

PL

PL

PL



KOMISJA EUROPEJSKA

Bruksela, dnia 15.6.2010
KOM(2010) 311 wersja ostateczna

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie użytkowania skanerów ciała w portach lotniczych UE

KOMUNIKAT KOMISJI DO PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY

w sprawie użytkowania skanerów ciała w portach lotniczych UE

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

1. WPROWADZENIE

1. Niniejszy komunikat odnosi się do coraz częstszego i uregulowanego na poziomie krajowym użytkowania skanerów ciała w portach lotniczych Unii Europejskiej. Użytkowane obecnie w Europie skanery odpowiadają różnym standardom, co pociąga za sobą poważne ryzyko naruszenia praw podstawowych obywateli UE, ograniczenia przysługującej im swobody ruchu oraz nasilenia się obaw dotyczących ochrony zdrowia w związku z zastosowaniem nowych technologii bezpieczeństwa. Wprawdzie skanery ciała w europejskich portach lotniczych nadal należą do rzadkości, jednak widoczna jest coraz silniejsza potrzeba szybkiego odniesienia się do powyższych kwestii i znalezienia wspólnego rozwiązania.
2. Niniejszy komunikat poddaje analizie argumenty potwierdzające, że tylko wspólne europejskie normy w zakresie ochrony lotnictwa mogą zapewnić ramy gwarantujące zharmonizowane podejście do użytkowania skanerów ciała w portach lotniczych. Pokazuje również, jak zharmonizowane podejście powinno obejmować normy uwzględniające prawa podstawowe UE oraz jednolity poziom ochrony zdrowia, dzięki czemu technologię tę będzie można dodać do istniejącej listy urządzeń dopuszczonych do wykorzystania w portach lotniczych do celów kontroli bezpieczeństwa pasażerów.

2. OGÓLNY KONTEKST

2.1. Kontekst ochrony lotnictwa

3. W następstwie zamachów z dnia 11 września 2001 r. opracowano wspólną europejską politykę w zakresie ochrony lotnictwa. Przed 2001 r. odpowiadały za nią poszczególne państwa. Po wspomnianym wydarzeniu przygotowano politykę wspólnotową oraz znacznie zacieśniono międzynarodową współpracę w zakresie ochrony. Poważne incydenty związane z ochroną lotnictwa zainicjowały debatę i reakcję na poziomie międzynarodowym.
4. Już w grudniu 2001 r. przypadek zamachowca zwanego „shoe bomber”, który zdołał ukryć materiały wybuchowe w podeszwach swoich butów, skłonił kilka państw do wprowadzenia specjalnych środków umożliwiających skuteczną kontrolę obuwia. W 2006 r. próby zdetonowania kilku statków powietrznych nad Oceanem Atlantyckim przy użyciu płynnych materiałów wybuchowych doprowadziły do zakazu wnoszenia płynów na pokład statków powietrznych w Europie oraz w kilku państwach nieeuropejskich.

5. Próba zamachu terrorystycznego z wykorzystaniem ukrytych materiałów wybuchowych, która miała miejsce dnia 25 grudnia 2009 r. podczas lotu nr 253 linii Northwest Airlines z Amsterdamu do Detroit, przypomniła, że wykrywacze metalu powszechnie stosowane w portach lotniczych mają ograniczone możliwości pod względem wykrywania u pasażerów przedmiotów niemetalowych stanowiących zagrożenie. Kilka państw zareagowało natychmiast, przyspieszając dalszy rozwój i ostateczne wdrożenie bardziej zaawansowanych technologii pozwalających na wykrywanie także materiałów wybuchowych niezawierających metalu i w postaci płynnej. Dodatkowe środki w zakresie kontroli bezpieczeństwa wdrożono w przypadku lotów do USA.
6. Te incydenty zwracają uwagę na fakt, że ochrona lotnictwa stoi dziś w obliczu nowych rodzajów zagrożeń, którym tradycyjne technologie w zakresie ochrony stosowane w portach lotniczych nie mogą skutecznie zapobiec. W związku z tym niektóre państwa członkowskie UE rozpoczęły próby i wdrażanie w swoich portach lotniczych skanerów ciała. Skutkuje to stosowaniem różnych zasad w różnych krajach UE.
7. W UE od pewnego czasu prowadzone są analizy parametrów skanerów ciała, a także ich potencjalnego wpływu na ochronę zdrowia i przestrzeganie praw podstawowych. W celu zakończenia panującej obecnie sytuacji zróżnicowania, w której państwa członkowskie i porty lotnicze decydują w sposób doraźny, czy i jak używać skanerów ciała (patrz następny rozdział), zastosowanie tych urządzeń musi opierać się na wspólnych normach, określających podstawowe parametry wykrywania materiałów wybuchowych oraz wprowadzających zabezpieczenia gwarantujące przestrzeganie europejskich praw podstawowych i przepisów dotyczących ochrony zdrowia.
8. Niniejszy komunikat Komisji ma na celu zapewnienie rzeczowych podstaw dla dyskusji dotyczącej kluczowych kwestii związanych z ewentualnym wprowadzeniem skanerów ciała jako środka kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych UE.

2.2. Zróżnicowana sytuacja w państwach członkowskich

9. Zgodnie z prawem UE, państwa członkowskie mogą wprowadzać skanery ciała do użycia w swoich portach lotniczych i) korzystając z prawa do stosowania środków w zakresie ochrony bardziej rygorystycznych niż przewidziane obowiązującymi wymogami UE lub ii) tymczasowo, korzystając z prawa do przeprowadzania prób nowych rozwiązań technicznych lub metod przez okres nie dłuższy niż 30 miesięcy.¹
10. Próby urządzeń można przeprowadzać w celu oceny nowych technologii. Formalne próby skanerów ciała jako głównej metody kontroli bezpieczeństwa przeprowadzono w Finlandii, w porcie lotniczym Helsinki-Vantaa, w Zjednoczonym Królestwie - Londyn Heathrow, a obecnie trwają próby w porcie lotniczym w Manchesterze² oraz w Niderlandach, w porcie lotniczym Amsterdam Schiphol. W ostatnim okresie próby

¹ Podstawa prawna dla takich testów: rozdział 12.8 „Metody kontroli bezpieczeństwa przy użyciu nowych technologii” rozporządzenia Komisji (UE) 185/2010 (dawniej art. 4 rozporządzenia Komisji (WE) 820/2008).

² Stan na dzień 3 maja.

rozpoczęto także we Francji³ i we Włoszech.⁴ Według wiedzy posiadanej przez Komisję żadne inne państwa członkowskie nie używają skanerów ciała.

11. W chwili obecnej sytuacja w Europie jest zróżnicowana, gdyż państwa członkowskie wprowadzające skanery ciała do użytku w swoich portach lotniczych nie robią tego w sposób uregulowany i jednolity. Ponadto ich użycie nie jest zharmonizowane pod względem warunków eksploatacyjnych, gdyż jego warunki uregulowane są na poziomie krajowym. W rezultacie pasażerowie są poddawani zbędnym kontrolom bezpieczeństwa i nie mogą czerpać korzyści związanych z jednym punktem kontroli bezpieczeństwa.

2.3. Obawy zgłaszane w związku z użyciem skanerów ciała w portach lotniczych UE

12. Obawy zgłaszane w minionych latach w związku z użyciem skanerów ciała do celów kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych odnoszą się przede wszystkim do dwóch kwestii: tworzenia obrazów ciała oraz wykorzystania promieniowania rentgenowskiego. Po pierwsze, do niedawna wszystkie skanery ciała wytwarzały obrazy ciała osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa, aby umożliwić osobie przeglądającej te obrazy dokonanie oceny pod kątem obecności przedmiotów, których wnoszenie na pokład statków powietrznych jest zabronione. Po drugie, niektóre technologie stosowane w skanerach ciała opierają się na wykorzystaniu emisji małych dawek promieniowania jonizującego (rentgenowskiego) i niejonizującego do celów wykrywania materiałów wybuchowych. W szczególności wykorzystanie promieniowania jonizującego budzi wątpliwości związane z ochroną zdrowia.
13. Obecnie istnieją technologie niewytwarzające obrazów ani niewykorzystujące promieniowania, jednakże wspomniane powyżej dwie kategorie zastrzeżeń doprowadziły do gorącej debaty dotyczącej zgodności skanerów ciała z prawami podstawowymi oraz zasadami i przepisami w zakresie zdrowia publicznego, mającymi zastosowanie w UE.
14. Wszystkie przepisy UE, w tym dotyczące ochrony lotnictwa, oraz ich zastosowanie muszą zapewniać pełne przestrzeganie praw podstawowych oraz norm zdrowotnych ustanowionych i chronionych prawem Unii Europejskiej.
15. Prawa podstawowe chroni Karta praw podstawowych Unii Europejskiej, a także dodatkowo szereg aktów prawodawstwa wtórnego UE. W kontekście skanerów ciała należy wspomnieć w szczególności godność ludzką (art. 1), poszanowanie życia prywatnego i rodzinnego (art. 7), ochronę danych osobowych (art. 8), wolność myśli, sumienia i religii (art. 10), niedyskryminację (art. 21), prawa dziecka (art. 24) oraz zapewnienie wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego przy określaniu i realizowaniu wszystkich rodzajów polityk i działań Unii (art. 35).

