consideră că Comisia a găsit o modalitate satisfăcătoare de soluționare a îndoielilor justificate exprimate de Parlament în 2008.

Raportul recomandă implementarea normelor armonizate de operare și a unor standarde comune pentru performanțele scanerelor în întreaga UE.

Noua generație de scanere de securitate pare să ofere mijloace adecvate de îmbunătățire a securității transportului aerian în UE. Acestea oferă valoare adăugată în privința eficienței controalelor de securitate în aeroporturile de pe teritoriul UE și sunt, de asemenea, proporționale cu riscurile pe care le previn.

Lichidele, aerosolii și gelurile (LAG)

Contextul situației privind LAG în aeroporturile europene

Există în vigoare, încă din 2006, o interdicție de transport al lichidelor, gelurilor și aerosolilor în bagajele de mână în cantități care depășesc 100 ml

În septembrie 2007, Parlamentul a adoptat Rezoluția P6_TA(2007)0374, în care solicita Comisiei să „revizuiască urgent și – în cazul în care nu mai sunt prezentate alte fapte concludente – să abroge Regulamentul nr. 1546/2006”. De atunci, mai multe încercări de a

pune capăt interdicției au condus la o poziție comună a celor trei instituții, interdicția transportului de lichide urmând să fie retrasă treptat.

Starea actuală a legislației privind LAG

Regulamentul (UE) nr. 297/2010 al Comisiei din 9 aprilie 2010 a pus capăt restricțiilor privind LAG și a creat un sistem de retragere treptată a interdicției și de trecere la un sistem de depistare a explozibililor lichizi.

Acest regulament prevede ca aeroporturile să aibă deja un mecanism eficient până la instalarea unui echipament de detecție fiabil, obiectiv care ar urma să fie realizat până la 29 aprilie 2013. Până la acea dată, toate aeroporturile vor trebui să aibă capacitatea de a depista prin controale lichidele, aerosolii și gelurile.

Etapele sunt următoarele:

Lichizii, aerosolii și gelurile pot fi transportate în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor, cu condiția să fie controlate sau scutite de la acest control în conformitate cu cerințele normelor de implementare:

- până la 29 aprilie 2011, lichidele, aerosolii și gelurile achiziționate într-un aeroport dintr-o țară terță sau într-un aeroport sau avion al unei companii de transport aerian necomunitare pot fi transportate în zonele de securitate cu acces restricționat și la bordul aeronavelor;
- până la 29 aprilie 2013, toate aeroporturile trebuie să controleze lichidele, aerosolii și gelurile în conformitate cu cerințele normelor de implementare adoptate în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 300/2008.

Mărfurile și poșta

Sistemul european de securitate pentru mărfuri are la bază doi piloni complementari:

- Controlul mărfurilor și al poștei: Toate mărfurile și poșta trebuie controlate înaintea încărcării într-un avion. Acest control trebuie efectuat de către: **un agent abilitat** (compania de transport aerian, agentul sau orice altă entitate care asigură controale de securitate), **un expeditor cunoscut** (expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor de securitate comune într-o măsură suficientă pentru a permite transportul mărfurilor sau al poștei) sau **un expeditor cu cont** (expeditor care trimite mărfuri sau poștă pe cont propriu și ale cărui proceduri se conformează normelor și standardelor comune de securitate într-o măsură suficientă pentru a permite transportul acestor mărfuri de către avioanele de marfă sau al poștei de către aeronavele poștale). Mărfurile care nu au fost controlate în prealabil nu pot fi încărcate în avion.
- Protecția mărfurilor și a poștei de-a lungul lanțului de aprovizionare: mărfurile și poșta care urmează să fie transportate cu o aeronavă trebuie protejate de intervențiile neautorizate din momentul efectuării controalelor de securitate și până la decolarea

aeronavei. Mărfurile și poșta care nu sunt protejate în mod corespunzător de intervenții neautorizate după efectuarea controalelor de securitate trebuie controlate.

Context

După incidentele de la sfârșitul lunii octombrie și începutul lunii noiembrie 2010, Uniunea Europeană a introdus rapid măsuri de securitate suplimentare pentru mărfuri, ținând cont de faptul că mărfurile sunt transportate deseori cu avioane de pasageri.

