

LV

LV

LV



EIROPAS KOMISIJA

Briselē, 15.6.2010
COM(2010) 311 galīgā redakcija

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par drošības skeneru izmantošanu ES lidostās

KOMISIJAS PAZIŅOJUMS EIROPAS PARLAMENTAM UN PADOMEI

par drošības skeneru izmantošanu ES lidostās

(Dokuments attiecas uz EEZ)

1. IEVADS

1. Šis paziņojums attiecas uz drošības skeneru arvien biežāku izmantošanu Eiropas Savienības lidostās, kas reglamentēta valstu līmenī. Eiropā pašlaik izmantoto skeneru atšķirīgie standarti rada nopietnu risku, ka varētu tikt fragmentētas ES pilsoņu pamattiesības, apdraudētas viņu tiesības uz brīvu pārvietošanos un ka varētu saasināties viņu veselības problēmas, kas saistītas ar jaunām drošības tehnoloģijām. Lai gan drošības skenerus joprojām izmanto tikai Eiropas lidostās, pieaug vajadzība ātri risināt iepriekš minētās problēmas un rast kopīgu risinājumu.
2. Paziņojumā izskatīti argumenti par to, ka tikai kopīgi Eiropas standarti aviācijas drošības jomā var nodrošināt regulējumu, lai piemērotu saskaņotu pieeju drošības skeneru izmantošanai lidostās. Tajā aplūkots, kā šādā kopīgā pieejā jāietver ES pamattiesību standarti un kopīgs veselības aizsardzības līmenis, lai šo tehnoloģiju varētu iekļaut to tehnoloģiju sarakstā, kuras drīkst izmantot personu pārbaudēm lidostās.

2. VISPĀRĪGI

2.1. Drošība aviācijas jomā

3. Pēc 11. septembra notikumiem tika izstrādāta kopīga Eiropas aviācijas drošības politika. Pirms 2001. gada drošība aviācijas jomā bija atsevišķu valstu kompetencē. Pēc minētā notikuma tika izstrādāta Kopienas politika, un starptautiskā sadarbība drošības jautājumos ir būtiski palielinājusies. Nopietni ar drošību saistīti starpgadījumi ir rosinājuši diskusijas un starptautiska mēroga reakciju.
4. Dažas valstis ieviesa īpašus pasākumus kurpju labākai pārbaudīšanai jau 2001. gada decembrī — pēc tam, kad tā saucamais kurpju spridzinātājs centās noslēpt sprāgstvielas savu kurpju papēžos. Saistībā ar mēģinājumu 2006. gadā uzspridzināt vairākus gaisa kuģus virs Atlantijas okeāna, izmantojot šķidrās sprāgstvielas, Eiropā un vairākās citās valstīs piemēroja aizliegumu gaisa kuģī ienest šķidrumus.
5. Teroristu uzbrukuma mēģinājums ar apslēptām sprāgstvielām 2009. gada 25. decembrī *Northwest Airlines* lidojumā Nr. 253 no Amsterdamas uz Detroitu atgādināja par metāla detektoru, ko parasti izmanto lidostās, ierobežotajām iespējām noteikt nemetāliskus bīstamus priekšmetus, kurus pārnēsā pasažieri. Vairākas valstis nekavējoties reaģēja un paātrināja tādu progresīvāku tehnoloģiju turpmāku izstrādi un vēlāk arī ieviešanu, kas spēj noteikt arī nemetāliskas un šķidrās sprāgstvielas. Lidojumiem uz ASV piemēroja papildu drošības pasākumus attiecībā uz pasažieru pārbaudēm.

6. Šie starpgadījumi liek secināt, ka šodien drošība aviācijas jomā saskaras ar jauna veida apdraudējumiem; apdraudējumiem, pret kuriem lidostās izmantotās tradicionālās drošības tehnoloģijas nevar nodrošināt piemērotu un efektīvu risinājumu. Tādēļ dažas ES dalībvalstis savās lidostās sākušas izmēģināt un izvietot drošības skenerus. Līdz ar to Eiropas Savienībā tiek izmantoti dažādi noteikumi.
7. ES jau kādu laiku analizē drošības skeneru darbības spēju, kā arī to iespējamo ietekmi uz veselību un pamattiesībām. Lai novērstu pašreizējo fragmentāciju, kad dalībvalstis un lidostas pieņem ārkārtas lēmumus, vai un kā izmantot drošības skenerus lidostās (sk. nākamo nodaļu), šo skeneru izmantošanas pamatā jābūt kopīgiem standartiem, pieprasot noteikšanas pamatspēju un piemērojot aizsardzības pasākumus, lai nodrošinātu atbilstību Eiropas pamattiesībām un noteikumiem veselības jomā.
8. Šā paziņojuma mērķis ir nodrošināt faktus, uz kuriem pamatojoties varētu apspriest galvenos jautājumus, kas saistīti ar drošības skeneru iespējamo ieviešanu pasažieru pārbaudēm ES lidostās.

2.2. Atšķirības dalībvalstīs

9. Saskaņā ar ES tiesību aktiem dalībvalstis drīkst ieviest drošības skenerus lidostās, vai nu i) izmantojot savas tiesības piemērot drošības pasākumus, kas ir striktāki par spēkā esošajām ES prasībām, vai ii) izmantojot savas tiesības izmēģināt jaunu tehnisku procesu vai metodi uz laiku, kas nepārsniedz 30 mēnešus¹.
10. Aprīkojumu var izmēģināt, lai novērtētu jaunas tehnoloģijas; drošības skeneri kā galvenā pasažieru pārbaudes metode tika oficiāli izmēģināti Somijā (Helsinki Vantā lidostā), AK (Londonas Hītrovā lidostā, bet joprojām tiek izmēģināti Mančestras lidostā²), kā arī Nīderlandē (Amsterdama Šipoles lidostā). Nesen testēšanu sāka arī Francija³ un Itālija⁴. Komisijas rīcībā nav informācijas, ka arī citas dalībvalstis izmanto drošības skenerus.
11. Pašlaik situācija Eiropā ir atšķirīga, jo dalībvalstis savās lidostās, kurās izmanto drošības skenerus, tos neizmanto sistemātiski un vienādi. Turklāt to izmantošana nav saskaņota attiecībā uz darbības nosacījumiem, jo tie ir reglamentēti valstu līmenī. Pasažieri attiecīgi saskaras ar papildu nevajadzīgām pārbaudēm un nevar izmantot „vienas pieturas drošības” principu.

2.3. Bažas saistībā ar drošības skeneru izmantošanu ES lidostās

12. Bažas, kas paustas pēdējo gadu laikā saistībā ar drošības skeneru izmantošanu pārbaudes procedūrām lidostās, galvenokārt attiecas uz diviem jautājumiem, proti, uz ķermeņa attēlu veidošanu un rentgena staru radiācijas izmantošanu. Pirmkārt, vēl

¹ Izmēģinājumu tiesiskais pamats: Komisijas Regulas (ES) Nr. 185/2010 12.8. nodaļa „Pārbaudes metodes, izmantojot jaunas tehnoloģijas” (bijušais Komisijas Regulas (EK) Nr. 820/2008 4. pants).

² Kopš 3. maija.

³ Francija 2010. gada 22. februārī sāka izmantot skenerus brīvprātīgai pasažieru pārbaudīšanai lidojumiem uz ASV. Izmantotās tehnoloģijas pamatā ir aktīvi milimetru viļņi, un to izmanto Parīzes Šarla de Golla lidostas 2.E terminālī.

⁴ Itālija izmēģina divu veidu drošības skenerus: zemas enerģijas rentgena starus un aktīvos milimetru viļņus. Aktīvo milimetru viļņu skenerus sešas nedēļas izmēģinās Romas un Milānas lidostās.

nesen visi drošības skeneri radīja pārbaudītās personas ķermeņa attēlu, lai tā persona, kas apskata šos attēlus, varētu konstatēt, ka nav tādu priekšmetu, kuru ienešana gaisa kuģī ir aizliegta. Otrkārt, daļa drošības skeneru tehnoloģiju noteikšanas nolūkos mazās dozās rada starojumu — gan jonizējošo (rentgena stari), gan nejonizējošo. It sevišķi jonizējošā starojuma izmantošana rada jautājumus par tā ietekmi uz veselību.

