

Miércoles 6 de julio de 2011

22. Expresa su preocupación por la contaminación de los alimentos y los piensos, por ejemplo con dioxinas, y pide a los Estados miembros que apliquen con el máximo rigor las disposiciones vigentes en materia de controles de los alimentos y los piensos y de gestión de riesgos y, si es necesario, refuercen dichas disposiciones y velen por una aplicación armonizada de las mismas en todo el mercado interior mediante el uso de unas directrices comunes;

23. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que adopten medidas para garantizar que se cumplen los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n° 1069/2009 y en el Reglamento de aplicación (UE) n° 142/2011 en relación con el tratamiento de los subproductos animales antes de su transformación en biogás y con el uso o eliminación de residuos de fermentación, y que se impide su desvío ilegal hacia la cadena alimentaria; insta a la Comisión a que examine la aplicación de las normas actuales en los Estados miembros para asegurar que dicha actividad se ejerza en circuito cerrado;

Carne separada mecánicamente

24. Manifiesta su preocupación por la legislación vigente en la UE en lo concerniente a la carne separada mecánicamente y por su aplicación en los Estados miembros;

25. Pide a los Estados miembros que revisen su aplicación de las definiciones de carne separada mecánicamente de acuerdo con la normativa en vigor;

26. Pide que la carne separada mecánicamente se indique obligatoriamente en el etiquetado de los alimentos de manera que los consumidores puedan tomar decisiones con conocimiento de causa;

27. Pide a la Comisión que informe a los terceros países de los cambios introducidos en el Reglamento EET y de las medidas relacionadas con estas encefalopatías;

*

* *

28. Encarga a su Presidente que transmita el presente informe de aplicación al Consejo y a la Comisión.

Seguridad aérea, y en particular los escáneres de protección

P7_TA(2011)0329

Resolución del Parlamento Europeo, de 6 de julio de 2011, sobre la seguridad aérea, y en particular los escáneres de protección (2010/2154(INI))

(2013/C 33 E/13)

El Parlamento Europeo,

— Vista la comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el uso de escáneres de protección en los aeropuertos de la UE (COM(2010)0311),

— Vista su Resolución, de 23 de octubre de 2008, sobre el impacto de las medidas de seguridad de la aviación y de los escáneres corporales sobre los derechos humanos, la vida privada, la protección de datos y la dignidad personal ⁽¹⁾,

⁽¹⁾ DO C 15 E de 21.1.2010, p. 71.

Miércoles 6 de julio de 2011

- Visto el Reglamento (CE) n° 300/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2008, sobre normas comunes para la seguridad de la aviación civil ⁽¹⁾,
- Visto el Reglamento (CE) n° 272/2009 de la Comisión, de 2 de abril de 2009, que completa las normas básicas comunes sobre la seguridad de la aviación civil establecidas en el anexo del Reglamento (CE) n° 300/2008 ⁽²⁾,
- Visto el Reglamento (UE) n° 185/2010 de la Comisión, de 4 de marzo de 2010, por el que se establecen medidas detalladas para la aplicación de las normas básicas comunes de seguridad aérea ⁽³⁾,
- Visto el quinto informe de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones sobre la aplicación del Reglamento (CE) n° 2320/2002 por el que se establecen normas comunes para la seguridad de la aviación civil (COM(2010)0725),
- Vista su posición, de 5 de mayo de 2010, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las tasas de protección de la aviación ⁽⁴⁾,
- Vista la Recomendación 1999/519/CE del Consejo, de 12 de julio de 1999, relativa a la exposición del público en general a campos electromagnéticos (0 Hz a 300 GHz) ⁽⁵⁾,
- Vista la Directiva 2004/40/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a los riesgos derivados de los agentes físicos (campos electromagnéticos) (decimoctava Directiva específica con arreglo al apartado 1 del artículo 16 de la Directiva 89/391/CEE) ⁽⁶⁾,
- Vista la Directiva 2006/25/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, sobre las disposiciones mínimas de seguridad y de salud relativas a la exposición de los trabajadores a riesgos derivados de los agentes físicos (radiaciones ópticas artificiales) (decimonovena Directiva específica con arreglo al artículo 16, apartado 1, de la Directiva 89/391/CEE) ⁽⁷⁾,
- Vista la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos ⁽⁸⁾,
- Vista la Directiva 96/29/Euratom del Consejo, de 13 de mayo de 1996, por la que se establecen las normas básicas relativas a la protección sanitaria de los trabajadores y de la población contra los riesgos que resultan de las radiaciones ionizantes ⁽⁹⁾,
- Visto el dictamen de la Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información del Comité Económico y Social Europeo sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el uso de escáneres de protección en los aeropuertos de la UE,

⁽¹⁾ DO L 97 de 9.4.2008, p. 72.