Experții în securitatea aeriană din UE au recomandat prompt o serie de principii directoare: controlul de securitate efectuat asupra mărfurilor și poștei trebuie să aibă la bază o evaluare comună a riscurilor, care să includă caracteristicile lotului, calitatea controalelor de securitate efectuate în prealabil, tipul transportului aerian (avion de pasageri sau avion de marfă sau aeronavă poștală) și locul de origine.

De asemenea, s-a convenit stabilirea unui grup de lucru care să înainteze propuneri noi vizând consolidarea securității aeriene. Actualul cadru de acțiune are la bază un plan întocmit de un grup de experți pentru consolidarea securității mărfurilor transportate pe calea aerului.

Există trei domenii principale de acțiune pentru îmbunătățirea controlului mărfurilor:

- Consolidarea și armonizarea legislației europene privind transportul aerian de mărfuri: se referă, în mod specific, la controalele de securitate ale mărfurilor și poștei provenite din țările terțe și la îmbunătățirea instruirii și a controlului la nivel european și național;
- Îmbunătățirea coordonării și a schimbului de informații în UE: actualele sisteme vamale au fost consolidate începând cu 1 ianuarie 2011. Este necesar un schimb de informații eficient între statele membre;
- Creșterea standardelor globale: aceasta necesită continuarea cooperării depline cu Organizația Aviației Civile Internaționale pentru a se asigura că pachetele din țările terțe sunt conforme cu normele europene sau similare la trecerea frontierelor UE.

În acest context, raportorul și-a format o imagine și solicită Comisiei să continue aceste îmbunătățiri, sugerând, de asemenea, o serie de măsuri pe care le consideră cruciale pentru a remedia lacunele securității mărfurilor.

Nu trebuie să se uite faptul că serviciile secrete, controlul, serviciile de securitate, schimbul de informații între organele de poliție și analiza factorului uman reprezintă elemente-cheie în domeniul securității aeriene, în general.

Toate acestea constituie o parte a unei abordări integrate a securității aeriene, care încearcă să ofere cel mai înalt nivel de protecție cetățenilor europeni, aceasta fiind o sarcină vitală de bază a legiuitorilor europeni. Pe scurt, este vorba despre protejarea valorilor democratice și lupta împotriva terorismului care le amenință.

27.1.2011

AVIZ AL COMISIEI PENTRU MEDIU, SĂNĂTATE PUBLICĂ ȘI SIGURANȚĂ ALIMENTARĂ

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la securitatea aeronautică, cu un accent special asupra scanerelor de securitate (2010/2154(INI))

Raportor pentru aviz: Crescenzo Rivellini

SUGESTII

Comisia pentru mediu, sănătate publică și siguranță alimentară recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. ia act de faptul că statele membre și administrațiile aeroporturilor recurg din ce în ce mai mult la scanerile corporale, considerând că acestea pot să sporească capacitatea personalului de securitate de a detecta articolele interzise, precum materialele explozive lichide sau plastice, care nu pot fi identificate cu ajutorul detectoarelor de metale existente, precum și să elimine necesitatea de a supune pasagerii disconfortului și umilinței pe care le pot presupune controalele corporale;
2. recunoaște că statele membre au dreptul legal de a insista asupra utilizării scanerelor corporale în situațiile în care consideră că o astfel de măsură ar spori securitatea dincolo de cerințele legislației UE sau în scopuri experimentale și nutrește convingerea că experimentele aflate în curs de desfășurare la momentul actual în Finlanda, Franța, Țările de Jos, Italia și Regatul Unit vor contribui cu anumite informații care să ajute Comisia să dezvolte la nivelul întregii Europe standarde privind cele mai bune practici în vederea elaborării unor coduri de practică și a unor regulamente care vor asigura protecția datelor cu caracter personal și a sănătății umane;
3. ia act de Comunicarea Comisiei din 15 iunie 2010 privind utilizarea scanerelor de securitate în aeroporturile din UE (COM(2010)0311 final), precum și de concluziile și recomandările cuprinse în textul acesteia;