13. Mūsdienās ir tehnoloģijas, kas nerada attēlus un kas arī neizstaro radiāciju, tomēr iepriekš minētie divi problēmjautājumi ir veicinājuši dedzīgas debates par drošības skeneru atbilstību ES piemērojamiem pamattiesību un sabiedrības veselības principiem, kā arī tiesību aktiem.
14. Visiem ES tiesību aktiem, arī tiesību aktiem aviācijas drošības jomā, un to piemērošanai pilnībā jāatbilst pamattiesībām un veselības aizsardzības standartiem, kurus nosaka un aizsargā Eiropas Savienības tiesības.
15. Pamattiesības aizsargā Eiropas Savienības Pamattiesību harta un vairāki ES sekundārie tiesību akti. Saistībā ar drošības skeneriem it sevišķi jāpiemin cilvēka cieņa (1. pants), privātās un ģimenes dzīves neaizskaramība (7. pants), personas datu aizsardzība (8. pants), domu, pārliecības un ticības brīvība (10. pants), diskriminācijas aizliegums (21. pants), bērnu tiesības (24. pants), kā arī tas, ka, nosakot un īstenojot visu Savienības politiku un darbības, ir jānodrošina augsts cilvēku veselības aizsardzības līmenis (35. pants).
16. Hartā un sekundārajos tiesību aktos garantēto tiesību ievērošana principā netraucē pieņemt pasākumus, kas ierobežo šīs tiesības. Tomēr jebkādi ierobežojumi jāparedz tiesību aktos un tajos jāņem vērā šo tiesību būtība. Ierobežojumiem jābūt pamatotiem, kas nozīmē, ka tiem jābūt nepieciešamiem un jāsasniedz vispārēji sabiedrisko interešu mērķi (piemēram, drošība aviācijas jomā), kurus atzinusi Eiropas Savienība, kā arī jāņem vērā proporcionalitātes princips.
17. Attiecībā uz veselību un tieši uz jonizējošā starojuma izmantošanu Eiropas tiesību akti saskaņā ar *Euratom* līgumu nosaka starojuma dozu (*ad hoc* un gada) robežvērtības, pieprasa nodrošināt likumīgu pamatojumu cilvēku pakļaušanai starojuma iedarbībai, kā arī aizsardzības pasākumus, kas maksimāli samazina risku.
18. Neliela starojuma iedarbība — tostarp jonizējošā — ir ikdienas dzīves daļa. Turklāt ierobežota cilvēku pakļaušana starojuma iedarbībai kā tāda nav aizliegta, taču dalībvalstīm ir jāpierāda atbilstība ES tiesību aktu principiem katrā gadījumu kategorijā. Saistībā ar biežu (piemēram, personāla) un nemedicīnisku pakļaušanu starojuma iedarbībai var sākt piemērot striktākus noteikumus.

2.4. Tiesību akti un galvenie principi saistībā ar drošību aviācijas jomā

19. Eiropas tiesību aktus, kas nosaka kopīgus standartus attiecībā uz drošību aviācijas jomā, pieņēma 2002. gadā⁵. Sākumā tie gandrīz vārds vārdā atbilda starptautiskajiem standartiem aviācijas drošības jomā, kā noteikts Čikāgas Konvencijas⁶ 17. pielikumā, un pēc tam tos izvērsa, sadarbojoties ar Starptautisko Civilās aviācijas organizāciju

⁵ Eiropas Parlamenta un Padomes 2002. gada 16. decembra Regula (EK) Nr. 2320/2002 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā (OV L 355, 30.12.2002.).

⁶ Konvencija par starptautisko civilo aviāciju, kas parakstīta 1944. gada 7. decembrī.

(ICAO). Samērā īsā laikā radās vajadzība detalizētāk saskaņot Eiropas noteikumus, un tika pievienoti vairāki īstenošanas tiesību akti⁷. Eiropas tiesiskais regulējums ir vispārēji pārskatīts un no 2010. gada 29. aprīļa pilnībā aizstāts ar pašreiz spēkā esošajiem noteikumiem.

20. Eiropas, kā arī starptautisko noteikumu galvenais princips ir nepieļaut, ka gaisa kuģos tiek ienesti bīstami priekšmeti, piemēram, naži vai sprāgstvielas („aizliegtie priekšmeti”). Tādēļ katrs pasažieris, visa bagāža un visas kravas, kas izbrauc no ES lidostas vai iebrauc no trešās valsts un dodas cauri ES lidostai, jāpārbauda vai citādi jākontrolē, lai nodrošinātu, ka lidostu ierobežotas iekļuves drošības zonās un/vai gaisa kuģī netiek ienesti aizliegtie priekšmeti. Tiesību aktu aviācijas drošības jomā turpmākie aspekti ir: 1) pārbaudes pilnvaras (un pienākumi), ko piešķir Komisijai un dalībvalstu iestādēm, kuras atbildīgas par drošību aviācijas jomā, lai lidostās nodrošinātu nepārtrauktu atbilstību noteikumiem; 2) iespējamība dalībvalstīm noteikt striktākus drošības pasākumus pieaugoša apdraudējuma gadījumā; 3) regulāras koordinācijas tikšanās par aviācijas drošību ar dalībvalstu ekspertiem un nozares pārstāvjiem vairākas reizes gadā.
21. Šis kopīgais tiesiskais regulējums ļāva nodrošināt „vienas pieturas drošību” Eiropas Savienībā, kas gan nozarei, gan pasažieriem ir viens no svarīgākajiem elementiem, kurš atvieglo drošības pārbaudes. Tas nozīmē, ka pasažieri (vai bagāža, vai krava), kas ierodas no citas ES lidostas, nav atkārtoti jāpārbauda, ja notiek pārsēšanās⁸. Princips „vienas pieturas drošība” ir veiksmīgi paplašināts, ietverot arī trešās valstis⁹ ar līdzvērtīgiem aviācijas drošības līmeņiem. Pašlaik notiek sagatavošanās turpmākai paplašināšanai.

2.5. Ilgtermiņa problēmas saistībā ar drošību aviācijas jomā

22. Notiek diskusijas par aviācijas drošības nākotni. Pēdējo gadu laikā tās ir būtiski mainījušas lidostu darbību un lidojumus. Tomēr drošība nav vienīgais mērķis, ko cenšas panākt lidostas darbībās.
23. Eiropas lidostas arī veido ES robežu. Saistībā ar šo funkciju lidostas papildus aviācijas drošības pasākumiem īsteno lielu skaitu sabiedrības interešu uzdevumus un sniedz pakalpojumus imigrācijas un muitas jomā, kā arī palīdz apkarot noziedzību (narkotiku kontrabanda, cilvēktirdzniecība, viltojumi utt.). Civilajā aviācijā dažādu mērķu¹⁰ sasniegšanai var izmantot tās pašas metodes un/vai tehnoloģijas; tomēr visbiežāk dažādiem uzdevumiem ir nepieciešamas īpašas pārbažu un kontroles pieejas. Jebkuras izmaiņas tiesību aktos un katrs jauns uzdevums parasti veicina jaunu pasākumu slāņu rašanos, un ikkatrs aviopasažieris izjūt attiecīgas sekas. Tādēļ

⁷ Svarīgākie īstenošanas akti ir Komisijas 2003. gada 4. aprīļa Regula (EK) Nr. 622/2003, ar ko nosaka pasākumus kopēju pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (OV L 89, 5.4.2003.), kuru aizstāja ar 2008. gada 8. augusta Regulu (EK) Nr. 820/2008, ar ko nosaka pasākumus kopīgu pamatstandartu īstenošanai aviācijas drošības jomā (OV L 221, 19.8.2008.).

⁸ Vairums dalībvalstu piemēro principu „vienas pieturas drošība”.

⁹ Šveice, Norvēģija un Īslande.

¹⁰ Piemēram, pasu pārbaudes veic imigrācijas vajadzībām, taču var arī veikt, lai apkarotu kriminālnozieģumus vai citus pārkāpumus; piemēram, nepieļaujot to, ka pasažieri pārnēsā ieročus, tiek nodrošināta drošība aviācijas jomā (kā arī lidojumu drošums un drošība kopumā (atšķirība starp drošību aviācijas jomā un lidojumu drošību nav skaidra)).

ir pamatoti jautāt, vai jaunu drošības pasākumu ieviešana pēc katra starpgadījuma ir efektīvs pasākums aviācijas drošības uzlabošanai.

24. Jaunu metožu un tehnoloģiju ieviešana pēc katra starpgadījuma patiešām kļūst aizvien neefektīvāka. Drošības pārbažu punkti tiek pārslogoti ar jaunu aprīkojumu un no jauna izstrādātu drošības uzdevumu izpildi. Ir vajadzīga vienota pieeja, kurā turpmāk galvenie elementi būs labāka zināšanu apmaiņa un cilvēciskā faktora analīze, piemēram, uzvedības novērošana.
25. Komisijas drošības pētniecības programma atbalsta jaunu tehnoloģiju attīstību aviācijas drošības jomā un turpinās uzraudzīt turpmāko attīstību saistībā ar drošības skeneriem.

3. EIROPAS SAVIENĪBA

3.1. Aviācijas drošības aprīkojuma un kontroles metožu juridiskais pamats

26. Saskaņā ar ES tiesisko regulējumu aviācijas drošības jomā¹¹ dalībvalstīm un/vai lidostām tiek iedots saraksts ar pārbaudes un kontroles metodēm un tehnoloģijām, no kurām tām ir jāizvēlas vajadzīgie elementi, lai efektīvi pildītu savus uzdevumus aviācijas drošības jomā.
27. Spēkā esošie tiesību akti neatļauj lidostām sistemātiski aizvietot kādu no atzītajām pārbažu metodēm un tehnoloģijām ar drošības skeneriem. Tikai Komisijas lēmums, ko atbalsta dalībvalstis un Eiropas Parlaments¹², var būt pamatā drošības skeneru atļaušanai kā turpmākai pieļaujamai metodei aviācijas drošības nodrošināšanai. Tomēr dalībvalstīm ir tiesības ieviest drošības skenerus lidostās izmēģināšanai¹³ vai kā drošības pasākumus, kas ir striktāki par ES tiesību aktos noteiktajiem pasākumiem¹⁴.

3.2. Komisijas 2008. gada priekšlikums un turpmākie pasākumi

28. Pamatojoties uz dalībvalstu aviācijas drošības ekspertu pozitīvu balsojumu¹⁵, Komisija Padomei un Eiropas Parlamentam iesniedza regulas projektu par pārbažu pamatprasībām, no kā 2008. gada 5. septembrī izstrādāja īstenošanas tiesību aktu. Šajā aktā bija ietverts pārbažu metožu un tehnoloģiju saraksts, kurā drošības skeneri bija uzskaitīti kā viens no atzītajiem veidiem cilvēku pārbaudēm.