³ Dnia 22 lutego 2010 r. Francja zaczęła poddawać chętnych pasażerów kontroli bezpieczeństwa przed lotem do USA. Zastosowana technologia wykorzystuje aktywne fale milimetrowe, a wprowadzono ją w terminalu 2E portu lotniczego Paris Charles De Gaulle.

⁴ We Włoszech bierze się pod uwagę dwa typy skanerów ciała: wykorzystujące promieniowanie rentgenowskie małej mocy i aktywne fale milimetrowe. Ten drugi typ ma być testowany przez sześć tygodni w portach lotniczych w Rzymie i Mediolanie.

16. Przestrzeganie praw gwarantowanych Kartą oraz prawodawstwem wtórnym w zasadzie nie wyklucza środków ograniczających te prawa. Jednakże wszelkie ograniczenia muszą być określone ustawodawstwem i zapewniać poszanowanie istoty wspomnianych praw. Muszą być one uzasadnione, co oznacza, że powinny być konieczne do osiągnięcia celów interesu ogólnego (np. ochrony lotnictwa) uznanych przez Unię Europejską oraz umożliwiać ich osiągnięcie, a także muszą być zgodne z zasadą proporcjonalności.
17. W odniesieniu do ochrony zdrowia, a w szczególności do wykorzystania promieniowania jonizującego, prawodawstwo europejskie ustanowione na podstawie traktatu Euratom określa limity dawek promieniowania (jednorazowych i rocznych), wymaga zgodnego z prawem uzasadnienia kwestii narażenia osób na promieniowanie oraz stanowi, że środki ochronne muszą zapewniać najniższy możliwy poziom narażenia.
18. Z narażeniem na promieniowanie, w tym jonizującym, mamy do czynienia na co dzień. Ponadto ograniczone narażenie osób na promieniowanie nie jest jako takie zabronione, ale państwa członkowskie UE muszą wykazać zgodność z zasadami prawodawstwa UE dla każdej kategorii przypadków. Częste (np. narażeni pracownicy) i niemające charakteru medycznego narażenie na promieniowanie może doprowadzić do zastosowania bardziej rygorystycznych zasad.

2.4. Prawodawstwo i główne zasady ochrony lotnictwa

19. Prawodawstwo europejskie ustanawiające wspólne normy ochrony lotnictwa przyjęto w 2002 r.⁵ Początkowo było ono niemal dosłownie zgodne z międzynarodowymi normami w zakresie ochrony lotnictwa, ustanowionymi w załączniku 17 do Konwencji chicagowskiej,⁶ a następnie dopracowanymi przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). W stosunkowo krótkim czasie konieczna stała się bardziej szczegółowa harmonizacja przepisów europejskich, zatem dodano szereg aktów wykonawczych.⁷ Ukończony został szczegółowy przegląd europejskich ram legislacyjnych, w wyniku którego w pełni zastąpiono z dniem 29 kwietnia 2010 r. obowiązujące przepisy
20. Podstawową zasadą europejskich, a także międzynarodowych przepisów jest niedopuszczenie przedmiotów stanowiących zagrożenie, takich jak broń palna, biała broń lub materiały wybuchowe („przedmioty zabronione”) na pokład statku powietrznego. Z tego względu każdy pasażer, każdy bagaż i ładunek opuszczający port lotniczy UE lub przybywający z państwa trzeciego i przechodzący przez port lotniczy UE musi być poddany kontroli bezpieczeństwa lub sprawdzony w inny sposób, w celu zagwarantowania, że żadne przedmioty zabronione nie zostaną wniesione do stref zastrzeżonych lotniska lub na pokład statku powietrznego.

⁵ Rozporządzenie (WE) nr 2320/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 16 grudnia 2002 r. ustanawiające wspólne zasady w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 355 z 30.12.2002.

⁶ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana dnia 7 grudnia 1944 r.

⁷ Najważniejsze akty wykonawcze to rozporządzenie Komisji (WE) nr 622/2003 z dnia 4 kwietnia 2003 r. ustanawiające środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych standardów dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 89 z 5.4.2003, zastąpione rozporządzeniem nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającym środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego, Dz.U. L 221 z 19.8.2008.

Kolejne elementy prawodawstwa w zakresie ochrony lotnictwa to: (1) uprawnienia (i obowiązki) dotyczące inspekcji, udzielone Komisji i organom państw członkowskich odpowiedzialnym za ochronę lotnictwa w celu zapewnienia stałego przestrzegania przepisów w portach lotniczych; (2) możliwość wprowadzenia przez państwa członkowskie bardziej rygorystycznych środków w zakresie ochrony w przypadku zwiększonego ryzyka oraz (3) regularne spotkania koordynacyjne dotyczące ochrony lotnictwa z ekspertami państw członkowskich i przedstawicielami branży, odbywane kilka razy w roku.

21. Te wspólne ramy regulacyjne umożliwiły utworzenie „jednego punktu kontroli bezpieczeństwa” w Unii Europejskiej, będącego najważniejszym ułatwieniem, zarówno dla branży, jak i dla pasażerów. Oznacza to, że pasażerowie (lub bagaż, lub ładunek) przybywający z innego portu lotniczego UE nie muszą być poddawani ponownej kontroli bezpieczeństwa przed dalszą podróżą.⁸ „Jeden punkt kontroli bezpieczeństwa” z powodzeniem rozszerzono na państwa trzecie⁹ zapewniające równoważny poziom ochrony lotnictwa. Trwają przygotowania do dalszego rozszerzenia.

2.5. Długoterminowe wyzwania związane z ochroną lotnictwa

22. Obecnie trwa dyskusja o przyszłości ochrony lotnictwa. W ostatnich latach poważnie zmieniła ona sposób funkcjonowania portów lotniczych i przewozów lotniczych. Jednakże ochrona lotnictwa nie jest jedynym celem przyświecającym działalności portów lotniczych.
23. Europejskie porty lotnicze stanowią część granicy UE. Pełniąc tę funkcję wykonują, poza ochroną lotnictwa, szereg zadań stanowiących interes publiczny oraz obsługę imigracyjną i celną, a także pomagają w zwalczaniu przestępczości (przemytu narkotyków, handlu ludźmi, fałszerstw itd.). Metody lub technologie stosowane w ochronie lotnictwa można wykorzystać do innych celów,¹⁰ jednakże najtrudniejsze zadania wymagają specjalnego podejścia w zakresie kontroli bezpieczeństwa i sprawdzania. Zwykle każda zmiana w prawie, każde nowe zadanie skutkują dodatkowymi środkami – i każdy obywatel podróżujący drogą powietrzną odczuwa ich skutki. Dlatego też zasadne jest pytanie, czy wprowadzanie dodatkowych zabezpieczeń po każdym incydencie jest skutecznym środkiem poprawy ochrony lotnictwa.
24. Wprowadzanie dodatkowych metod i technologii po każdym incydencie okazuje się bowiem coraz mniej efektywne. Punkty kontroli bezpieczeństwa ulegają przeciążeniu ze względu na obecność nowych urządzeń i wykonywanie nowo wprowadzonych zadań w zakresie ochrony. Niezbędne jest bardziej holistyczne podejście, w ramach którego w przyszłości kluczowymi elementami staną się

⁸ Koncepcję „jednego punktu kontroli bezpieczeństwa” wprowadziła w życie większość państw członkowskich.

⁹ Szwajcarię, Norwegię oraz Islandię.

¹⁰ Np. kontrolę paszportową przeprowadza się ze względów imigracyjnych, ale może być ona też wykorzystana do zwalczania wykroczeń karnych i innych; np. uniemożliwienie pasażerom wniesienia broni palnej przyczynia się do ochrony lotnictwa, jak również do ogólnego bezpieczeństwa na pokładzie podczas lotu (różnica między ochroną lotnictwa a bezpieczeństwem na pokładzie podczas lotu nie jest jasna).

usprawniona wymiana informacji oraz analiza czynnika ludzkiego, w tym obserwacje behawioralne.

25. Realizowany przez Komisję program badań dotyczących ochrony wspiera rozwój nowych technologii w zakresie ochrony lotnictwa. Ponadto w jego ramach kontynuowane będzie monitorowanie dalszego rozwoju skanerów ciała.

3. KONTEKST UE

3.1. Podstawy prawne użycia urządzeń służących do ochrony lotnictwa i metod kontroli

26. W nowych ramach prawnych UE dotyczących ochrony lotnictwa¹¹ państwa członkowskie lub porty lotnicze otrzymują wykaz metod i technologii kontroli bezpieczeństwa oraz sprawdzania, z którego muszą wybrać elementy niezbędne do skutecznego i efektywnego wykonywania swoich zadań w zakresie ochrony lotnictwa.

27. Obowiązujące prawodawstwo nie umożliwia portom lotniczym systematycznego zastępowania żadnej z uznanych metod i technologii kontroli bezpieczeństwa skanerami ciała. Tylko decyzja Komisji wsparta przez państwa członkowskie i Parlament Europejski¹² może stanowić podstawę dopuszczenia skanerów ciała jako kolejnej kwalifikującej się metody w zakresie ochrony lotnictwa. Jednakże państwa członkowskie mają prawo do wprowadzenia skanerów ciała do celów prób w portach lotniczych¹³ jako środka w zakresie ochrony bardziej rygorystycznego od przewidzianych prawodawstwem UE.¹⁴

3.2. Projekt Komisji z 2008 r. i dalsze działania

28. Po zatwierdzeniu w drodze głosowania przez ekspertów państw członkowskich ds. ochrony lotnictwa,¹⁵ dnia 5 września 2008 r. Komisja przedstawiła Radzie i Parlamentowi Europejskiemu projekt rozporządzenia określającego podstawowe wymogi w zakresie kontroli bezpieczeństwa, podlegające uszczegółowieniu w prawodawstwie wykonawczym na późniejszym etapie. Wspomniany akt obejmował wykaz metod i technologii kontroli bezpieczeństwa, obejmujący skanery ciała jako uznany środek kontroli bezpieczeństwa.