4. recunoaște importanța scanerelor de securitate ca instrument suplimentar în vederea protejării călătorilor, însă subliniază importanța fundamentală a utilizării adecvate a serviciilor transfrontaliere de informații, a monitorizării sistemelor centrale de rezervare și a realizării de profiluri pentru pasageri în vederea identificării potențialelor amenințări teroriste;
5. solicită Comisiei să analizeze, în contextul următorului program-cadru pentru cercetare, posibilitatea utilizării unei tehnologii complet inofensive pentru întreaga populație și care să asigure, în același timp, securitatea aeriană;
6. solicită statelor membre să implementeze o tehnologie cât mai puțin nocivă pentru sănătatea umană și care să furnizeze soluții acceptabile la preocupările legate de dreptul la viața privată al populației;
7. constată că deja se utilizează o gamă largă de scanere corporale care se bazează pe diferite tehnologii, consideră că fiecare dintre acestea trebuie evaluat în funcție de propriile calități și sprijină opinia Comisiei Europene exprimată în cadrul recente sale comunicări cu privire la faptul că s-ar putea asigura un nivel comun de protecție a cetățenilor europeni prin intermediul unor standarde tehnice și condiții operaționale care trebuie prevăzute în cadrul legislației UE;
8. consideră că tehnologia bazată pe sisteme pasive de imagistică cu unde milimetrice, care nu emit radiații, reprezintă soluția cea mai sigură din punct de vedere medical;
9. solicită Comisiei să prezinte o propunere privind utilizarea scanerelor pasive, însoțită de o evaluare a impactului referitoare la costurile aferente, eficiența și respectarea integrității în ceea ce privește utilizarea acestei tehnologii în comparație cu alte măsuri de combatere a terorismului;
10. propune – ca cel mai bun compromis între probabilitatea unui rezultat eficient și riscurile asupra sănătății umane – adaptarea tehnologiei bazate pe sisteme active de imagistică cu unde milimetrice, ale căror radiații neionizante sunt considerate inofensive, atât timp cât expunerea rămâne în limitele impuse în prezent prin lege;
11. subliniază faptul că tehnologia bazată pe retrodifuziune de raze X emite o doză scăzută de raze X și propune, prin urmare, să se evite această tehnologie, întrucât orice expunere la radiații ionizate, oricât de scăzute ar fi acestea, poate avea efecte pe termen lung asupra sănătății din cauza efectelor cumulative ale radiațiilor;
12. solicită ca, în cazul în care nu se poate evita utilizarea unei tehnologii bazate pe retrodifuziunea de raze X, ca pasagerii sensibili la radiațiile ionizante (de exemplu femeile însărcinate, copiii, bătrânii și persoanele cu dizabilități) să aibă parte de un tratament special și consideră ar trebui să fie exceptate și persoanele care au dispozitive medicale implantate (de exemplu tije ortopedice, stimulatoare cardiace și defibrilatoare);
13. subliniază faptul că tehnologia bazată pe imagini de raze X emite o doză mare de raze X și, prin urmare, nu ar trebui luată în considerare pentru verificările sistematice în ceea ce privește securitatea aeronautică;

14. solicită statelor membre să controleze în mod regulat efectele pe termen lung ale expunerii la scanerile corporale, ținând cont de noile dezvoltări științifice, și să verifice dacă instalarea, utilizarea și funcționarea acestor dispozitive corespund normelor în vigoare.
15. insistă ca pasagerii să fie informați într-un mod adecvat cu privire la posibilele impacturi și riscuri referitoare atât la scanările corporale, cât și la zborul ulterior;
16. solicită statelor membre să furnizeze pasagerilor informații relevante, cuprinzătoare și clare cu privire la toate aspectele referitoare la utilizarea scanerelor corporale în vederea aplicațiilor de securitate;
17. solicită ca, atât timp cât încă mai există îndoieli rezonabile cu privire la siguranța utilizării scanerelor corporale pentru sănătatea umană, pasagerii să fie informați în mod suficient în prealabil cu privire la faptul că vor fi supuși unei scanări corporale, precum și ca acestora să li se ofere posibilitatea să opteze pentru o alternativă reală la acest tip de control;
18. solicită Comisiei să propună ca personalul de securitate responsabil de utilizarea scanerelor corporale să beneficieze de cursuri speciale de formare care să țină seama de impactul asupra demnității personale, a sănătății și a protecției datelor cu caracter personal;
19. solicită Comisiei să elaboreze, în colaborare cu statele membre, un cod de conduită privind utilizarea scanerelor de securitate, în care să se solicite aeroporturilor să efectueze scanările cu o grijă deosebită, protejând intimitatea pasagerilor;
20. solicită sectorului vizat să elaboreze, în colaborare cu Comisia și cu statele membre, un cod de etică profesională pentru personalul care utilizează scanerile corporale care să țină cont de persoanele cele mai vulnerabile și de cele care lucrează în acest domeniu, de dreptul la intimitate personală și la demnitate și de legislația relevantă privind protecția datelor;
21. solicită Comisiei să prezinte, după doi ani, un raport privind costurile și beneficiile și impactul asupra sănătății;
22. solicită Comisiei să propună în cel mai scurt timp posibil un cadru legislativ privind utilizarea scanerelor corporale în aeroporturile Uniunii Europene, care să respecte pe deplin drepturile fundamentale și care să abordeze preocupările referitoare la sănătate;