¹¹ ES tiesību akti aviācijas drošības jomā līdz 2010. gada 29. aprīlim: (pilnīga piemērošana) Eiropas Parlamenta un Padomes 2008. gada 11. marta Regula (EK) Nr. 300/2008 par kopīgiem noteikumiem civilās aviācijas drošības jomā un ar ko atceļ Regulu (EK) Nr. 2320/2002 (OV L 97, 9.4.2008.); Komisijas 2009. gada 2. aprīļa Regula (EK) Nr. 272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikumā (OV L 97, 3.4.2009.); visbeidzot tā saucamā īstenošanas pakete, kas ietver Komisijas 2010. gada 4. marta Regulu (ES) Nr. 185/2010 (OV L 55, 5.3.2009.), un turpmāki īstenošanas akti.

¹² Ar ko groza Komisijas Regulu (EK) Nr. 272/2009 **ievērojot komiteju procedūru**.

¹³ Komisijas Regula (EK) Nr. 185/2010: Apvienotā Karaliste, Francija, Itālija, Nīderlande un Somija jau ir ieviesušas drošības skenerus saskaņā ar spēkā esošajiem ES tiesību aktiem.

¹⁴ Regulas (EK) Nr. 300/2008 6. pants par stingrākiem pasākumiem.

¹⁵ 2008. gada 9. un 10. jūnija Aviācijas drošības komiteja.

29. Eiropas Parlaments 2008. gada 23. oktobrī pieņēma rezolūciju par aviācijas drošības pasākumu un ķermeņa skeneru ietekmi uz cilvēktiesībām, privātumu, personas cienu un datu aizsardzību, kurā tiek pieprasīts veikt padziļinātāku situācijas novērtējumu¹⁶. Komisija piekrita dziļāk izskatīt šos jautājumus un sākotnējā tiesību akta priekšlikumā svītvoja drošības skenerus. Tiesību akta projekts kļuva par Komisijas Regulu (EK) Nr. 272/2009¹⁷, kas piemērojama no 2010. gada 29. aprīļa, kad stājās spēkā aviācijas drošības tiesību aktu jaunais kopums.
30. Kā paredzēts Eiropas Parlamenta rezolūcijā, kā arī lai veiktu turpmāku situācijas novērtējumu, Komisija organizēja tikšanos ar ieinteresētajām personām¹⁸ un 2008. gada nogalē un 2009. gada sākumā sāka sabiedrisko apspriešanu. Apmēram 60 ieinteresētās personas ir Komisijai sniegušas informāciju un savus atzinumus par drošības skeneriem kā tehnoloģiju, ko izmanto aviācijas drošības jomā. Kopumā viedokļi par drošības skeneru iespējām bija pozitīvi, lai gan tika ierosināti vairāki nopietni problēmjautājumi attiecībā uz pamattiesībām un veselību, pamatojoties uz tobrīd pieejamajiem tehnoloģiskajiem risinājumiem.
31. Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītājs (EDAU), 29. panta datu aizsardzības darba grupa¹⁹ un Pamattiesību aģentūra (*FRA*) 2009. gadā izteica iebildumus pret to, ka drošības skeneri pārbaudes laikā izveido attēlus, jo tas būtiski ietekmējot pasažieru privātumu un datu aizsardzību. Viņuprāt, drošības skenerus varētu uzskatīt par piemērotiem tikai tādā gadījumā, ja to izmantošanas nepieciešamība ir pienācīgi noteikta saskaņā ar datu aizsardzības prasībām un ja ir nodrošinātas personu tiesības lidostās²⁰. EDAU 2010. gadā paziņoja, ka „...tagad ir pieejami jauni modeļi, kas, šķiet, ir atbilstošāki ES tiesību aktiem un iepriekš minētajai EDAU un 29. panta darba grupas nostājai”²¹.

4. DROŠĪBAS SKENERI KĀ DROŠĪBAS UZLABOŠANAS INSTRUMENTS

4.1. Kas ir drošības skeneri, un kāda var būt to nozīme aviācijas drošības jomā?

32. Drošības skeneri ir vispārējs termins, ko izmanto attiecībā uz tehnoloģijām, kuras spēj noteikt priekšmetus, kas atrodas zem personas apģērba. Lai identificētu priekšmetus, kas nav cilvēka āda, tiek izmantoti dažādi starojuma veidi, kuri atšķiras pēc viļņu garuma un izstarotās enerģijas. Aviācijas jomā drošības skeneri varētu

¹⁶ Rezolūcijā (2008)0521 EP Komisijai prasa: veikt pamattiesību ietekmes novērtējumu; apspriesties ar Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāju (EDAU), 29. panta darba grupu un Pamattiesību aģentūru (*FRA*); veikt zinātnisku un medicīnisku novērtējumu par šo tehnoloģiju iespējamo ietekmi uz veselību; veikt ekonomiskās, komerciālās un izmaksu un ieguvumu ietekmes novērtējumu.

¹⁷ Komisijas 2009. gada 2. aprīļa Regula (EK) Nr. 272/2009, ar ko papildina vispārējos civilās aviācijas drošības pamatstandartus, kas izklāstīti Eiropas Parlamenta un Padomes Regulas (EK) Nr. 300/2008 pielikumā (OV L 91, 3.4.2009., 7. lpp.).

¹⁸ 1. Darba grupas tikšanās 2008. gada 12. decembrī.

¹⁹ Darba grupa personu aizsardzībai attiecībā uz personas datu apstrādi, ko izveidoja ar 29. pantu Direktīvā 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti.

²⁰ Sk., piemēram, 29. panta darba grupas priekšsēdētāja 2009. gada 11. februāra vēstuli un pievienotās apspriedes Transporta ģenerāldirektorātam.

²¹ EDAU reakcija saistībā ar LIBE komitejas sanāksmi par pretterorisma politikas jomu jaunāko attīstību (ķermeņa skeneri, „Detroitas lidojums”..). Eiropas Parlaments, Briselē, 2010. gada 27. janvārī.

aizstāt arkveida metāla detektorus (kas spēj atklāt gandrīz visus nažus vai ieročus) pasažieru pārbaudīšanai, jo skeneri spēj identificēt metāla un nemetāla priekšmetus, tostarp plastmasas un šķidrās sprāgstvielas.

33. Ja drošības skeneris nosaka, ka pie personas neatrodas neatļauti priekšmeti, principā nav jāveic nekāda turpmāka pārmeklēšana vai pārbaude. Pašlaik arkveida metāla detektoru nespēja identificēt nemetāla priekšmetus nozīmē, ka pārbaudes veicējiem ir jāveic pilnīga pārmeklēšana ar rokām, lai iegūtu salīdzināmus rezultātus.
34. Tādēļ aviācijas drošības jomā drošības skeneri var pilnībā aizstāt arkveida metāla detektorus un lielā mērā arī personu pilnīgu pārmeklēšanu.

4.2. Tehnoloģijas

35. Tiek izstrādātas dažādas drošības skeneru tehnoloģijas. Pašreizējos un pārdošanā esošos skeneros parasti izmanto kādu no šīm tehnoloģijām.

- (1) **Pasīvie milimetru viļņi.** Pasīvo milimetru viļņu sistēmas izveido attēlu no dabīgā milimetru viļņu starojuma, ko rada ķermenis vai ko atstaro apkārtējie priekšmeti. Šīs sistēmas nerada starojumu un izveido neskaidrus un miglainus ķermeņa attēlus; apslēpti priekšmeti, gan metāliski, gan nemetāliski (it sevišķi lielāki priekšmeti) ir skaidri saskatāmi.
- (2) **Aktīvie milimetru viļņi.** Aktīvo milimetru viļņu sistēmas izgaismo ķermeni ar īsiem radioviļņiem, izmantojot apmēram 30–300 GHz frekvenci, un izveido attēlu no atstarotajiem radioviļņiem. Aktīvo milimetru viļņu sistēmas veido augstas izšķirtspējas gan metāla, gan nemetāla priekšmetu attēlus, kā arī atklāj dažas ķermeņa virsmas daļas.
- (3) **Rentgena staru izkliedētais atstarotais starojums.** Izkliedētā atstarotā starojuma sistēmas izgaismo ķermeni ar zemas devas rentgena stariem un mēra izkliedēto atstaroto starojumu, lai veidotu ķermeņa divdimensiju attēlu. Izkliedētā atstarotā starojuma sistēmas veido augstas izšķirtspējas gan metāla, gan nemetāla priekšmetu attēlus. Attēlā tiek atklātas dažas ķermeņa virsmas daļas.
- (4) **Rentgena staru caurskates attēlveidošana.** Rentgena staru caurskates attēlveidošanā izmanto rentgena starus, lai veidotu attēlus (radiogrāfijas attēlus), tāpat kā tos veido medicīniskie rentgena stari, izkļūstot cauri apģērbam un ķermenim. Šī metode ļauj noteikt arī tos metāla un nemetāla priekšmetus, kas ir norīti vai ievietoti ķermeņa dobumos.