¹¹ Prawodawstwo UE w zakresie ochrony lotnictwa na dzień 29 kwietnia 2010 r.: (pełne zastosowanie) rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002, Dz.U. L 97 z 9.4.2008; rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady, Dz.U. L 97 z 3.4.2009; a ponadto tzw. pakiet wykonawczy obejmujący rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010 z dnia 4 marca 2010 r. (Dz.U. L 55 z 5.3.2009) oraz dalsze akty wykonawcze.

¹² Zmieniająca rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 **w ramach procedury komitetowej**.

¹³ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 185/2010: Finlandia, Francja, Niderlandy, Włochy i Zjednoczone Królestwo już wprowadziły skanery ciała zgodnie z obowiązującym prawodawstwem UE.

¹⁴ Art. 6 rozporządzenia (WE) nr 300/2008, dotyczący bardziej rygorystycznych środków.

¹⁵ Posiedzenie Komitetu ds. Ochrony Lotnictwa Cywilnego w dniach 9-10 lipca 2008 r.

29. Dnia 23 października 2008 r. Parlament Europejski przyjął rezolucję w sprawie wpływu środków w zakresie ochrony lotnictwa oraz urządzeń prześwietlających pasażerów na prawa człowieka, prywatność, ochronę danych osobowych i godność osobistą, domagając się bardziej dogłębnej oceny sytuacji.¹⁶ Komisja zgodziła się na poddanie tych kwestii dalszemu przeglądowi i wycofała skanery ciała ze swojego pierwotnego wniosku ustawodawczego. Projekt stał się rozporządzeniem Rady (WE) nr 272/2009,¹⁷ mającym zastosowanie od dnia 29 kwietnia 2010 r., kiedy wszedł w życie nowy zbiór przepisów w sprawie ochrony lotnictwa.
30. Zgodnie z rezolucją Parlamentu Europejskiego oraz w celu dalszej oceny sytuacji Komisja zorganizowała spotkanie z zainteresowanymi stronami¹⁸ i zainicjowała konsultacje społeczne na przełomie lat 2008/2009. Około 60 zainteresowanych stron przekazało Komisji informacje oraz swoje opinie dotyczące skanerów ciała jako technologii stosowanej w zakresie ochrony lotnictwa. Ogólnie rzecz biorąc poglądy na temat potencjału skanerów ciała są pozytywne, aczkolwiek zgłoszono szereg poważnych zastrzeżeń dotyczących praw podstawowych i ochrony zdrowia, związanych z dostępnymi wówczas rozwiązaniami technicznymi.
31. W 2009 r. Europejski Inspektor Ochrony Danych, grupa robocza ds. ochrony danych art. 29¹⁹ oraz Agencja Praw Podstawowych wyraziły zastrzeżenia w odniesieniu do skanerów ciała wytwarzających obrazy podczas kontroli bezpieczeństwa, gdyż uznano je za mające duży wpływ na prywatność i ochronę danych pasażerów. Wyrażono wówczas pogląd, że skanery ciała można uznać za właściwe tylko w przypadku ustalenia w należyty sposób konieczności ich użycia zgodnie z wymogami w zakresie danych osobowych oraz przy zagwarantowaniu praw osób fizycznych w portach lotniczych.²⁰ W 2010 r. Europejski Inspektor Ochrony Danych stwierdził, że „... istnieją obecnie modele, które wydają się być w większym stopniu zgodne z prawem UE i wspomnianym poprzednio stanowiskiem przyjętym przez Europejskiego Inspektora Ochrony Danych i grupę roboczą.”²¹

¹⁶ W rezolucji PE (2008)0521 zwrócono się do Komisji o: dokonanie oceny wpływu na prawa podstawowe; skonsultowanie się z Europejskim Inspektorem Ochrony Danych, grupą roboczą art. 29 oraz Agencją Praw Podstawowych; dokonanie naukowej i medycznej oceny ewentualnych skutków takiej technologii dla zdrowia; dokonanie oceny wpływu gospodarczo-handlowego oraz pod względem korzyści i kosztów.

¹⁷ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 91 z 3.4.2009, s. 7)

¹⁸ Pierwsze spotkanie grupy zadaniowej dnia 12 grudnia 2008 r.

¹⁹ Grupa robocza ds. ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych ustanowiona na mocy art. 29 dyrektywy 95/46/WE w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych.

²⁰ Patrz np. pismo przewodniczącego grupy roboczej „art. 29” do Dyrekcji Generalnej ds. Transportu z dnia 11 lutego 2009 r. i załączone wyniki konsultacji.

²¹ Reakcja Europejskiego Inspektora Ochrony Danych podczas spotkania Komisji LIBE poświęconego niedawnym wydarzeniom w zakresie polityki zwalczania terroryzmu (skanery ciała, „lot do Detroit”...) Parlament Europejski, Bruksela, 27 stycznia 2010 r.

4. SKANERY CIAŁA JAKO NARZĘDZIE POPRAWY POZIOMU OCHRONY LOTNICTWA

4.1. Czym są skanery ciała i jaka może być ich rola w ochronie lotnictwa

32. Skaner ciała to ogólny termin określający technologię umożliwiającą wykrywanie przedmiotów przenoszonych pod odzieżą. W celu identyfikacji przedmiotów różnych od skóry ludzkiej wykorzystuje się szereg form promieniowania, różniących się długością fali oraz emitowaną energią. W lotnictwie skanery ciała mogą zastąpić bramki do wykrywania metali (będące w stanie wykryć większość rodzajów broni białej i palnej) jako środek kontroli bezpieczeństwa, ponieważ umożliwiają identyfikację przedmiotów metalowych i niemetalowych, w tym plastycznych i płynnych materiałów wybuchowych.
33. Osoba sprawdzona za pomocą skanera ciała w zasadzie nie wymaga żadnej dodatkowej rewizji lub kontroli bezpieczeństwa. W chwili obecnej brak możliwości wykrywania przez bramki przedmiotów niemetalowych wymaga od operatorów urządzenia prześwietlającego wykonywania pełnych kontroli manualnych w celu osiągnięcia porównywalnych wyników.
34. W ochronie lotnictwa skanery ciała mogą zatem całkowicie zastąpić bramki do wykrywania metali, a w dużej mierze i pełne kontrole manualne.

4.2. Technologia

35. Opracowywane są różne technologie skanerów ciała. Istniejące i dostępne w handlu skanery zasadniczo wykorzystują jedną z następujących technologii:
- (1) **Pasywne fale milimetrowe:** systemy pasywnych fal milimetrycznych tworzą obraz z naturalnego promieniowania fal milimetrycznych, emitowanego przez ciało lub odbijanego od otoczenia. Te systemy nie emitują promieniowania i wytwarzają niewyraźne, rozmazane obrazy ciała; ukryte przedmioty, metalowe i niemetalowe (zwłaszcza większe), są wyraźnie widoczne.
 - (2) **Aktywne fale milimetrowe:** systemy aktywnych fal milimetrycznych oświetlają ciało krótkimi falami radiowymi o częstotliwości wynoszącej ok. 30-300 GHz i tworzą obraz z odbitych fal radiowych. Te systemy tworzą obrazy zarówno metalowych jak i niemetalowych przedmiotów cechujące się wysoką rozdzielczością, a także ujawniają pewne szczegóły powierzchni ciała.
 - (3) **Rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego:** systemy rozpraszania wstecznego oświetlają ciało małą dawką promieni rentgenowskich i dokonują pomiaru rozproszonego wstecznie promieniowania, tworząc dwuwymiarowy obraz ciała. Takie systemy dostarczają obrazy zarówno przedmiotów metalowych jak i niemetalowych, cechujących się dużą rozdzielczością. Obrazy ujawniają pewne szczegóły powierzchni ciała.
 - (4) **Obrazowanie z wykorzystaniem transmisji promieniowania rentgenowskiego:** obrazowanie z wykorzystaniem transmisji promieniowania rentgenowskiego polega na wykorzystaniu promieni rentgenowskich do tworzenia obrazów (radiografów) podobnych do medycznych zdjęć

rentgenowskich i umożliwiła przeniknięcie przez odzież i ciało. Ta technika umożliwia również wykrywanie przedmiotów metalowych i niemetalowych połączonych oraz ukrytych w otworach ciała.