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	25.1.2011
Rezultatul votului final	+: 45 -: 12 0: 1
Membri titulari prezenți la votul final	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, Antonia Parvanova, Andres Perello Rodriguez, Sirpa Pietikäinen, Mario Pirillo, Pavel Poc, Vittorio Prodi, Oreste Rossi, Horst Schnellhardt, Richard Seeber, Bogusław Sonik, Catherine Soullie, Salvatore Tatarella, Marina Yannakoudakis
Membri supleanți prezenți la votul final	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, Vladimir Urutchev, Adina-Ioana Vălean

27.4.2011

AVIZ AL COMISIEI PENTRU LIBERTĂȚI CIVILE, JUSTIȚIE ȘI AFACERI INTERNE

destinat Comisiei pentru transport și turism

referitor la securitatea aeronautică, cu un accent special asupra scanerelor de securitate (2010/2154(INI))

Raportoare pentru aviz: Judith Sargentini

SUGESTII

Comisia pentru libertăți civile, justiție și afaceri interne recomandă Comisiei pentru transport și turism, competentă în fond, includerea următoarelor sugestii în propunerea de rezoluție ce urmează a fi adoptată:

1. subliniază importanța luptei împotriva terorismului și împotriva criminalității organizate, care constituie amenințări la adresa securității Uniunii Europene, deja identificate în Programul de la Stockholm, și astfel susține, numai în acest scop, utilizarea măsurilor de securitate care sunt menite să împiedice actele de terorism și care sunt prevăzute de lege, eficiente, necesare într-o societate democratică liberă și deschisă, proporționate în raport cu obiectivul urmărit și conforme în totalitate cu Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene și cu Convenția europeană a drepturilor omului (CEDO); reamintește că încrederea cetățenilor în instituții este esențială și că, în consecință, trebuie să existe un echilibru just între necesitatea asigurării securității și garantarea drepturilor și libertăților fundamentale;
2. subliniază, în acest context, că toate măsurile de combatere a terorismului ar trebui să respecte în deplinătatea lor drepturile și obligațiile fundamentale ale Uniunii Europene, necesare într-o societate democratică, și că aceste măsuri trebuie să fie proporționate, strict necesare, prevăzute de lege și limitate astfel la scopul precis pentru care au fost create;
3. reamintește că utilizarea scannerelor corporale trebuie să respecte Directiva 95/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 24 octombrie 1995 privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date¹;
4. subliniază că obiectivele și utilitatea scontată a folosirii scannerelor corporale trebuie să fie clar definite;
5. insistă, în acest context, ca obiectivul urmărit să fie specificat în mod precis și corespunzător; solicită efectuarea unei evaluări tehnice aprofundate cu privire la utilitatea scannerelor corporale; solicită, în plus, ca utilizarea scannerelor corporale să fie interzisă în cazul oricărei evaluări ambigue sau negative;
6. constată că numai câteva state membre au efectuat testări ale scannerelor corporale² și că multe dintre acestea au renunțat ulterior la scanerile corporale, din cauza costurilor ridicate, a întârzierilor și a ineficienței³, în timp ce majoritatea statelor membre nu au instalat astfel de scanere, s-au opus utilizării lor sau au declarat că nu intenționează să achiziționeze, să instaleze și să folosească astfel de dispozitive;
7. constată că, indiferent de includerea scannerelor corporale pe lista metodelor de control permise, acele state membre care folosesc deja scanerile corporale sunt obligate să se

¹ JO L 281, 23.11.1995, p. 31.

² UK, NL, DE, DK.