36. Šīs četras tehnoloģijas izmanto arī citiem mērķiem. Vairākus gadus tās ir izmēģinātas lidostās un novērtētas izmantošanai aviācijas drošības jomā. Patlaban pasaulē pārsvarā tiek izmantotas vai tiek apsvērtas tehnoloģijas, kuru pamatā ir aktīvie milimetru viļņi un rentgena staru atgriezeniskais starojums. It sevišķi ASV un AK visvairāk izmanto rentgena staru izkliedēto atstaroto starojumu. Aktīvos milimetru viļņus izmēģina Šipoles lidostā Nīderlandē un šo tehnoloģiju demonstrēja Parīzes Šarla de Golla lidostā Francijā; papildus rentgena staru izkliedētajam atstarotajam starojumam to tuvāko mēnešu laikā ieviesīs arī ASV. Augsto starojuma dozu dēļ pašreiz neizmanto un neparedz izmantot rentgena staru caurskates attēlveidošanas skenerus aviācijas drošības pārbaudēm Eiropā.

37. Ir vairākas jaunas tehnoloģijas, kurās izmanto pasīvo vai aktīvo nejonizējošo starojumu un kuras pašlaik vai nu tiek izstrādātas, vai vēl nav pilnībā pārbaudītas. Neviena no šīm tehnoloģijām pagaidām nav plaši novērtēta kā aviācijas kontrolpunktu drošības sistēma. Galvenās tehnoloģijas šajā kategorijā ir:
- (5) pasīvā un aktīvā submilimetru viļņu attēlveidošana,
 - (6) pasīvā un aktīvā terahercu attēlveidošana,
 - (7) infrasarkanā staru termiskā attēlveidošana,
 - (8) akustiskā attēlveidošana.
38. Visas šīs tehnoloģijas, kā arī citas papildu tehnoloģijas, piemēram, molekulu analīze, lai noteiktu sprāgstvielas un narkotikas, var nākotnē nodrošināt ieguvumus saistībā ar tehniskajiem un darbības rezultātiem, taču tās vēl nav gatavas laišānai tirgū. Attiecībā uz to iespējamo ieguvumu esību un apmēru būs jāveic turpmāka analīze un sīki izstrādāta apstiprināšanas procedūra, izmantojot izpildes testus, ko veiks laboratorijās un darbības izmēģinājumos lidostās. Atgādinājumam jāatzīmē, ka tehnoloģijai, kurā izmanto infrasarkanā starojumu, kā norādīts 6) (aktīvā attēlveidošana), 7) un 8) apakšpunktā, jāatbilst Direktīvai 2006/25/EK²². Infrasarkanā starojuma tehnoloģiju darbību pašlaik testē laboratorijās ASV.

4.3. Drošības skeneru izmēģinājumu un cita izmantojuma rezultāti ES lidostās

39. Dažas dalībvalstis²³, kas veikušas izmēģinājumus, informēja Komisiju, ka drošības skeneri ir derīga alternatīva pašreizējām pārbaudes metodēm, ņemot vērā dažādu materiālu priekšmetu noteikšanas efektivitāti, pārbaudīto pasažieru skaita pieaugumu, pasažieru vispārēju piekrišanu un personāla ērtības. Darbības protokolu piemērošana, ko paredz lidostās veikto izmēģinājumu valstu pilnvarojums, liecina par pozitīviem izmēģinājumu rezultātiem attiecībā uz veselību, drošību un privātumu.

4.4. Starptautiskais konteksts

40. Pašlaik drošības skenerus lidostās izmanto visā pasaulē. ASV patlaban izmanto apmēram 200 drošības skenerus 41 lidostā kā sekundāro pārbaudīšanas metodi. Vairāk vienību ieviesīs 2010. un 2011. gadā. Līdz 2014. gadam ASV plāno iegādāties un izvietot 1800 drošības skenerus, lai varētu tos pakāpeniski ieviest kā primāro, nevis sekundāro pārbaudīšanas metodi vai tikai trauksmes izšķirtspējas metodi.
41. Kanāda līdz šim ir izvietojusi 15 iekārtas. Kopumā līdz 2011. gadam plānots izvietot 44 drošības skenerus. Krievija drošības skenerus lidostās izmanto kopš 2008. gada un turpinās paplašināt to ieviešanu. Austrālijas valdība 2010. gada februārī paziņoja par savu nodomu ieviest drošības skenerus lidostās, sākot no nākamā gada.

²² Eiropas Parlamenta un Padomes 2006. gada 5. aprīļa Direktīva 2006/25/EK par veselības un drošības minimālajām prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu riskiem, ko izraisa fizikāli faktori (mākslīgais optiskais starojums) (19. atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē) (OV L 114, 24.4.2006., 38. lpp.).

²³ AK, Nīderlande un Somija.

42. Citas valstis apsver iespēju izvietot drošības skenerus, piemēram, Japāna paredzējusi ieviest aktīvo un pasīvo milimetru viļņu iekārtas. Turklāt paredzams, ka drošības skenerus ieviesīs arī Nigērijā, Indijā, Dienvidāfrikā un Kenijā. Par tehnoloģiju interesējas arī Ķīna, Honkonga un Dienvidkoreja.

5. GALVENIE JAUTĀJUMI

5.1. Noteikšanas rezultāti un darbības apsvērumi

43. Noteikšanas rezultāti ir drošības skenera spēja vizuāli noteikt apslēptus aizliegtus priekšmetus, kas novietoti pie pārbaudāmās personas ķermeņa vai apģērbā.
44. Vairākas organizācijas ir izstrādājušas drošības skeneru testēšanas metodiku, piemēram, kopīgās testēšanas metodikas (KTM), ko izstrādāja un piemēro Eiropas Civilās aviācijas konference (ECAC) (kopš 2008. gada novembra). ASV Iekšzemes drošības departamenta Satiksmes drošības pārvalde (TSA) un Kanādas Gaisa satiksmes drošības iestāde (CATSA) arī ir izstrādājušas un piemērojušas testēšanas paraugus, lai novērtētu darbības efektivitāti un noteikšanas rezultātus.
45. Laboratorijās un saistībā ar darbības izmēģinājumiem lidostās veiktie testi vairākās valstīs parādījuši uzticamus ar drošību saistītus rezultātus un it sevišķi uzlabotu noteikšanas iespējamību attiecībā uz nemetāliskiem priekšmetiem un šķidrumiem salīdzinājumā ar arkveida metāla detektoriem. Lai gan tika ierosināti jautājumi par to, vai drošības skeneri būtu spējusi novērst Detroitas gadījumu 2009. gada 25. decembrī, nepārprotami, ka, ņemot vērā šobrīd pieejamo tehnoloģiju, drošības skeneri būtu maksimāli palielinājuši iespējamību noteikt apdraudējumu un ka tie būtiski uzlabos novēršanas iespējas.
46. Šādu uzlabotu noteikšanas spēju varētu arī sasniegt ar pilnīgu pārmeklēšanu ar rokām. Tomēr pārmeklēšanu ar rokām uzskata par uzmācīgu, tādēļ tā ir nepatīkama gan pasažieriem, gan pārbaudes veicējiem. Tās kvalitāte var būt atšķirīga pārbaudāmo personu lielā skaita dēļ, it sevišķi lielās lidostās pašreizējos apstākļos. Šāda situācija var radīt plaisu drošības pasākumos.
47. Turklāt nemetālisku priekšmetu un šķidrumu noteikšanas rezultātu uzlabošanas dēļ tiek plānots, ka drošības skeneri palīdzēs saglabāt pieņemamu ātrumu, kādā pasažieri izkļūst cauri kontrolpunktiem. Izmēģinājumi lidostās un testi liecina, ka drošības skeneri nodrošina stingras pārbaudes attiecībā uz lielu skaitu pasažieru īsā laikposmā, vienlaikus nodrošinot uzticamu noteikšanas spēju. Lai gan skenera pārbaudes laikā personai ir mierīgi jāstāv iekārtā vai tai blakus, šie testi norāda, ka vajadzīgas vien 20 sekundes, lai izstrādātu un interpretētu pasažiera datus. Ir iespējams, ka nākotnē tehnoloģija vēl vairāk palielinās drošības skeneru ātrumu un efektivitāti, tādējādi izvairoties no vajadzības novilkt virsdrēbes, zābakus utt.
48. Attiecībā uz jautājumu, vai drošības skeneriem jābūt obligātiem, jāņem vērā, ka saskaņā ar spēkā esošajiem noteikumiem un saistībā ar pašlaik atzītajām pārbaudes metodēm (pārmeklēšana ar rokām, iziešana cauri metāla detektoram utt.) pasažieriem netiek piedāvāta iespēja atteikties no pārbaudes metodes vai procedūras, ko izvēlējusies lidosta un/vai atbildīgais pārbaudes veicējs. Lai neapdraudētu augstus aviācijas drošības līmeņus, drošības procesu neparedzamību lidostās uzskata par būtisku aspektu. Šādā situācijā personas var ietekmēt šos procesus tikai saistībā ar

pamattiesībām vai veselības apsvērumiem, ja alternatīvas metodes piedāvā līdzvērtīgas drošības garantijas.

49. Turklāt noteiktos apstākļos vairākām lidostām nebūs ne vajadzīgās jaudas, ne personāla resursu, lai regulāri nodrošinātu alternatīvu drošības skeneriem.