36. Te cztery technologie wykorzystywano również do innych celów. Obecnie są one od szeregu lat testowane w ramach prób w portach lotniczych i oceniane pod kątem zastosowania na potrzeby ochrony lotnictwa. Dotychczas większość technologii, które stosuje się lub których zastosowanie się rozważa, wykorzystuje aktywne fale milimetrowe i rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego. Zwłaszcza ta druga technologia stanowi główną metodę wdrażaną i stosowaną w USA i Zjednoczonym Królestwie. Aktywne fale milimetrowe testowane są w niderlandzkim porcie lotniczym Schiphol, a ich użycie zademonstrowano także we francuskim porcie lotniczym Paris Charles De Gaulle. W nadchodzących miesiącach ta technologia zostanie wprowadzona również w USA jako dodatek do urządzeń wykorzystujących rozpraszanie wsteczne promieni rentgenowskich. Ze względu na duże dawki promieniowania, w Europie nie używa się obecnie ani nie przewiduje się użycia do celów ochrony lotnictwa skanerów wykorzystujących transmisję promieniowania rentgenowskiego.
37. Trwają prace nad szeregiem nowych technologii, z których wszystkie bazują na pasywnym bądź aktywnym promieniowaniu niejonizującym, znajdują się one jednak nadal na etapie rozwoju lub nie zostały gruntownie zbadane. Żadnej z nich nie poddano dotychczas kompleksowej ocenie pod kątem wykorzystania w punkcie kontroli bezpieczeństwa w lotnictwie. Główne technologie w tej kategorii to:
- (5) obrazowanie z wykorzystaniem pasywnych i aktywnych fal submilimetrowych,
 - (6) pasywne i aktywne obrazowanie terahercowe,
 - (7) obrazowanie termiczne w podczerwieni,
 - (8) obrazowanie akustyczne.
38. Wszystkie te technologie, jak również inne technologie uzupełniające, takie jak analiza molekularna umożliwiająca wykrywanie materiałów wybuchowych i narkotyków, mogą zapewnić w przyszłości korzyści pod względem skuteczności technicznej i eksploatacyjnej. Nie osiągnęły one jednak jeszcze dojrzałości rynkowej. Konieczne będzie przeprowadzenie dalszych analiz dotyczących istnienia i zakresu potencjalnych korzyści, a także szczegółowej weryfikacji w drodze badań eksploatacyjnych wykonywanych w laboratoriach oraz w ramach prób eksploatacyjnych w portach lotniczych. Należy zaznaczyć, że technologia wykorzystująca promieniowanie podczerwone, o której mowa w pkt (6) (obrazowanie aktywne), (7) i (8) musi być w pełni zgodna z dyrektywą 2006/25/WE.²² Skuteczność technologii wykorzystującej promieniowanie podczerwone jest obecnie badana w laboratoriach w USA.

²²

Dyrektywa 2006/25/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 kwietnia 2006 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (sztucznym promieniowaniem

4.3. Wyniki prób oraz inne zastosowania skanerów ciała w portach lotniczych UE

39. Kilka państw członkowskich, które zaangażowały się w próby, poinformowało²³ Komisję, że skanery ciała stanowią racjonalną alternatywę dla istniejących metod kontroli bezpieczeństwa pod względem skuteczności wykrywania przedmiotów wykonanych z różnych materiałów, poprawy tempa obsługi pasażerów, ogólnej akceptowalności dla pasażerów i zwiększenia komfortu pracy personelu. Zastosowanie protokołów eksploatacyjnych, wymagane w krajowym upoważnieniu do prób lotniskowych, sygnalizuje pozytywne wyniki prób pod względem ochrony zdrowia, bezpieczeństwa i prywatności.

4.4. Kontekst międzynarodowy

40. W chwili obecnej skanery ciała wprowadza się w portach lotniczych całego świata. W USA używa się obecnie w 41 portach lotniczych około 200 skanerów ciała w charakterze dodatkowych środków kontroli bezpieczeństwa. W latach 2010 i 2011 do użytku zostaną wprowadzone dalsze urządzenia. Do 2014 r. USA planują zakup i wprowadzenie do użytku 1,8 tys. skanerów ciała, co umożliwi stopniowe uczynienie z nich głównej metody kontroli bezpieczeństwa, a nie metody dodatkowej czy też stosowanej w sytuacjach alarmowych.
41. W Kanadzie wdrożono dotychczas 15 urządzeń. Na 2011 r. planuje się wdrożenie łącznie 44 skanerów ciała. W Rosji używa się ich w portach lotniczych od 2008 r., a w przyszłości będzie się je wprowadzać na szerszą skalę. W lutym 2010 r. zamiar wprowadzenia skanerów ciała w portach lotniczych od przyszłego roku ogłosił rząd Australii.
42. Wprowadzenie skanerów ciała rozważają inne państwa: na przykład Japonia zamierza stosować urządzenia wykorzystujące aktywne i pasywne fale milimetrowe. Ponadto oczekuje się wprowadzenia skanerów w Nigerii, Indiach, Republice Południowej Afryki oraz w Kenii. Kolejne państwa zainteresowane tą technologią to Chiny (w tym Hongkong) i Korea Południowa.

5. ZAGADNIENIA KLUCZOWE

5.1. Skuteczność wykrywania oraz względy eksploatacyjne

43. Skuteczność wykrywania to zdolność skanera ciała do wykrywania wizualnego ukrytych przedmiotów zabronionych przenoszonych na ciele lub w odzieży osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa.
44. Kilka organizacji opracowało metody badania skanerów ciała, takie jak wspólne technologie badawcze (CTM) opracowane i stosowane przez Europejską Konferencję Lotnictwa Cywilnego (ECAC) (od listopada 2008 r.). Administracja Bezpieczeństwa Transportu (TSA) Departamentu Bezpieczeństwa Wewnętrznego w USA oraz Kanadyjski Urząd ds. Bezpieczeństwa Transportu Lotniczego (CATSA)

optycznym) (dziewiętnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG). Dz.U. L 114 z 24.4.2006, s. 38.

²³ Finlandia, Niderlandy i Zjednoczone Królestwo.

także opracowały i wprowadziły paradygmaty badawcze służące ocenie skuteczności eksploatacyjnej i skuteczności wykrywania.

45. Ogólne badania przeprowadzone w laboratoriach oraz w ramach prób eksploatacyjnych w portach lotniczych kilku krajów wykazały niezawodność tych urządzeń w zakresie ochrony, a w szczególności zwiększone prawdopodobieństwo wykrycia przedmiotów niemetalowych i płynów w porównaniu z bramkami do wykrywania metali. Wprawdzie wyrażano wątpliwości, czy skanery ciała byłyby w stanie zapobiec incydentowi podczas lotu do Detroit z dnia 25 grudnia 2009 r., jest jednak oczywiste, że dostępna dzisiaj technologia maksymalizowałaby prawdopodobieństwo wykrycia zagrożeń i zapewniła znaczną poprawę prewencji.
46. Taką zwiększoną skuteczność wykrywania można osiągnąć również w drodze pełnej fizycznej kontroli manualnej. Jednakże tego typu kontrolę uważa się za inwazyjną i dlatego nie cieszy się ona popularnością ani wśród pasażerów, ani wśród kontrolujących. Jakość takich kontroli może być zróżnicowana, także ze względu na dużą liczbę osób, które należy poddać kontroli bezpieczeństwa, w szczególności w większych portach lotniczych w panujących obecnie warunkach. Ta sytuacja może powodować powstanie luki w systemie ochrony.
47. Oczekuje się, że oprócz zwiększenia skuteczności wykrywania przedmiotów niemetalowych i płynów skanery ciała pomogą w utrzymaniu tempa obsługi w punktach kontroli bezpieczeństwa na akceptowalnym poziomie. Z prób i badań prowadzonych w portach lotniczych wynika, że skanery ciała umożliwiają poddanie dużej liczby pasażerów rygorystycznej kontroli bezpieczeństwa w krótkim czasie, jednocześnie zapewniając niezawodną skuteczność wykrywania. Wprawdzie kontrola bezpieczeństwa z wykorzystaniem skanera wymaga, aby kontrolowana osoba stanęła nieruchomo w urządzeniu lub obok niego, jednak badania wskazują, że na przygotowanie oraz interpretację danych dotyczących pasażera potrzeba tylko około 20 s. Jest możliwe, że przyszłe technologie dodatkowo zwiększą szybkość działania i efektywność skanerów ciała, eliminując konieczność zdejmowania kurtek, butów itd.
48. W odniesieniu do kwestii, czy skanery ciała powinny być obowiązkowe, czy nie, należy wziąć pod uwagę, że zgodnie z obowiązującymi zasadami i przy uznanych obecnie metodach kontroli bezpieczeństwa (kontrola manualna, bramki do wykrywania metali itd.) pasażerom nie daje się żadnej możliwości odmowy poddania się kontroli bezpieczeństwa według metody lub procedury wybranej przez port lotniczy lub operatora urządzenia. Dla utrzymania wysokiego poziomu ochrony lotnictwa uważa się, że podstawowe znaczenie ma nieprzewidywalność procesów w zakresie ochrony w portach lotniczych. W związku z tym poszczególne osoby powinny mieć wpływ wyłącznie na procesy związane z prawami podstawowymi lub kwestiami zdrowotnymi, gdy alternatywne metody zapewniałyby równoważny poziom ochrony.
49. Ponadto, w pewnych okolicznościach, niektóre porty lotnicze nie dysponowałyby odpowiednimi możliwościami i zasobami ludzkimi pozwalającymi na zapewnienie metod alternatywnych w stosunku do skanerów ciała.