³ IT și FIN.

asigure că drepturile fundamentale ale cetățenilor, consacrate în CEDO și în Carta drepturilor fundamentale, sunt respectate, apărate și promovate, cu deosebire dreptul la viața privată și la sănătate, potrivit solicitărilor adresate, în plus, de Parlamentul European;

8. subliniază că acele state membre care folosesc scanere corporale au exclus anumite categorii de persoane vulnerabile, precum copiii, femeile însărcinate, persoanele în vârstă, persoanele cu dizabilități sau cu implanturi de dispozitive medicale și lucrătorii expuși în mod frecvent la radiații, și că atunci când statele membre instalează și utilizează scanere corporale, trebuie să se aplice norme comune în acest domeniu la nivelul UE;
9. consideră că procedura de comitologie în domeniul securității aviatice, cel puțin în cazul măsurilor care au impact asupra drepturilor cetățenilor, este nepotrivită și solicită participarea deplină a PE prin intermediul procedurii de codecizie;
10. reamintește că luarea deciziei de instalare a scanerelor de securitate în aeroporturi se încadrează în sfera de competență a statelor membre și că, în acest context, aceste dispozitive trebuie să respecte standardele și cerințele comune minime stabilite de Uniunea Europeană;
11. consideră, în acest context, că decizia de a folosi scanerile corporale în aeroporturi nu ar trebui să fie obligatorie pentru statele membre; subliniază că, dacă un stat membru alege să instaleze scanere corporale în aeroporturile sale, scanerile corporale în cauză ar trebui să îndeplinească standardele și cerințele minime stabilite la nivelul UE;
12. subliniază că statele membre care decid să recurgă la scanere corporale ar trebui, în conformitate cu principiul subsidiarității, să aibă posibilitatea de a aplica standarde mai stricte decât cele definite în legislația europeană referitoare la protecția cetățenilor și a datelor cu caracter personal;
13. solicită ca toate scanerile corporale să îndeplinească o serie de cerințe tehnice minime înainte de a putea figura pe o listă a metodelor de scanare admise și consideră că aceste cerințe ar trebui, printre altele, să asigure prevenirea oricărui risc la adresa sănătății pasagerilor și a angajaților, inclusiv a riscurilor pe termen lung; solicită, în această privință, ținând seama de stadiul actual al tehnologiei, ca folosirea scanerelor pe bază de radiații ionizante, cum ar fi, de exemplu, razele X, care pot avea un efect cumulativ, să fie restricționată și solicită să se realizeze cercetări suplimentare cu privire la posibilele consecințe ale folosirii lor;
14. solicită, în acest context, statelor membre să controleze periodic efectele pe termen lung ale expunerii la scanerile de securitate, ținând seama de noile progrese științifice, și să verifice instalarea corectă, folosirea adecvată și buna funcționare a acestora;
15. insistă, de asemenea, ca scanerile corporale să fie echipate exclusiv cu tehnologii care nu permit în nici un fel redarea imaginii complete a corpului, ci doar imagini standardizate schematice, complet anonime, iar prelucrarea sau stocarea în orice mod a datelor să fie imposibilă;
16. solicită Comisiei să impună sancțiuni disuasive în cazul înregistrării sau al distribuirii neautorizate a imaginilor obținute în urma scanărilor de securitate;