5.2. Pamattiesību aizsardzība (cilvēka cieņas un personas datu aizsardzība)

5.2.1. Cilvēka cieņas aizsardzība

50. Dažu pārbaudes tehnoloģiju spēja detalizēti atklāt cilvēka ķermeni (lai arī neskaidri), veselības stāvokli, piemēram, protēzes un autiņus, tiek vērtēta kritiski, skatoties no cilvēka cieņas un privātuma perspektīvas. Dažas personas varētu saskarties ar sarežģījumiem saistībā ar savu reliģisko pārliecību atbilstību šādai procedūrai, kura paredz ķermeņa apskatīšanu, ko īsteno pārbaudes veicējs. Bez tam bērnu tiesības un bērnu tiesības uz aizsardzību un aprūpi, kā arī Pamattiesību hartas prasība nodrošināt augstu cilvēka veselības aizsardzības pakāpi visos Eiropas politikas jomās un pasākumos paredz ar bērniem saistīto aspektu rūpīgu analīzi. Turklāt, ciktāl tas skar tiesības uz vienlīdzību un diskriminācijas aizliegumu, darbības standartiem jānodrošina, ka pasažieri, kam pieprasa veikt drošības pārbaudi, netiek izvēlēti, pamatojoties tikai uz tādiem kritērijiem kā dzimums, rase, ādas krāsa, etniskā vai sociālā izcelsme, reliģiskā piederība vai pārliecība.

5.2.2. Datu aizsardzība

51. Identificētas vai neidentificējamās personas attēla uzņemšana un apstrāde, ko veic drošības skeneri, lai pārbaudes veicējs varētu veikt ar drošību saistīto novērtējumu, ietilpst ES tiesību aktu par datu aizsardzību darbības jomā. Kritēriji, pēc kuriem jānovērtē pārbaudes, ir i) vai ierosinātais pasākums ir piemērots mērķa sasniegšanai (nemetālisku priekšmetu noteikšanai un tādēļ augstāka drošības līmeņa sasniegšanai), ii) vai pasākums nav plašāks, nekā vajadzīgs, lai sasniegtu šo mērķi, un iii) vai nav kāds neuzbāzīgāks pasākums, ko piemērot.
52. Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvā 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti paredzēts, ka personas, kuru attēli tiek uzņemti, kā to dara dažas drošības skeneru tehnoloģijas, ir jāinformē iepriekš, ka viņiem tiks piemērotas šādas darbības, un par attēla iespējamo izmantošanu. Šādi personas dati, piemēram, attēli, jāapkopo, jāapstrādā un jāizmanto tikai saskaņā ar piemērojamiem datu aizsardzības principiem. Attēlus drīkst izmantot tikai aviācijas drošības vajadzībām. Principā drošības skeneru izveidoto attēlu saglabāšanai un atgūšanai nav jābūt iespējamai pēc tam, kad ir atzīts, ka persona nepārnēsā nekādus draudus radošus priekšmetus. Tikai tādā gadījumā, ja persona tiek apturēta par šāda aizliegta priekšmeta pārnēsāšanu, attēlu drīkst saglabāt kā pierādījumu, līdz tiek galīgi atzīts, ka pasažieris nav vainīgs, vai viņam tiek liegta piekļuve ierobežotās iekļuves drošības zonai un visbeidzot arī gaisa kuģim.

5.2.3. Iespējamie veidi, kā risināt ar cilvēka cieņas aizsardzības, datu aizsardzības un citām pamattiesībām saistītos problēmjaucējumus

53. Pašreizējās tehniskās iespējas ļauj attēlā aizmiglot seju un/vai tās ķermeņa daļas, kas nav vajadzīgas turpmākai analīzei attiecībā uz aizliegtu priekšmetu klātbūtni. Tāpat ir

tehniski iespējams ķermeņa patiesu attēlu vietā izveidot modeli vai no vienkāršiem gabaliņiem sastāvošu attēlu, kas neatklāj nekādas pārbaudītās personas ķermeņa daļas, bet nosaka tikai vietu, kur veikt turpmāku meklēšanu.

54. Attiecībā uz izmēģinājumiem izstrādāto drošības skeneru protokolu²⁴ reālo darbību drošības skeneru testi un reālā izvietošana ļauj apskatīt iespējamus veidus, kā varētu risināt bažas saistībā ar pamattiesībām, piemēram:
- ierēdnis, kas analizē attēlu („pārskatītājs”), strādā attālināti, neredzot personu, kuras attēls tiek analizēts;
 - pārskatītājam nav iespējams saistīt analizēto attēlu ar reālu personu, veicot attālinātu pārbaudi ar aprikojumu, kurā nav attēla saglabāšanas iespējas;
 - attēlu detalizētu pārskatīšanu varētu uzņemt tāda paša dzimuma persona;
 - automatizētu sakaru piemērotām metodēm jānodrošina, ka informācijas apmaiņa starp pārskatītāju un pārbaudes veicēju kontrolpunktā ir ierobežota un attiecas tikai uz nepieciešamo, lai pienācīgi pārmeklētu personu;
 - rūpīgāka pārmeklēšana ar rokām jāveic kabīnēs vai īpaši paredzētās atsevišķās telpās.
55. Ja tiktu izlemts izmantot drošības skenerus, kas izveido attēlus, ņemot vērā brīvprātības principu, tiktu būtiski samazinātas jebkādas ar pamattiesībām saistītas problēmas. Tomēr, apsverot šo iespēju, jābūt skaidri saprotamam, ka pasažieriem, kas atsakās no drošības skenera, ir jāveic alternatīva noteikšana ar līdzīgu efektivitāti, piemēram, pilnīga pārmeklēšana ar rokām, lai saglabātu augstus aviācijas drošības līmeņus.
56. Turklāt princips „integrēta privātās dzīves aizsardzība” un privātuma uzlabojošas tehnoloģijas (PUT), ko piemēro aparatūrai un programmatūrai, kuru ietver drošības skeneros, var izstrādāt informācijas un komunikācijas sistēmas un pakalpojumus, kas maksimāli samazina personas datu apkopošanu un apstrādi²⁵. Šādas sistēmas, piemēram, nodrošinātu, ka:
- attēli netiek saglabāti (paturēti), kopēti, drukāti, atgūti vai nosūtīti attālināti un ka tiek novērsta neatļauta piekļuve²⁶;
 - attēli, ko analizē pārskatītājs, nav saistīti ar pārbaudītās personas identitāti un ir pilnīgi anonīmi.

²⁴ AK Satiksmes departaments ir izstrādājis starposma prakses kodeksu, kas ietver privātumu, datu aizsardzību, veselību un drošību un ko piemēro sākotnējai drošības skeneru izvietošana Londonas Hītovas lidostā un Mančestras lidostā. Kodekss pieejams šajā tīmekļa vietnē:
<http://www.dft.gov.uk/pgr/security/aviation/airport/bodyscanners/codeofpractice/>

²⁵ Komisijas paziņojums Eiropas Parlamentam un Padomei par datu aizsardzības veicināšanu, izmantojot privātuma uzlabojošas tehnoloģijas (PUT), COM(2007) 228.

²⁶ Turklāt izmēģinājumi liecina, ka nav vajadzīgs pārbaudīto personu attēlus paturēt pēc tam, kad ir atzīts, ka persona nepārnēsā neko aizliegtu. Pārbaudes veicējs attēlu aplūko tikai tik ilgi, cik ilgi pasažieris atrodas iekārtā. Tāpat izmēģinājumi liecina, ka nav vajadzīgs attēlus uzņemt un saglabāt izmantošanai nākotnē, piemēram, pierādījumiem tiesā, jo personas apsūdzības pamatā būtu reālā aizliegtā priekšmeta atklāšana pie personas, nevis attēls iekārtā.

57. Paredzams, priekšmetu atpazīšanas procesa automatizācija, ko galvenokārt sauc par „apdraudējumu automatisko noteikšanu” (*ATR*), veicinās papildu risinājuma izstrādāšanu, lai nodrošinātu atbilstību datu aizsardzības prasībām un laika gaitā pakāpeniski atteiktos no cilvēku veiktas attēlu analīzes. To var izmantot, lai palīdzētu pārbaudes veicējam attēlu interpretēšanā vai lai veiktu šo interpretāciju automatiski. Tehnoloģijas, kas nodrošina apdraudējumu pilnīgi automatisku noteikšanu, ir testētas laboratorijā un ir gatavas tam, lai dalībvalstis tās izmēģinātu lidostās.
58. *ATR* pamatā ir īpaša programmatūra, kas izveidota bīstamu un apslēptu priekšmetu noteikšanai, un *ATR* var atšķirties pēc savas konstrukcijas, sarežģītības un darbības. Daži *ATR* veidi, kas pārbaudes veicējam nodrošina atbalstu, attēlo viņam tikai daļu attēla. Citi veidi attēlo visu attēlu un izceļ vietas, kur varētu būt apdraudējums. *ATR* attīstība nākotnē varētu sasniegt pakāpi, kad vairs nebūs vajadzīgs, lai pārbaudi veiktu cilvēks, un kad drošības ierēdnis redzēs tikai automatizētā noteikšanas procesa rezultātu (signāls un priekšmeta atrašanās vietas uz personas vai signāla neesība) un attiecīgi reaģēs uz trauksmes signālu (piemēram, veicot pārmeklēšanu ar rokām). *ATR* sistēmas var uzstādīt, ieviešot jauninājumus pašreizējā aprīkojumā ar papildu programmatūras sastāvdaļām.
59. Neatkarīgi no izvēlētās tehnoloģijas un darbības nodrošinājumiem drošības skeneru izmantošanas modalitātes būtu jāparedz saistošos noteikumus. Dalībvalstu pilnvarojuma atsevišķai izvietojumam lidostās pamatā jābūt rūpīgam novērtējumam par iespējamo ietekmi uz pamattiesībām un pieejamiem nodrošinājumiem. Turklāt jānodrošina arī piemērota, plaša un skaidra informācija sabiedrībai par visiem drošības skeneru izmantošanas aspektiem aviācijas drošības jomā.