5.2. Ochrona praw podstawowych (godności ludzkiej i danych osobowych)

5.2.1. Ochrona godności ludzkiej

50. Zdolność niektórych technologii kontroli bezpieczeństwa do ujawniania szczegółowych obrazów ciała ludzkiego (nawet rozmazanych), wyposażenia medycznego, takiego jak protezy i pieluchy, jest postrzegana w sposób krytyczny z punktu widzenia poszanowania godności człowieka i życia prywatnego. Niektóre osoby mogą także mieć trudności z pogodzeniem swoich przekonań religijnych z procedurą obejmującą oglądanie obrazu ich ciała przez operatora urządzenia. Ponadto, ze względu na prawa dziecka, w tym prawo dziecka do ochrony i opieki, a także wymóg Karty praw podstawowych dotyczący zapewnienia wysokiego poziomu ochrony zdrowia ludzkiego we wszystkich europejskich politykach i działaniach, konieczne jest przeprowadzenie dokładnej analizy powiązanych aspektów w przypadku dzieci. Ponadto w odniesieniu do prawa do równego traktowania i kwestii zakazu dyskryminacji, normy eksploatacyjne muszą zagwarantować, aby pasażerów poddawanych kontroli za pomocą skanera ciała nie wybierano na podstawie takich kryteriów jak płeć, rasa, kolor skóry, pochodzenie etniczne lub społeczne, wyznanie bądź przekonania.

5.2.2. Ochrona danych osobowych

51. Przechwycenie i przetworzenie obrazu zidentyfikowanej lub identyfikowalnej osoby przez skanery ciała w celu umożliwienia osobie przeglądającej dokonania oceny w zakresie ochrony jest regulowane prawodawstwem UE w zakresie ochrony danych osobowych. Kryteria, w odniesieniu do których należy oceniać użycie skanerów to: i) czy proponowany środek jest właściwy dla osiągnięcia celu (wykrywanie przedmiotów niemetalowych, a w związku z tym wyższy poziom ochrony), ii) czy nie wykracza poza to, co jest niezbędne do osiągnięcia celu oraz iii) czy nie jest dostępny mniej inwazyjny środek.

52. Dyrektywa 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych wymaga, aby osoby, których obrazy są tworzone, jak ma to miejsce w przypadku niektórych technologii skanerów ciała, były z wyprzedzeniem informowane o tym, że podlegają takiej kontroli oraz o potencjalnym wykorzystaniu obrazu. Zasadniczo dane osobowe takie jak obrazy powinny być gromadzone, przetwarzane i używane tylko zgodnie z właściwymi przepisami dotyczącymi ochrony danych. Obrazów należy używać wyłącznie do celów ochrony lotnictwa. Zasadniczo przechowywanie i pobieranie obrazów wytworzonych przez skaner ciała nie powinno być możliwe po stwierdzeniu, że dana osoba nie wnosi żadnych przedmiotów stanowiących zagrożenie. Tylko w przypadku zatrzymania osoby przenoszącej taki przedmiot zabroniony obraz może być zachowany w charakterze dowodu do czasu ostatecznego umożliwienia lub zakazania pasażerowi wstępu do strefy zastrzeżonej lotniska i wreszcie na pokład statku powietrznego.

5.2.3. *Możliwe rozwiązania w zakresie ochrony godności ludzkiej danych osobowych i innych praw podstawowych*

53. Istniejące urządzenia techniczne umożliwiają zamazywanie twarzy lub części ciała nieistotnych dla dalszej analizy pod kątem obecności przedmiotów zabronionych. Pod względem technicznym jest również możliwe wytwarzanie zamiast rzeczywistych obrazów ciała tylko obrazów manekina lub postaci zbudowanej z kresiek, które nie ujawniają żadnych rzeczywistych części ciała osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa, a jedynie wskazują miejsce dalszego poszukiwania.
54. W odniesieniu do rzeczywistego zastosowania skanerów ciała, protokoły²⁴ opracowane na potrzeby prób, badań i wprowadzenia skanerów do rzeczywistego użycia przedstawiają potencjalne rozwiązania uwzględniające obawy dotyczące przestrzegania praw podstawowych, jak na przykład:
- operator analizujący obraz („przeglądający”) pracuje zdalnie, bez żadnej możliwości zobaczenia osoby, której obraz analizuje.
 - przeglądający nie ma możliwości powiązania analizowanego obrazu z żadną rzeczywistą osobą, gdyż przeglądanie odbywa się zdalnie z wykorzystaniem urządzenia uniemożliwiającego przechowywanie danych.
 - szczegółowym przeglądaniem obrazów może zajmować się osoba tej samej płci.
 - właściwe metody automatycznej komunikacji muszą gwarantować, że wymiana informacji między przeglądającym a operatorem w punkcie kontroli jest ograniczona do danych niezbędnych dla zadowolającego sprawdzenia kontrolowanej osoby.
 - bardziej dokładne kontrole manualne muszą odbywać się w kabinach lub w specjalnych, przeznaczonych do tego celu osobnych pomieszczeniach.
55. Gdyby zdecydowano się na użycie skanerów ciała tworzących obrazy osób, które wyrażą na to zgodę, wszelkie odnośne obawy dotyczące praw podstawowych zostałyby poważnie ograniczone. Jednakże biorąc pod uwagę ten wariant należy pamiętać, że pasażerowie odmawiający poddania się kontroli z wykorzystaniem skanera ciała muszą zostać skontrolowani alternatywną metodą wykrywania odznaczającą się podobną skutecznością, na przykład kontroli manualnej całego ciała, w celu utrzymania wysokiego poziomu ochrony lotnictwa.
56. Ponadto zasada poszanowania prywatności od samego początku fazy projektowania oraz technologie na rzecz ochrony prywatności zastosowane w przypadku urządzeń i oprogramowania wykorzystanych w skanerach ciała mogą zapewniać systemy oraz

²⁴ Na potrzeby początkowego wdrożenia skanerów ciała w portach lotniczych London Heathrow i Manchester brytyjskie Ministerstwo Transportu opracowało tymczasowy kodeks praktyk obejmujący kwestie prywatności, ochrony danych, zdrowia i bezpieczeństwa, z którym można zapoznać się na poniższej stronie internetowej:
<http://www.dft.gov.uk/pgr/security/aviation/airport/bodyscanners/codeofpractice/>

usługi informacyjne i komunikacyjne ograniczające do minimum gromadzenie i przetwarzanie danych osobowych.²⁵ Takie systemy gwarantowałyby na przykład, że:

- obrazy nie byłyby przechowywane (zapisywane), kopiowane, drukowane, pobierane ani wysyłane zdalnie oraz nie byłyby możliwy nieupoważniony dostęp,²⁶
- obrazy analizowane przez osobę przeglądającą nie byłyby powiązane z tożsamością osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa, a ich anonimowość byłaby zachowana w 100%.

57. Oczekuje się, że automatyzacja procesu rozpoznania, ogólnie zwanej automatycznym rozpoznawaniem zagrożeń (ATR, z ang. *Automatic Threat Recognition*), dostarczą dodatkowego rozwiązania w związku z wymogami ochrony danych osobowych, ostatecznie umożliwiające stopniowe wycofanie analizy obrazów przez ludzi. Taki system może pomagać operatorowi urządzenia w interpretacji obrazów lub dokonywać interpretacji automatycznie. Technologie umożliwiające w pełni zautomatyzowane rozpoznawanie zagrożeń przebadano w laboratoriach i są one gotowe do prób w portach lotniczych państw członkowskich.
58. Systemy automatycznego rozpoznawania (ATR) zagrożeń działają na podstawie specjalnego oprogramowania, zdolnego do rozpoznawania przedmiotów niebezpiecznych i zabronionych. Mogą się one różnić projektem, złożonością i skutecznością. Niektóre formy automatycznego rozpoznawania zagrożeń wspierające pracę operatora pokazują mu tylko część obrazu. Inne typy pokazują pełny obraz, zaznaczając obszary możliwego występowania zagrożeń. Rozwój ATR w przyszłości może oznaczać, że operator nie będzie już potrzebny i tylko wyniki zautomatyzowanego procesu wykrywania (alarm i lokalizacja przedmiotu na osobie/brak alarmu) będą pokazywane pracownikowi odpowiedzialnemu za ochronę, podejmującemu odpowiednie działania w razie alarmu (na przykład kontrola manualna). Systemy automatycznego rozpoznawania zagrożeń można z łatwością zainstalować, modernizując obecnie używane urządzenia o dodatkowe komponenty oprogramowania.
59. Bez względu na wybraną technologię i zabezpieczenia eksploatacyjne, konieczne będzie przygotowanie wiążących zasad określających sposoby użycia skanerów ciała. Państwa członkowskie powinny wydawać upoważnienia do indywidualnego wprowadzenia w portach lotniczych na podstawie gruntownej oceny możliwego wpływu na prawa podstawowe oraz dostępnych zabezpieczeń. Ponadto społeczeństwu należy zapewnić właściwą, kompleksową i jasną informację o wszystkich aspektach użycia skanerów ciała do celów ochrony lotnictwa.

²⁵ Komunikat Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie lepszej ochrony danych z wykorzystaniem technologii na rzecz ochrony prywatności, COM/2007/0228 wersja ostateczna.

²⁶ Ponadto próby wykazały, że po zakończeniu kontroli nie ma potrzeby zachowywania obrazów osoby poddawanej kontroli bezpieczeństwa. Operator widzi obraz tylko przez czas, kiedy pasażer znajduje się w urządzeniu i nie ma potrzeby rejestracji ani przechowywania obrazów w celu ich wykorzystania w przyszłości, np. jako dowodów w postępowaniu sądowym, gdyż podstawą do ścigania osoby byłoby wykrycie u niej rzeczywistego przedmiotu zabronionego, a nie wykrycie obrazu z urządzenia.