17. solicită efectuarea unor controale tehnice periodice de către un organism competent, care să reexamineze integritatea dispozitivelor și conformitatea acestora cu condițiile stabilite la punctele 13 și 15;
18. subliniază că orice pasager și angajat trebuie să aibă dreptul de a refuza scanarea corporală, fără a fi obligat să dea explicații, precum și dreptul de a solicita un control de securitate standard, cu respectarea absolută a drepturilor și a demnității sale; solicită, în această privință, ca tot personalul de securitate să beneficieze de o instruire adecvată și completă; insistă asupra faptului că prin restricționarea utilizării scanerelor pe bază de radiații ionizante, ca de exemplu pe bază de raze X, s-ar evita necesitatea stabilirii unor excepții explicite pentru persoanele vulnerabile precum femeile însărcinate, copiii, persoanele cu dizabilități sau persoane cu probleme de sănătate care nu permit astfel de controale;
19. subliniază că refuzul de a se supune unei scanări corporale nu ar trebui să constituie în sine un motiv de suspectare a pasagerului sau angajatului respectiv și nu ar trebui să conducă la crearea unor poveri suplimentare, cum ar fi un control exhaustiv sau întârzieri, și că, în procedura anterioară scanării corporale sau în caz de refuz al scanării corporale, este inacceptabilă orice formă de profilare pe criterii de sex, rasă, etnie, proveniență națională, caracteristici genetice, limbă, religie, credințe etc.;
20. solicită ca pasagerilor și angajaților să li se pună la dispoziție informații prelabile, corecte și detaliate cu privire la scanerul corporal și la procedura de control efectuată cu ajutorul acestuia, inclusiv la dreptul de a refuza o asemenea scanare corporală și dreptul de a depune plângeri și a solicita despăgubiri în instanță în cazul în care constată nereguli legate de scanarea corporală sau de refuzul de a se supune acesteia, precum și la controlul standard de securitate ulterior; subliniază că pasagerii și angajații ar trebui să primească informații cu privire la scanerul corporal și la procedura de control cu realizată cu ajutorul acestuia nu doar în momentul rezervării biletului de avion sau de pe site-ul aeroportului, ci și la punctul de control unde se efectuează scanarea; subliniază necesitatea ca personalul de securitate să beneficieze de o instruire adecvată în acest sens;
21. subliniază că orice propunere de a permite instalarea și utilizarea scanerelor corporale ca metodă admisă de scanare ar trebui justificată în detaliu într-o evaluare de impact care să cuprindă, printre altele, aspectele legate de drepturile fundamentale în contextul scanerelor corporale, principiul proporționalității și al necesității, ținând seama de valoarea adăugată pentru lupta împotriva terorismului, și eventualele riscuri la adresa sănătății pasagerilor și angajaților, luând în considerare și opiniile Uniunii Europene, ale autorităților internaționale și naționale din domeniul drepturilor omului și al protecției datelor, precum AEPD, grupul de lucru de la articolul 29, Agenția pentru Drepturi Fundamentale, Organizația Mondială a Sănătății și Raportorul special al ONU pentru protecția drepturilor omului în combaterea terorismului;
22. își exprimă speranța că propunerea Comisiei va avea la bază informații cu caracter științific, ample, independente și obiective, strânse cu ajutorul experților în domeniu din UE, fără intervenția sectorului industrial interesat, a guvernelor statelor membre și a țărilor terțe;
23. subliniază că specificațiile tehnice ale Grupului de lucru pe probleme tehnice al

Conferinței Europene a Aviației Civile și contractele încheiate pentru achiziționarea de scanere corporale ar trebui să fie făcute publice, anulând caracterul confidențial al acestora;

24. recomandă ca pe biletul fiecărui pasager să se menționeze costul măsurilor de securitate;
25. solicită ca Agenției Uniunii Europene pentru Drepturi fundamentale să i se solicite un aviz cuprinzător privind aspectul drepturilor omului al oricărei propuneri referitoare la instalarea și utilizarea scannerelor corporale;
26. solicită Comisiei să examineze alternative la folosirea scannerelor corporale, ținând seama de alte măsuri deja utilizate pentru identificarea amenințărilor la adresa securității aviatice, și să demonstreze nevoia înlocuirii controalelor actuale de securitate din aeroporturi cu aceste scanere;
27. solicită Comisiei, Consiliului și comisiei sale competente în fond să înlocuiască sintagma „scanner(e) de securitate” cu sintagma „scanner(e) corporal(e)” în toate situațiile care presupun utilizarea scannerelor pentru controlul persoanelor, inclusiv în titlul raportului, evitându-se, astfel, confuzii și ambiguități nepotrivite și inutile;

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	19.4.2011
Rezultatul votului final	+: 41 -: 3 0: 0
Membri titulari prezenți la votul final	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
Membri supleanți prezenți la votul final	Edit Bauer, Ioan Enciu, Ana Gomes, Monika Hohlmeier, Franziska Keller, Hubert Pirker, Zuzana Roithová, Joanna Senyszyn, Michèle Striffler, Cecilia Wikström

REZULTATUL VOTULUI FINAL ÎN COMISIE

Data adoptării	24.5.2011
Rezultatul votului final	+ : 37 - : 2 0 : 3
Membri titulari prezenți la votul final	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 Țicău, Giommaria Uggias, Thomas Ulmer, Dominique Vlasto, Artur Zasada, Roberts Zīle
Membri supleanți prezenți la votul final	Philip Bradbourn, Guido Milana, Dominique Riquet, Alfreds Rubiks, Laurence J.A.J. Stassen