5.3. Veselība

60. Atbilstīgi izmantotajai tehnoloģijai jāapsver dažādi veselības drošības aspekti. Šīm tehnoloģijām piemēro dažādus tiesību aktus, un tiek ņemtas vērā dažādas pieļaujamās devas. Ir veikti Eiropas un starptautiski pētījumi²⁷ par drošības skeneru vai tajos ietvertu tehnoloģiju drošumu, arī par radioviļņu un jonizējošā starojuma radīto risku pārbaudītajām personām, operatoriem un citām sistēmu tuvumā strādājošajām personām. Vairākos pētījumos ir vispārīgāk izskatīts, kā šīs

²⁷

Eiropas līmeņa pētījumi: 2010. gada 15. februāra piezīme, *Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail relative au „scanner corporel à ondes „millimétriques” ProVision 100”*; Francijas Kodolaizsardzības un kodoldrošuma institūts (*French Institute for Nuclear Radioprotection and Safety, IRSN*), *Evaluation du risque sanitaire des scanners corporels à rayons X « backscatter »*, ziņojums Nr. *DRPH* 2010-03 un 2007. gada ieteikumi: *Commission Internationale de Protection Radiologique*, Nr. *ICPR* 103; Veselības aizsardzības aģentūra, Starojuma, ķīmiskā un vides apdraudējuma centrs (*HPA*), AK, Novērtējums attiecībā uz salīdzinošām jonizējošā starojuma dozām, ko rada *Rapiscan* noturīgs 1000 rentgena staru atgriezeniskā starojuma ķermeņa skeneris, AK, 2010. gada janvāris (pieejams: www.dft.gov.uk). Starptautiski pētījumi: Amerikas Starpaģentūru vadošā komiteja starojumu standartu jautājumos (*ISCORS*), Pamatnostādnes attiecībā uz personu drošības pārbaudēm, ko veic, izmantojot jonizējošo starojumu, tehniskais ziņojums Nr. 2008-1; Starojuma aizsardzības un mērījumu valsts padome (*NCRP*), apsvērumi Nr. 16: Personu pārbaudes drošības apsvērumu dēļ, izmantojot skenēšanas sistēmas, kas rada jonizējošo starojumu (2003. gads); Starptautiskā komisija aizsardzībai pret nejonizējošo starojumu (*ICNIRP*), Pamatnostādnes attiecībā uz tāda riska samazināšanu, ko rada dažādu laikposmu elektriskie, magnētiskie un elektromagnētiskie lauki, 1998. gads; Skeneru radītā starojuma drošuma starpaģentūru komitejas 2010. gada ziņojums. Plašāka informācija par pētījumiem ir pieejama Tehniskajā ziņojumā par ķermeņa skeneriem aviācijas drošības jomā, Sprāgstvielu noteikšanas tīkls (*NDE*), 22.3.2010.

tehnoloģijas ietekmē cilvēku. Šajā ziņojumā galvenā vērība ir pievērsta pētījumiem par ietekmi, kas rodas saistībā ar drošības skeneru izmantošanu aviācijas drošības jomā.

5.3.1. Pasīvo milimetru viļņu attēlveidošanas sistēmas

61. Šī tehnoloģija nerada nekādu starojumu. Tā mēra dabīgo (siltuma) starojumu, ko rada ķermenis, un siltuma starojumu, ko rada vide un atstaro ķermenis. Šāda veida drošības skeneri nav saistīti ar kādu konkrētu starojuma dozu. Izskatītajos pētījumos nav paustas bažas saistībā ar ietekmi uz veselību, izmantojot pasīvo milimetru viļņu tehnoloģiju.

5.3.2. Aktīvo milimetru viļņu attēlveidošanas sistēmas

62. Milimetru viļņu tehnoloģija izmanto nejonizējošo starojumu un pašreizējās sistēmās milimetru starojumu ar apmēram 30 gigahercu (GHz) frekvenci. Elektromagnētiskajā spektrā milimetru viļņi atrodas starp mikroviļņiem un infrasarkanajiem viļņiem, un tiem ir zemāka frekvence, lielāks viļņu garums, kā arī zemāka enerģija nekā rentgena staru starojumam.
63. Nejonizējošo starojumu parasti uzskata par nekaitīgu salīdzinājumā ar jonizējošo starojumu, piemēram, rentgena stariem. Pētījumi par milimetru tehnoloģiju un ilgstošā pieredze ar šo tehnoloģiju, piemēram, saistībā ar mobilajiem tālruniem un mikroviļņu virtuves krāsnīm, liecina, ka personu pakļaušana nejonizējošajam starojumam, kas nepārsniedz spēkā esošajos tiesību aktos noteiktās robežvērtības, neietekmē veselību. Tomēr pakļaušana elektromagnētiskajam starojumam, kas pārsniedz konkrētas robežvērtības, var negatīvi ietekmēt dažādus frekvenču veidus (piemēram, siltumenerģijas rašanos ķermeņa audos).
64. Eiropas tiesību akti²⁸ paredz pamatierobežojumus attiecībā uz elektromagnētisko lauku radīto jaudas blīvumu, piemēram, elektroniskā aprīkojuma radīto, lai novērstu negatīvu ietekmi ādas lokālās sakaršanas dēļ. Frekvencē no 2 līdz 300 GHz, ko izmantotu milimetru viļņu drošības skeneri, maksimālā jaudas blīvuma robežvērtība, kura ieteikta attiecībā uz sabiedrību, ir 10 W/m², savukārt attiecībā uz personālu — 50 W/m².
65. Saskaņā ar nesen veiktu novērtējumu par pārdošanā esošu aktīvo milimetru viļņu drošības skeneru, kas darbojas 24–30 GHz frekvencē, ietekmi, kuru īstenoja *Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail (AFSSET)*²⁹,

²⁸ Padomes 1999. gada 12. jūlija Ieteikums par ierobežojumiem plašas sabiedrības pakļaušanai elektromagnētisko lauku (0 Hz līdz 300 GHz) iedarbībai (OV L 199, 30.7.1999.). Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 29. aprīļa Direktīva 2004/40/EK par minimālajām drošības un veselības aizsardzības prasībām attiecībā uz darba ņēmēju pakļaušanu riskam, ko rada fizikāli faktori (elektromagnētiskie lauki) (18. atsevišķā direktīva Direktīvas 89/391/EEK 16. panta 1. punkta nozīmē) (OV L 184, 24.5.2004.).

²⁹ 2010. gada 15. februāra piezīme, *Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail relative au „scanner corporel à ondes „millimétriques” ProVision 100”*. Analizētā milimetru viļņu aprīkojuma radītais elektromagnētiskā starojuma līmenis arī bija ļoti zems salīdzinājumā ar ierobežojumiem, kas noteikti valsts tiesību aktos (2002. gada 3. marta Dekrēts Nr. 2002-775 par telekomunikāciju aprīkojuma un radioelektrisko uzstādījumu radītā elektromagnētiskā lauka iedarbības robežvērtībām).

izmērītie virsmas jaudas blīvumi ir ļoti zemi³⁰ salīdzinājumā ar jaudas blīvuma ierobežojumu 10 W/m² apmērā attiecībā uz sabiedrību (un 50 W/m² apmērā attiecībā uz personālu. Attiecīgi AFSSET pētījumā secināja, ka, pamatojoties uz pašreizējo informāciju par milimetru viļņu ietekmi uz veselību, šis aprīkojums nerada kaitīgas iedarbības risku veselībai, ja tas darbojas minētajā frekvencē. Pētījumā arī norādīts, ka iedarbības līmeņi, ko rada dabiskas un ikdienas darbības (piemēram, mobilie tālruņi³¹ un mikroviļņu krāsnis³²), ir ļoti līdzīgi vai pat lielāki par starojumu līmeņiem, kurus izmanto milimetru viļņu drošības skeneros.

5.3.3. Rentgena staru izkliedētais atstarotais starojums

66. Rentgena staru aprīkojuma izmantošanai piemēro *Euratom* tiesību aktus starojuma aizsardzības jomā³³ un it sevišķi noteikumus par jonizējošā starojuma izmantošanu nemedicīniskos nolūkos. Saskaņā ar šo regulējumu maksimālā pieļaujamā jonizējošā starojuma iedarbība nedrīkst būt lielāka par 1 mSv³⁴ gadā attiecībā uz sabiedrību un 20 mSv gadā attiecībā uz pakļauto personālu. Valstu pilnvarojumus par jonizējošā aprīkojuma izmantošanu izdod, pamatojoties uz iespējamās iedarbības dozu novērtējumu un iedarbības biežumu, lai novērtētu jonizējošā starojuma iespējamo kumulatīvo ietekmi. Gaisa kuģu apkalpes, kas apkalpo konkrētus, iedarbībai pakļautos lidojumus, piemēram, saņem iedarbību, kas pārsniedz 1 mSv gadā, un tādējādi tiem piemērojama īpaša aizsardzība saskaņā ar Eiropas tiesību aktiem.
67. Ar jonizējošo rentgena staru starojumu saistītos riskus padziļināti ir pētījušas Eiropas un starptautiskas organizācijas. Rentgena staru drošības skeneri arī iedarbojas uz cilvēkiem ar jonizējošo starojumu, taču deva ir maza. Tomēr pirms rentgena staru tehnoloģijas izmantošanas vienmēr jāveic ierosināto pasākumu proporcionalitātes un pamatojuma novērtējums. Parasti viena pārbaude ar rentgena staru izkliedētā atstarotā starojuma skeneri nozīmē, ka persona saņem starojuma dozu 0,02³⁵–0,1 μSv³⁶ apmērā. Starojuma devas ir kumulatīvas, tādēļ personas kopējā deva būs atkarīga no pārbaudu skaita. Lai sasniegtu devas robežvērtību, būtu vajadzīgas apmēram 40 pārbaudes dienā, neņemot vērā turpmāku iedarbību.