5.3. Ochrona zdrowia

60. Zależnie od zastosowanej technologii należy brać pod uwagę różne problemy związane z ochroną zdrowia. Do takich technologii mają zastosowanie różne przepisy i należy przestrzegać różnych ograniczeń dawki promieniowania. Przeprowadzono badania europejskie i międzynarodowe²⁷ dotyczące aspektów bezpieczeństwa skanerów ciała oraz wykorzystywanych przez nie technologii, w tym narażenia na fale radiowe oraz promieniowanie jonizujące osób poddawanych kontroli bezpieczeństwa, operatorów oraz innych osób pracujących w pobliżu systemów. W szeregu badań analizuje się w sposób bardziej ogólny wpływ tych technologii na organizm człowieka. Niniejsze sprawozdanie skupia się głównie na badaniach poświęconych oddziaływaniu w zakresie użycia skanerów ciała do celów ochrony lotnictwa.

5.3.1. Systemy obrazowania wykorzystujące pasywne fale milimetrowe

61. Ta technologia nie wiąże się z emisją żadnego promieniowania. Służy ona pomiarowi naturalnego (ciepłego) promieniowania, emitowanego przez ciało, a także promieniowania ciepłego emitowanego przez otoczenie i odbijanego przez ciało. Z użyciem tych typów skanerów ciała nie wiążą się zatem żadne dawki promieniowania. Uwzględnione badania nie wzbudzają obaw w zakresie ochrony zdrowia związanych z zastosowaniem pasywnych fal milimetrowych.

5.3.2. Systemy obrazowania wykorzystujące aktywne fale milimetrowe

62. Technologia fal milimetrowych wykorzystuje promieniowanie niejonizujące oraz, w obecnych systemach, promieniowanie milimetrowe o częstotliwości ok. 30 GHz. W widmie elektromagnetycznym fale milimetrowe mieszczą się między mikrofalami i promieniowaniem podczerwonym oraz mają niższą częstotliwość, większą długość i mniejszą energię niż promieniowanie rentgenowskie.

²⁷ Na poziomie europejskim zobacz: nota z dnia 15 lutego 2010 r., Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail relative aux scanners à ondes corporelles ProVision 100; Francuski Instytut Ochrony przed Promieniowaniem i Bezpieczeństwa Jądrowego (IRSN), Evaluation du risque sanitaire des scanners corporels à rayons X « backscatter », rapport DRPH 2010-03 oraz Recommandations 2007 de la Commission Internationale de Protection Radiologique, ICPR 103; Agencja Ochrony Zdrowia, Ośrodek ds. Promieniowania, Zagrożeń Chemicznych i Środowiskowych (HPA), Zjednoczone Królestwo, Ocena porównawcza dawek promieniowania jonizującego powstających w związku z użyciem skanera ciała Rapiscan Secure 1000, wykorzystującego rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego, Zjednoczone Królestwo, styczeń 2010 r. (dostępne pod adresem: www.dft.gov.uk). Badania międzynarodowe: Amerykański Międzyagencyjny Komitet Sterujący ds. Norm Promieniowania (ISCORS), Wytyczne dotyczące kontroli bezpieczeństwa osób z wykorzystaniem promieniowania jonizującego, sprawozdanie techniczne 2008-1; Krajowa Rada Ochrony przed Promieniowaniem i Pomiarów (NCRP), komentarz 16 – Kontrola osób do celów bezpieczeństwa za pomocą systemów skanowania wykorzystujących promieniowanie jonizujące (2003) oraz Międzynarodowa Komisja Ochrony przed Promieniowaniem Niejonizującym (ICNIRP), Wytyczne dotyczące ograniczania narażenia na zmienne w czasie pola elektryczne, magnetyczne i elektromagnetyczne, 1998; Sprawozdanie Międzyagencyjnego Komitetu ds. Ochrony przed Promieniowaniem z 2010 r. dotyczące skanerów. Dalsze odniesienia do badań można znaleźć w sprawozdaniu technicznym dotyczącym skanerów ciała w ochronie lotnictwa, Sieć ekspertów w dziedzinie wykrywania materiałów wybuchowych (NDE), 22 marca 2010 r.

63. Promieniowanie niejonizujące uważa się zasadniczo za nieszkodliwe w porównaniu z promieniowaniem jonizującym, takim jak rentgenowskie. Z badań poświęconych technologii fal milimetrowych oraz wieloletniego doświadczenia w tej dziedzinie, np. w zakresie telefonów komórkowych oraz kuchenek mikrofalowych, wynika, że nie wykazano, aby narażenie osób na promieniowanie niejonizujące poniżej wartości granicznych określonych w obowiązujących przepisach miało skutki zdrowotne. Jednakże narażenie na promieniowanie elektromagnetyczne powyżej pewnych wartości granicznych może powodować obrażenia przy różnych typach częstotliwości (takie jak na przykład wytwarzanie ciepła w tkankach ciała).
64. Prawodawstwo europejskie²⁸ ustanawia podstawowe ograniczenia dotyczące gęstości mocy pól elektromagnetycznych, na przykład emitowanych przez urządzenia elektromagnetyczne, w celu zapobiegania obrażeniom wynikającym z miejscowego nagrzania skóry. W przypadku częstotliwości od 2 do 300 GHz używanych przez skanery ciała wykorzystujące fale milimetrowe, maksymalny zalecany poziom gęstości mocy dla obywateli to 10 W/m^2 , a dla narażonych pracowników 50 W/m^2 .
65. Według badań przeprowadzonych niedawno przez Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail (AFSSET),²⁹ dotyczących oddziaływania dostępnych w handlu skanerów ciała wykorzystujących aktywne fale milimetrowe, działających w zakresie 24-30 GHz, mierzone na powierzchni wartości dotyczące gęstości mocy są bardzo niskie³⁰ w porównaniu z limitem narażenia na gęstość mocy wynoszącym 10 W/m^2 dla obywateli (i 50 W/m^2 dla narażonych pracowników). W rezultacie w badaniu AFSSET stwierdzono, że w świetle obecnej wiedzy o wpływie fal milimetrowych na zdrowie, takie urządzenia nie powodują powstania ryzyka zdrowotnego we wspomnianym zakresie częstotliwości. Z badania wynika również, że poziomy narażenia wynikające z naturalnych i codziennych czynności (np. użycie telefonów komórkowych³¹ i kuchenek mikrofalowych³²) są bardzo zbliżone do lub wyższe od poziomów promieniowania emitowanego przez skanery ciała wykorzystujące fale milimetrowe.

²⁸ Zalecenie Rady 1999/519/WE z dnia 12 lipca 1999 r. w sprawie ograniczenia narażenia ogółu społeczeństwa na pola elektromagnetyczne (0 Hz do 300 GHz), Dz.U. L 199 z 30.7.1999. Dyrektywa 2004/40/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie minimalnych wymagań w zakresie ochrony zdrowia i bezpieczeństwa dotyczących narażenia pracowników na ryzyko spowodowane czynnikami fizycznymi (polami elektromagnetycznymi) (osiemnasta dyrektywa szczegółowa w rozumieniu art. 16 ust. 1 dyrektywy 89/391/EWG), Dz.U. L 184 z 24.5.2004.

²⁹ Nota z dnia 15 lutego 2010 r., Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail relative au „scanner corporel à ondes millimétriques” corporelles ProVision 100. Poziom promieniowania elektromagnetycznego emitowanego przez urządzenia wykorzystujące fale milimetrowe poddane analizie był również bardzo niski w porównaniu z poziomem ustanowionym w prawie krajowym (dekret 2002-775 z dnia 3 marca 2002 r. w sprawie ograniczenia wartości narażenia na pole elektromagnetyczne emitowane przez wyposażenie telekomunikacyjne oraz instalacje radioelektryczne).

³⁰ Od 60 do $640 \mu\text{W/m}^2$ ($1 \mu\text{W} = 1 \text{ microwatt} = 0,000001 \text{ W}$)

³¹ Wykorzystane fale radiowe stanowią ekwiwalent $0,01\%$ dawki dopuszczalnej w przypadku telefonów komórkowych.

³² Centrum Bezpieczeństwa i Higieny Pracy zmierzyło natężenie fal elektromagnetycznych przy gęstości mocy 2 W/m^2 (wat na metr kwadratowy) dla promieniowania rozproszonego domowych kuchenek. Ta wartość jest znacznie niższa niż 10 W/m^2 (50 W/m^2), czyli oficjalny limit narażenia na gęstość mocy.