³⁰ Diapazonā no 60 līdz 640 μW/m² (1μW=1mikrovats=0,000001W).

³¹ Izmantotie radioviļņi atbilst 0,01 % no pieļaujamās dozas, ko rada mobilie tālruņi.

³² Arodveselības un darba drošības centrs ir izmērijis elektromagnētisko viļņu jaudu pie 2 W/m² (vats uz kvadrātmētru), kas ir noplūdes līmenis mājas plūtm. Šī vērtība ir būtiski zemāka par 10 W/m² (50 W/m²), kas ir oficiālā jaudas blīvuma robežvērtība.

³³ Padomes 1996. gada 13. maija Direktīva 96/29/EURATOM, kas nosaka drošības pamatstandartus darba ņēmēju un iedzīvotāju veselības aizsardzībai pret jonizējošā starojuma radītajām briesmām (OV L 159, 29.6.1996., 1. lpp.).

³⁴ *millisievert* (1 mSv = 10⁻³ Sv) un *microsievert* (1 μSv = 10⁻⁶ Sv).

³⁵ AK Veselības aizsardzības aģentūra (*HPA*) ir veikusi novērtējumu par jonizējošā starojuma dozām, ko rada pārdošanā esoši atgriezeniskā starojuma tehnoloģiju drošības skeneri salīdzinājumā ar dabiskiem un citiem jonizējošā starojuma avotiem. Ziņojumā teikts, ka starojuma dozas no vienas pārbaudes (0,02 μSv) ir maza daļa no vidējās dozas, ko saņem sabiedrības pārstāvji no dabiskiem un citiem avotiem. Novērtējums attiecībā uz salīdzināšanām jonizējošā starojuma dozām, ko rada *Rapiscan* noturīgs 1000 rentgena staru atgriezeniskā starojuma ķermeņa skeneris, AK Veselības aizsardzības aģentūra, Starojuma, ķīmiskā un vides apdraudējuma centrs, 2010. gada janvāris. Pieejams: www.dft.gov.uk.

³⁶ Francijas Kodol aizsardzības un kodoldrošuma institūts nesen veica novērtējumu par veselības apdraudējumiem, ko rada rentgena staru atgriezeniskā starojumu skenēšanas sistēmas, aplēšot dozu apmēram 0,1 μSv apmērā attiecībā uz pasažieru skenēšanu (2 pārbaudes). *IRSN, Evaluation du risque sanitaire des scanners corporels à rayons X « backscatter »*, ziņojums NR. *DRPH* 2010-03.

68. Attiecībā uz drošības skeneru operatoriem vai personām, kas strādā aprīkojuma tuvumā, ir aprēķināts³⁷, ka no katras darbības (no katras pārbaudītās personas) saņemtā deva var būt līdz 0,01 μSv apmērā, ja netiek izmantota īpaša operatoru aizsardzība. Ja pieņem, ka dienā notiek 500 pārbaudes, operatora deva ir robežās no 300 μSv līdz 1000 μSv gadā. Kopumā pētījumi liecina, ka rentgena staru izkliedētā atstarotā starojuma tehnoloģijas iedarbību lēš kā līdzvērtīgu dažiem procentiem (2 %) no dabiska jonizējošā starojuma devas, ko pasažieri saņem. Tā atbilstu dažu minūšu iedarbībai, ko rada kosmiskais starojums ilglaicīga lidojuma laikā.

5.3.4. *Rentgena staru caurskates attēlveidošana*

69. Parasti starojuma deva, ko personas saņem no caurskates sistēmas tehnoloģijas, ir daudz lielāka par izkliedētā atstarotā starojuma tehnoloģijas radīto dozu, tādēļ principā to neapsver sistemātiskai izmantošanai aviācijas drošības jomā. Šo tehnoloģiju principā izmanto tikai policija gadījumos, kad pastāv aizdomas.
70. Aprīkojuma, kas veido caurskates attēlus, radītā deva nepārprotami ir lielāka par rentgena staru izkliedētā atstarotā starojuma drošības skeneru radīto dozu, proti, parasti apmēram 0,1–5 μSv uz katru pārbaudi atkarībā no izmantotās sistēmas un nepieciešamās izšķirtspējas. Deva, ko rada augstākas izšķirtspējas caurskates skeneru izmantošana (2–5 μSv uz pārbaudi), varētu nozīmēt, ka tiek pārsniegtas dažas no ieteiktajām gada robežvērtībām. Šo raksturlielumu dēļ un efektīvu alternatīvu ar nejonizējošo vai mazu jonizējošo starojumu pieejamības dēļ caurskates sistēmu tehnoloģiju izmantošanu nepiemēro aviācijas drošības jomā Eiropā.

5.3.5. *Iespējamie risinājumi veselības problēmām saistībā ar rentgena staru drošības skeneriem*

71. Lai gan rentgena staru drošības skeneru radītās devas attiecībā uz pārbaudītajām personām ir samērā mazas, ir skaidrs, ka jonizējošā starojuma iedarbība, lai cik minimāla tā būtu, ilgtermiņā var ietekmēt veselību. Tādēļ saistībā ar iedarbību, kuras devas ir pat mazākas par Eiropas tiesību aktos noteiktajām dozu robežvērtībām, ir jānodrošina, ka lēmuma par jonizējošā starojuma iedarbību pamatā ir ekonomisks ieguvums vai ieguvums sabiedrībai, lai kompensētu iespējamo kaitējumu no starojuma. Turklāt starojuma aizsardzības pasākumiem ir jānodrošina, ka ikviena iedarbība ir maksimāli samazināta (zemākā saprātīgi sasniedzamā līmeņa (*ALARA*) princips) attiecībā uz personālu, sabiedrību un iedzīvotājiem kopumā. Tādēļ, ja un kad tiek izvietota jonizējošā tehnoloģija, uzlabotā efektivitāte attiecībā uz drošību salīdzinājumā ar nejonizējošās tehnoloģijas izmantošanu ir jāizsver attiecībā pret iespējamo ietekmi uz veselību un attiecīgi jāpamato ar būtiskiem ieguvumiem drošības jomā. Īpaši apsvērumi jāizdara arī saistībā ar pasažieriem, kas ir sevišķi jutīgi pret jonizējošo starojumu, proti, galvenokārt sievietes stāvoklī un bērni.
72. Saskaņā ar *Euratom* tiesību aktiem (Direktīva 96/29/Euratom) tieši dalībvalstis ir atbildīgas par padziļināta riska novērtējuma veikšanu un lēmuma pieņemšanu par to, vai personu pakļaušana starojuma iedarbībai ir uzskatām par pamatotu vai ne. Piemēram, novērtējums par drošības skeneru radioloģisko ietekmi, kas rodas, izmantojot jonizējošo tehnoloģiju, būtu atkarīgs no vairākiem faktoriem, piemēram:

³⁷ *IRSN, Evaluation du risque sanitaire des scanners corporels à rayons X « backscatter », ziņojums Nr. DRPH 2010-03.*

- vai visi pasažieri tiek pārbaudīti sistemātiski, vai arī pasažierus pārbaudes veikšanai izvēlas pēc nejaušības principa vai saskaņā ar konkrētiem kritērijiem;
- vai jutīgām grupām pieļauj citas pārbaudes veselības apsvērumu dēļ.

73. Dalībvalstīm jāvērtē katrs atsevišķs iekārtu izvietojuma gadījums lidostās, maksimāli vispusīgi novērtējot iespējamo ietekmi uz veselību un drošību. Pamatojoties uz šo novērtējumu, dalībvalstis var arī nolemt pārsniegt ES tiesību aktu prasības.
74. Tehnoloģijas atbilstība veselības prasībām būtu atkarīga no pareizas aprīkojuma uzstādīšanas un izmantošanas. Tas būtu rūpīgi jāuzrauga valstu kompetentajām iestādēm starojuma reglamentēšanas jomā.
75. Jāatzīmē, ka dažas dalībvalstis³⁸ ar saviem tiesību aktiem pašlaik nepieļauj personu pakļaušanu jonizējošajam starojumam, izņemot gadījumus, kad tas notiek medicīniskos nolūkos.