5.3.3. Rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego

66. Wykorzystanie urządzeń rentgenowskich podlega wymogom przepisów Euratom w zakresie ochrony przed promieniowaniem,³³ a w szczególności przepisom w sprawie niemedycznego wykorzystania promieniowania jonizującego. Zgodnie z tymi przepisami maksymalne narażenie na promieniowanie nie może być większe niż 1 mSv³⁴ rocznie dla obywateli oraz 20 mSv rocznie dla narażonych pracowników. Krajowe upoważnienia do zastosowania urządzeń wykorzystujących promieniowanie jonizujące są wydawane na podstawie oceny potencjalnych dawek narażenia i częstotliwości narażenia, w celu oszacowania możliwego skumulowanego oddziaływania promieniowania jonizującego. Przykładowo, załogi lotnicze podczas niektórych narażonych lotów poddawane są narażeniom przekraczającym 1 mSv rocznie, a związku z tym są objęte specjalną ochroną zgodnie z prawodawstwem europejskim.
67. Zagrożenia związane z jonizującym promieniowaniem rentgenowskim były przedmiotem szeroko zakrojonych badań prowadzonych przez organizacje europejskie i międzynarodowe. Rentgenowskie skanery ciała nadal będą narażać kontrolowane osoby na promieniowanie jonizujące, ale dawka jest niska. Użycie technologii rentgenowskiej powinna jednak zawsze poprzedzać ocena proporcjonalności i uzasadnienie proponowanych środków. Podczas typowego skanowania przy pomocy urządzenia wykorzystującego rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego, osoba kontrolowana otrzyma dawkę promieniowania wynoszącą od 0,02³⁵ do 0,1 μ Sv³⁶. Dawki promieniowania kumulują się, a zatem całkowita dawka otrzymana przez daną osobę będzie zależna od liczby skanowań. Osiągnięcie limitu dawki będzie wymagać ok. 40 skanowań dziennie, bez uwzględnienia innych narażeń.
68. W odniesieniu do operatorów skanerów ciała lub osób pracujących w ich pobliżu, oszacowano,³⁷ że otrzymywana dawka może wynosić 0,01 μ Sv na skanowanie, tj. na jednego pasażera, bez specjalnej ochrony operatora. Zakładając skanowanie 500 pasażerów dziennie, dawka dla operatora wynosi od 300 μ Sv do 1 tys. μ Sv rocznie.

³³ Dyrektywa Rady 96/29/Euratom z dnia 13 maja 1996 r. ustanawiająca podstawowe normy bezpieczeństwa w zakresie ochrony zdrowia pracowników i ogółu społeczeństwa przed zagrożeniami wynikającymi z promieniowania jonizującego (Dz.U. L 159 z 29.6.1996, str. 1).

³⁴ Milisiwert (1 mSv = 10⁻³ Sv) i mikrosiwert (1 μ Sv = 10⁻⁶ Sv).

³⁵ Brytyjska Agencja Ochrony Zdrowia (HPA) dokonała oceny dawek promieniowania jonizującego dla dostępnego w handlu skanera wykorzystującego technologię rozpraszania wstecznego promieniowania rentgenowskiego z naturalnymi i innymi źródłami promieniowania jonizującego. Ze sprawozdania wynika, że dawka promieniowania podczas skanowania (0,02 μ Sv) stanowi niewielki ułamek przeciętnej dawki otrzymywanej przez członków społeczeństwa ze źródeł naturalnych i innych. Ocena porównawcza dawek promieniowania jonizującego powstających w związku z użyciem skanera ciała Rapiscan Secure 1000, wykorzystującego rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego, UK Health Protection Agency, Centre for Radiation, Chemical and Environmental Hazards, styczeń 2010 r. Dostępne pod adresem: www.dft.gov.uk.

³⁶ Francuski Instytut Ochrony przed Promieniowaniem i Bezpieczeństwa Jądrowego dokonał niedawno oceny zagrożenia zdrowotnego ze strony skanerów ciała wykorzystujących rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego, w ramach której dawkę podczas skanowania pasażera (2 skanowania) oszacowano na 0,1 μ Sv. IRSN, Evaluation du risque sanitaire des scanners corporels à rayons X « backscatter », rapport DRPH 2010-03.

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

Ogólne badania wykazują, że narażenie związane z użyciem technologii rozpraszania wstecznego fal rentgenowskich szacuje się jako równoważne kilku procentom (2%) dawki naturalnego promieniowania jonizującego otrzymywanej przez pasażerów. Odpowiada to kilku minutom narażenia na promieniowanie kosmiczne podczas długiego lotu.

5.3.4. *Obrazowanie z wykorzystaniem transmisji promieniowania rentgenowskiego*

69. Ogólnie rzecz biorąc dawka promieniowania otrzymywana przez osoby w przypadku zastosowania technologii transmisji promieniowania jest dużo większa niż dawka w przypadku zastosowania technologii rozpraszania wstecznego, dlatego też zasadniczo nie bierze się tego typu obrazowania pod uwagę jako środka regularnej kontroli bezpieczeństwa w ramach ochrony lotnictwa. Ta technologia jest w zasadzie ograniczona do użycia przez policję w razie powstania uzasadnionego podejrzenia.
70. Dawka emitowana przez urządzenia wytwarzające obrazy z wykorzystaniem transmisji promieniowania jest wyraźnie wyższa od dawki emitowanej przez skanery ciała wykorzystujące rozpraszanie wsteczne promieniowania rentgenowskiego, zwykle wynosi około 0,1-5 μSv na skanowanie, zależnie od zastosowanego systemu i wymaganej rozdzielczości. Dawka otrzymana w związku z użyciem skanerów transmisyjnych o wyższej rozdzielczości (2-5 μSv /skanowanie) może doprowadzić do przekroczenia niektórych z zalecanych limitów rocznych. Ze względu na właściwości i dostępność skutecznych alternatyw wykorzystujących promieniowanie niejonizujące lub słabo jonizujące, do celów ochrony lotnictwa w Europie nie używa się technologii transmisyjnej.

5.3.5. *Możliwe rozwiązania w zakresie ochrony zdrowia w związku z użyciem skanerów ciała wykorzystujących promieniowanie rentgenowskie*

71. O ile dawki emitowane przez rentgenowskie skanery ciała w związku z kontrolą bezpieczeństwa są raczej małe, to jednak jest oczywiste, że wszelkie narażenie na promieniowanie jonizujące, nawet małe, może mieć długoterminowy wpływ na stan zdrowia. Dlatego też narażenie nawet na poziomie niższym od limitów dawki ustanowionych prawodawstwem europejskim wymaga, aby wszelkie decyzje o narażeniu na promieniowanie jonizujące były uzasadnione korzyściami gospodarczymi lub społecznymi równoważącymi potencjalne szkody spowodowane promieniowaniem. Ponadto środki ochrony przed promieniowaniem muszą gwarantować, że wszystkie narażenia są utrzymane na najniższym rozsądnie osiągalnym poziomie (zasada ALARA) dla pracowników, ogółu społeczeństwa i populacji jako całości. Dlatego też, jeśli i gdy stosuje się technologię promieniowania jonizującego, poprawioną efektywność pod względem bezpieczeństwa, w porównaniu z zastosowaniem technologii promieniowania niejonizującego, należy oceniać w odniesieniu do ewentualnych skutków zdrowotnych, a w związku z tym uzasadnić istotnym podniesieniem poziomu ochrony. Można również wziąć pod uwagę specjalne względy, gdy chodzi o pasażerów szczególnie wrażliwych na promieniowanie jonizujące, głównie kobiety w ciąży i dzieci.
72. Zgodnie z przepisami Euratom (dyrektywa 96/29/Euratom) państwa członkowskie są odpowiedzialne za przeprowadzenie dogłębnej oceny ryzyka i podjęcie decyzji, czy czynność narażającą osoby na promieniowanie można uznać za uzasadnioną, czy też

nie. Na przykład ocena wpływu radiologicznego skanerów ciała wykorzystujących promieniowanie jonizujące byłaby uzależniona od różnych czynników, takich jak:

- czy wszyscy pasażerowie są poddawani planowemu skanowaniu, czy też pasażerów do skanowania wybiera się wyrywkowo lub na podstawie szczególnych kryteriów;
- czy grupom wrażliwym ze względów zdrowotnych zapewnia się specjalne traktowanie.

73. Państwa członkowskie powinny ocenić każdy konkretny przypadek zastosowania w portach lotniczych na podstawie szczegółowej analizy ewentualnych skutków dla zdrowia i dostępnych środków ochronnych. Na podstawie takiej analizy państwa członkowskie będą mogły podjąć decyzję także o zastosowaniu bardziej rygorystycznych rozwiązań niż wymogi prawne UE.
74. Zgodność wszystkich technologii z wymogami ochrony zdrowia będzie zależeć od właściwej instalacji i użycia urządzeń. Konieczne będzie ich ściśle monitorowanie przez krajowe organy regulacyjne ds. promieniowania.
75. Należy zaznaczyć, że ustawodawstwo krajowe niektórych państw członkowskich³⁸ obecnie zabrania narażania osób na promieniowanie jonizujące do celów innych niż medyczne.

5.4. Koszt

76. Dokonanie ogólnej oceny kosztu wdrożenia skanerów ciała utrudniają różne przeszkody. Ogólne informacje dotyczące podstawowego kosztu inwestycji oraz kosztów eksploatacji nie są jeszcze dostępne, ponieważ obowiązujące prawodawstwo europejskie nie umożliwia szerokiego zastosowania tej technologii. Konieczne będzie dokonanie oceny całkowitych kosztów eksploatacji urządzeń oraz ewentualnych korzyści związanych z redukcją kosztów w zakresie polityki dotyczącej ochrony, kiedy i jeśli skanery ciała zostaną wprowadzone do powszechnego użytku w ochronie lotnictwa. Ponadto rynek skanerów ciała dopiero powstaje i ze względów czysto komercyjnych dokonano jedynie kilku pojedynczych zakupów. Co więcej, swoboda, jaką porty lotnicze dysponują w doborze metod ochrony sprawia, że koszty ogólne będą ściśle zależne od wariantów zabezpieczeń zaprojektowanych i stosowanych przez poszczególne porty lotnicze.
77. Zgodnie z informacjami otrzymanymi od producentów i wynikającymi z zamówień złożonych w ostatnim okresie w UE i poza nią, koszt zakupu podstawowego skanera ciała wynosi od 100 tys. do 200 tys. EUR za urządzenie.³⁹ Cena odpowiada początkowej inwestycji i nie obejmuje wyposażenia w dodatkowe oprogramowanie, które może być potrzebne na przykład w związku z obawami dotyczącymi prywatności i ochrony danych, ani komponentów umożliwiających, przykładowo, automatyczną obsługę skanerów ciała. Koszt dodatkowych komponentów można oszacować na 20 tys. EUR.

³⁸ Takich jak na przykład Niemcy, Włochy, Francja i Republika Czeska.

³⁹ Niepotwierdzone dane z USA sugerują koszt jednostkowy na poziomie około 150 tys. EUR, bez kosztów szkolenia, instalacji i konserwacji.

78. Oczekiwane koszty powinny zmniejszyć się w przyszłości ze względu na większą produkcję. Amortyzację dla urządzeń ochrony lotnictwa określa się zwykle za okres od 5 do 10 lat.
79. Należy także wziąć pod uwagę koszty konserwacji oraz pozostałej obsługi posprzedażnej, które jednak będą zależeć od indywidualnych ustaleń umownych.
80. Ponadto należy uwzględnić koszty szkolenia oraz pozostałe koszty wdrożenia: lepsze wyszkolenie personelu oraz zapewnienie dodatkowej lub zreorganizowanej przestrzeni w punktach kontroli bezpieczeństwa będzie wiązać się z kosztami w okresie krótkoterminowym. Jednakże porty lotnicze będą musiały zatrudnić dobrze przeszkolony personel w celu dokładniejszej kontroli pasażerów o znacznym potencjale zagrożenia, na przykład pasażerów, którzy wywołali alarm, ponieważ ukrywali przedmioty zabronione.
81. Z oszacowań dokonanych w USA wynika, że procedury w zakresie skanerów ciała wdrażane obecnie w celu zagwarantowania prywatności pasażerów mogą zwiększyć bieżące koszty eksploatacji w związku z obsługą skanerów przez operatorów pracujących zdalnie.⁴⁰ Ewolucja w kierunku automatycznego rozpoznawania zagrożeń może doprowadzić do zwiększenia tempa obsługi oraz oszczędności w porównaniu z obowiązującymi procedurami, wymagającymi pełnej kontroli manualnej.⁴¹ Szacuje się bowiem,⁴² że automatyczne rozpoznawanie zagrożeń skraca o 50% czas przetwarzania, zwiększając tempo obsługi pasażerów, obniżając koszty eksploatacyjne (ograniczenie liczby pracowników o 1/3) oraz koszty szkolenia (czas szkolenia zredukowany o ponad 90%).
82. Wprowadzenie skanerów ciała może w szczególności zapewnić dużym portom lotniczym elastyczność i potencjał dalszej poprawy poziomu ochrony lotnictwa, gdyż mogą one czerpać korzyści skali i sprawniej wdrożyć skanery ciała w swojej obecnej infrastrukturze.

6. WNIOSKI

83. Wspólne normy UE w zakresie skanerów ciała mogą zapewnić jednolity poziom ochrony praw podstawowych i zdrowia. Jednolity poziom ochrony obywateli europejskich pod tym względem można zagwarantować za pomocą norm technicznych i warunków eksploatacyjnych określonych prawodawstwem UE. Tylko unijne podejście może w sposób zgodny z prawem zagwarantować jednolite stosowanie zasad i norm w zakresie ochrony we wszystkich portach lotniczych UE. Ma to zasadnicze znaczenie dla zapewnienia zarówno najwyższego poziomu ochrony lotnictwa, jak i najlepszej możliwej ochrony praw podstawowych i zdrowia obywateli UE. Zastosowanie jakiejkolwiek technologii związanej ze skanerami ciała wymaga drobiazgowej analizy naukowej w zakresie ewentualnego zagrożenia dla

⁴⁰ Amerykańska Administracja Bezpieczeństwa Transportu obliczyła, że do obsługi każdego urządzenia potrzeba trzech dodatkowych pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy.

⁴¹ Z doświadczeń w porcie lotniczym Schiphol wynika, że nowa i szybciej dostępna wersja skanerów ciała będzie w stanie zaspokoić szczytowe zapotrzebowanie pod względem tempa obsługi we wszystkich istniejących punktach kontroli bezpieczeństwa.

⁴² Administracja Bezpieczeństwa Transportu USA (TSA), Zaawansowana technologia obrazowania, 18-19 marca 2010 r.

zdrowia, jakie technologia taka może stanowić dla obywateli. Dowody naukowe potwierdzają ryzyko dla zdrowia wynikające z narażenia na promieniowanie jonizujące. To uzasadnia szczególną ostrożność, jeśli chodzi o zastosowanie tego rodzaju promieniowania w skanerach ciała.

84. Jest oczywiste, że same skanery ciała, jak każdy inny pojedynczy środek w zakresie ochrony, nie mogą zagwarantować stuprocentowej ochrony lotnictwa. Odpowiedni poziom ochrony można osiągnąć tylko poprzez kombinację różnych podejść wspartą ścisłą współpracą międzynarodową i wysokiej jakości informacjami. W europejskiej debacie powinno się korzystać z doświadczeń innych partnerów międzynarodowych, wdrażających technologie skanerów ciała.
85. Niemniej jednak prowadzone badania pokazują, że skanery ciała mogą poprawić jakość kontroli bezpieczeństwa w portach lotniczych UE. Ich użycie może znacznie zwiększyć skuteczność wykrywania, zwłaszcza tych przedmiotów zabronionych, takich jak płynne lub plastyczne materiały wybuchowe, których nie wykrywają bramki do wykrywania metali.
86. Powinny być jednakże dostępne alternatywy dla skanerów ciała, niewykorzystujące promieniowania jonizującego w przypadku powstania określonego zagrożenia dla zdrowia. W przyszłości wszelka harmonizacja na poziomie unijnym w tym zakresie wymaga zapewnienia alternatywnych metod kontroli bezpieczeństwa wrażliwym grupom obywateli, w tym kobietom w ciąży, niemowlętom, dzieciom i osobom upośledzonym.
87. Obecnie istnieją technologie skanerów ciała nietworzące pełnych obrazów ciała ani nieemitujące promieniowania jonizującego. Ustanowione prawnie normy techniczne i warunki eksploatacyjne mogłyby poważnie ograniczyć zakres obaw odnoszących się do praw podstawowych i ochrony zdrowia:
 - przy istniejącej technologii i zabezpieczeniach związanych z użyciem skanerów ciała, ochronę praw podstawowych można zapewnić za pomocą kombinacji specyfikacji urządzeń technicznych i zasad operacyjnych. Prawo może określać normy minimalne;
 - z wyjątkiem obrazowania za pomocą pełnej transmisji promieniowania rentgenowskiego, omówione w niniejszym sprawozdaniu obecne technologie skanerów ciała mogą spełniać obowiązujące normy UE w zakresie ochrony zdrowia, jednak niektóre typy urządzeń będą wymagać ustanowienia norm technicznych i eksploatacyjnych. Nie wolno przekraczać maksymalnych dawek promieniowania i należy ustanowić zapobiegawcze środki ostrożności. Indywidualne środki bezpieczeństwa muszą gwarantować utrzymanie narażenia na najniższym rozsądnie osiągalnym poziomie, w szczególności dla podróżnych i dla pracowników. Długoterminowe skutki narażenia na promieniowanie pochodzące ze skanerów ciała powinny być regularnie monitorowane przy równoczesnym uwzględnieniu rozwoju nauki w tej dziedzinie;
 - podróżni muszą otrzymać w portach lotniczych, przed wyruszeniem w podróż, jasne i kompleksowe informacje o wszystkich aspektach użycia skanerów ciała;
 - niemniej Komisja bierze pod uwagę trwającą dyskusję i możliwość nieuczestniczenia w tym procesie, jeśli skanery ciała zostaną wprowadzone do

użytku na szeroką skalę. Równocześnie Komisja bierze pod uwagę fakt, że decyzja o nieuczestniczeniu w procesie może rodzić problemy w zakresie ochrony, kosztów i wykonalności, które mogą stawiać pod znakiem zapytania zasadność upowszechnienia skanerów ciała.

88. Komisja zachęca Parlament Europejski i Radę do przeanalizowania niniejszego sprawozdania, przedłożonego w reakcji na rezolucję Parlamentu Europejskiego nr (2008)0521. Podczas drugiego spotkania grupy zadaniowej, które odbędzie się wkrótce, zainteresowane strony zostaną poproszone o przedstawienie swoich opinii.
89. Komisja zdecyduje o dalszych krokach, w tym o zaproponowaniu lub nie ram prawnych UE dotyczących użycia skanerów ciała w portach lotniczych UE i warunkach, jakie należy w tym ramach umieścić, aby zapewnić pełne przestrzeganie praw podstawowych i rozwiązanie wątpliwości zdrowotnych. Nastąpi to w świetle wyników debaty na forum Parlamentu Europejskiego i Rady. Ponieważ wszelkim wnioskom ustawodawczym musi towarzyszyć ocena skutków, Komisja bezzwłocznie rozpocznie prace nad taką oceną, obejmującą kwestie poruszone w niniejszym sprawozdaniu.

90.