5.4. Izmaksas

76. Kopumā pastāv ierobežojumi, kas apgrūtina ar drošības skeneru izvietojumu saistīto izmaksu parasta novērtējuma veikšanu. Vispārīga informācija attiecībā uz ieguldījuma pamatizmaksām par aprīkojumu un ar izmantošanu saistītajām izmaksām vēl nav pieejama, jo spēkā esošie Eiropas tiesību akti nepieļauj šīs tehnoloģijas plašu izvietojumu. Aprīkojuma darbmūža izmaksas un iespējamie izmaksu ieguvumi drošības politikai būs jānovērtē, tiklīdz un ja drošības skenerus sāks plaši izmantot aviācijas drošības jomā. Turklāt drošības skeneru tirgus ir jauns tirgus un tikai dažas atsevišķas iegādes ir notikušas, pamatojoties uz vienīgi komerciāliem apsvērumiem. Tāpat izvēle, ko lidostas veiks, lai apvienotu drošības metodes, vispārējās izmaksas padarīs cieši atkarīgas no attiecīgo lidostu izstrādātajiem un piemērotajiem drošības risinājumiem.
77. Saskaņā ar informāciju, kas saņemta no ražotājiem, un pamatojoties uz nesen veiktajiem iepirkumiem ES un ārpus tās, viena parasta drošības skenera iegādes izmaksas ir no EUR 100 000 līdz EUR 200 000³⁹. Šī cena atbilst sākotnējam ieguldījumam un neietver jauninājumus ar papildu programmatūru, kas varētu būt nepieciešama, lai, piemēram, risinātu privātuma un datu aizsardzības jautājumus, kā arī neietver elementus, kuri, piemēram, nodrošina drošības skenera aprīkojuma automatisku izmantošanu. Aprīkojuma papildu elementu izmaksas varētu būt apmēram EUR 20 000.
78. Paredzamās izmaksas nākotnē, visticamāk, samazināsies lielāku ražošanas apjomu dēļ. Amortizāciju aviācijas drošības aprīkojumam parasti aprēķina reizi 5–10 gados.
79. Jāapsver arī apkopes izmaksas un citas izmaksas, kas saistītas ar pakalpojumiem pēc aprīkojuma iegādes, taču tās būs atkarīgas no konkrētā līguma nosacījumiem.
80. Turklāt jāparedz apmācības un citas izvietojuma izmaksas: labāk apmācīts personāls un papildu vai pārkārtotas telpas kontrolpunktos radīs īstermiņa izmaksas. Tomēr

³⁸ Piemēram, Vācija, Itālija, Francija un Čehija.

³⁹ Neapstiprinātas ASV aplēses liecina, ka vienas vienības izmaksas ir apmēram EUR 150 000, neiekļaujot apmācības, uzstādīšanas un apkopes izmaksas.

lidostām būs jāmaina labi apmācīta personāla funkcijas, lai precīzāk skenētu personas, kas rada potenciālu apdraudējumu, piemēram, pasažierus, kuri ir radījuši trausmi apslēptu priekšmetu dēļ.

81. ASV veiktās aplēses liecina, ka pašreizējās procedūras, ko drošības skeneriem piemēro, lai nodrošinātu pasažieru privātumu, var palielināt tiešās ekspluatācijas izmaksas, jo tiks izmantoti attālināti pārbaudes veicēji⁴⁰. Laika gaitā sākot izmantot *ATR*, būtu iespējams nodrošināt lielāku efektivitāti un izmaksu ietaupījumus salīdzinājumā ar pašreizējām procedūrām, kuru pamatā ir pilnīga pārmeklēšana ar rokām⁴¹. Patiešām ir aprēķināts⁴², ka *ATR* procedūras par 50 % samazina apstrādes laiku, tādējādi palielinot ātrumu, kādā pasažieri tiek pārbaudīti, samazinot darbības izmaksas (par 1/3 mazāk personāla) un apmācības izmaksas (apmācības laiks samazinās vairāk nekā par 90 %).
82. Drošības skeneru izvietošana it sevišķi lielām lidostām ļautu iegūt lielāku elastību un spēju nostiprināt drošību aviācijas jomā, jo šīs lidostas varētu gūt labumu no apjomradītiem ietaupījumiem un vienmērīgāk izvietot drošības skenerus savā pašreizējā infrastruktūrā.

6. SECINĀJUMI

83. Kopīgi ES standarti attiecībā uz drošības skeneriem var nodrošināt pamattiesību un veselības aizsardzības līdzvērtīgu līmeni. Eiropas pilsoņu aizsardzības kopīgs līmenis šajā saistībā varētu tikt nodrošināts, piemērojot tehniskos standartus un darbības nosacījumus, kas būtu jānosaka ES tiesību aktos. Tikai ES līmeņa regulējums nodrošinātu likumīgas garantijas, ka drošības noteikumi un standarti tiks piemēroti vienoti visās ES lidostās. Tas ir būtiski, lai nodrošinātu gan augstāko aviācijas drošības līmeni, gan ES iedzīvotāju labāko iespējamo pamattiesību un veselības aizsardzību. Jebkādu drošības skeneru tehnoloģiju izmantošana stingri zinātniski jāizvērtē saistībā ar iespējamo risku iedzīvotāju veselībai, ko var radīt šāda tehnoloģija. Zinātniskajos darbos ir pierādīts risks veselībai, kas saistīts ar jonizējošā starojuma iedarbību. Tas attaisno īpašu piesardzību, plānojot izmantot šādu starojumu drošības skeneros.
84. Nav šaubu, ka drošības skeneri — tāpat kā neviens cits drošības pasākumus — vieni paši nevar garantēt 100 % drošību aviācijas jomā. Drošību var nodrošināt, tikai apvienojot pieejas, īstenojot spēcīgu starptautisku sadarbību un izmantojot kvalitatīvu informāciju. Pieredzes gūšanai no citiem starptautiskiem partneriem, kas izmanto drošības skeneru tehnoloģijas, jābūt Eiropas debašu pamatā.
85. Tomēr notiekošie testi liecina, ka drošības skeneri var uzlabot drošības kontroles kvalitāti ES lidostās. To izmantošana varētu būtiski palielināt noteikšanas spēju it sevišķi attiecībā uz tādiem aizliegtiem priekšmetiem kā šķidrums vai plastmasas sprāgstvielas, ko nespēj noteikt arkveida metāla detektori.

⁴⁰ ASV Satiksmes drošības pārvalde aprēķināja, ka papildu personāls, kas vajadzīgs katras vienības apkalpošanai, atbilst trīs pilnas darba slodzes ekvivalentiem.

⁴¹ Šīpoles lidostas pieredze liecina, ka jauna un ātrāka drošības skeneru versija varētu nodrošināt nepieciešamo maksimālo efektivitāti visās esošajās kontrolpunktu rindās.

⁴² ASV Satiksmes drošības pārvalde (*TSA*), Progresīvā attēlveidošanas tehnoloģija, 2010. gada 18. un 19. marts.

86. Tomēr jābūt iespējamām drošības skeneru, kuru pamatā ir jonizējošā starojuma tehnoloģija, alternatīvām gadījumos, kad rodas īpašs ar veselību saistīts risks. Visā iespējamajā turpmākajā šīs jomas saskaņošanā ES jāparedz neaizsargātu grupu, tostarp grūtnieču, zīdaiņu, bērnu un invalīdu, alternatīvas drošības pārbaudes.
87. Patlaban ir pieejamas tādas drošības skeneru tehnoloģijas, kas neizveido pilnu ķermeņa attēlu, kā arī nerada jonizējošo starojumu. Tehniskie standarti un darbības nosacījumi, kas nosakāmi tiesību aktos, varētu būtiski samazināt bažas saistībā ar pamattiesībām un veselību.
- Ņemot vērā pašreizējās tehnoloģijas un ar drošības skeneru izmantošanu saistītos drošības pasākumus, pamattiesību jautājumus var piemēroti risināt, apvienojot tehniskā aprīkojuma specifikācijas un darbības noteikumus. Tiesību aktos varētu noteikt obligātos standartus.
 - Izņemot pilnīgu rentgena staru caurskates attēlveidošanu, kā norādīts šajā ziņojumā, pašreizējās drošības skeneru tehnoloģijas var nodrošināt atbilstību spēkā esošajiem ES standartiem veselības jomā, taču konkrētiem aprīkojuma veidiem būs jānosaka tehniskie un darbības standarti. Jāievēro maksimālās starojuma devas, un noteiktās piesardzības normas. Individuālās aizsardzības pasākumiem jānodrošina, ka iedarbība ir maksimāli maza, jo īpaši uz pasažieriem un darbiniekiem. Drošības skeneru iedarbības ilgtermiņa ietekme regulāri jāuzrauga un jāņem vērā jaunākās zinātniskās atziņas.
 - Pasažieriem lidostās un pirms lidojumiem jāsaņem skaidra un vispusīga informācija par visiem ar drošības skeneru izmantošanu saistītajiem aspektiem.
 - Komisija tomēr ņem vērā pašreizējo apspriešanu un iespēju nākotnē paredzēt izņēmumus drošības skeneru izmantošanā. Vienlaikus tā ņem vērā faktu, ka šāda izņēmuma iespēja rada jautājumus par drošību, izmaksām un efektivitāti, kas var likt apšaubīt iekārtas varbūtējās izmantošanas lietderību.
88. Komisija aicina Eiropas Parlamentu un Padomi izskatīt šo ziņojumu, kas iesniegts, atbildot uz Eiropas Parlamenta Rezolūciju Nr.(2008)0521. Komisija lūgs ieinteresētās personas sniegt atzinumu darba grupas otrajā sanāksmē.
89. Komisija izlems par turpmākajiem pasākumiem, tostarp, vai ierosināt ES tiesisko regulējumu attiecībā uz drošības skeneru izmantošanu ES lidostās un kādi nosacījumi jāiekļauj minētajā sistēmā, lai nodrošinātu pamattiesību pilnīgu ievērošanu un novērstu bažas par veselību. Tas tiks darīts, ņemot vērā apspriedes ar Eiropas Parlamentu un Padomi rezultātus. Tā kā, lai kādu tiesību aktu priekšlikumu izstrādātu, tam līdztekus jāsapatavo ietekmes novērtējums, Komisija nekavējoties sāktu darbu šāda ietekmes novērtējuma sagatavošanai, lai risinātu šajā ziņojumā aktualizētos jautājumus.

90.