⁽²⁾ DO L 91 de 3.4.2009, p. 7.

⁽³⁾ DO L 55 de 5.3.2010, p. 1.

⁽⁴⁾ DO C 81 E de 15.3.2011, p. 164.

⁽⁵⁾ DO L 199 de 30.7.1999, p. 59.

⁽⁶⁾ DO L 184 de 24.5.2004, p. 1.

⁽⁷⁾ DO L 114 de 27.4.2006, p. 38.

⁽⁸⁾ DO L 281 de 23.11.1995, p. 31.

⁽⁹⁾ DO L 159 de 29.6.1996, p. 1.

Miércoles 6 de julio de 2011

- Visto el artículo 48 de su Reglamento,
- Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la Comisión de Libertades civiles, Justicia y Asuntos de Interior (A7-0216/2011),

Escáneres de protección

- A. Considerando que el escáner de protección es el término genérico que se emplea para designar una tecnología capaz de detectar objetos metálicos y no metálicos ocultos en la ropa; que la eficacia de detección es la capacidad que tienen los escáneres de protección para detectar cualquier objeto prohibido que la persona inspeccionada lleve oculto en la ropa,
- B. Considerando que el marco normativo de la UE en materia de protección de la aviación prevé varios métodos y tecnologías de inspección que son considerados capaces de detectar artículos prohibidos ocultos en la ropa, de los cuales los Estados miembros eligen uno o más; que los escáneres de protección no están actualmente en esa lista,
- C. Considerando que varios Estados miembros están utilizando actualmente escáneres de protección de forma temporal -durante un período máximo de 30 meses- en sus aeropuertos, ejerciendo su derecho a realizar pruebas con nuevas tecnologías (capítulo 12.8 del anexo del Reglamento (UE) n° 185/2010 de la Comisión),
- D. Considerando que los Estados miembros tienen derecho a aplicar medidas más estrictas que las normas básicas comunes requeridas por la legislación europea, y pueden, por lo tanto, introducir escáneres de protección en su territorio; que, en este caso, deberán actuar sobre la base de una evaluación del riesgo y de conformidad con el Derecho de la UE; que dichas medidas deben ser pertinentes, objetivas, no discriminatorias y proporcionales al riesgo que se plantee (artículo 6 del Reglamento (CE) n° 300/2008),
- E. Considerando que la introducción de los escáneres de protección por los Estados miembros en cualquiera de los dos supuestos anteriores imposibilita un verdadero control de seguridad único; que, si se continúa con la presente situación, las condiciones funcionales que se aplican a los Estados miembros no serán uniformes y, por tanto, no redundarán en beneficio de los pasajeros,
- F. Considerando que el debate sobre los escáneres de protección no debería tener lugar al margen del debate general sobre una política de seguridad integrada para los aeropuertos de Europa,
- G. Considerando que la salud es un bien que ha de preservarse y un derecho que ha de protegerse; que la exposición a radiaciones ionizantes constituye un riesgo que debe evitarse; que, por consiguiente, deben prohibirse en la Unión Europea los escáneres que utilizan radiaciones ionizantes cuyos efectos son acumulativos y perjudiciales para la salud humana,
- H. Considerando que tanto la legislación de la UE como las leyes de los Estados miembros ya establecen normas sobre la protección contra los peligros para la salud que pueden derivarse de la utilización de tecnologías de las que emanan radiaciones ionizantes, así como sobre los límites de exposición a tales radiaciones; que, por tanto, deben prohibirse en la Unión Europea los escáneres que utilizan radiaciones ionizantes,
- I. Considerando que la Comisión Europea consultó al Supervisor Europeo de Protección de Datos, al Grupo de trabajo del artículo 29 y a la Agencia de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, y que sus respuestas contienen elementos importantes sobre las condiciones para que el uso de escáneres de protección en los aeropuertos sea acorde con la protección de los derechos fundamentales,

Miércoles 6 de julio de 2011

- J. Considerando que las preocupaciones relativas a la salud, el derecho a la intimidad, la libertad de pensamiento, de conciencia y de religión, la no discriminación y la protección de datos se deben tener presentes desde el punto de vista tanto de la tecnología aplicada como de su utilización antes de prever el uso de escáneres de protección,
- K. Considerando que, además de garantizar un mayor nivel de seguridad que los dispositivos actuales, los escáneres de protección deben poder agilizar los controles de los pasajeros y reducir la espera,

Financiación de la seguridad de la aviación

- L. Considerando que el Consejo aún no se ha pronunciado acerca de la posición del Parlamento Europeo sobre la Directiva sobre las tasas de protección de la aviación,

Medidas de seguridad para la carga

- M. Considerando que los últimos complots terroristas descubiertos por los servicios de inteligencia pretendían utilizar la carga como instrumento de sus acciones,
- N. Considerando que no sólo los pasajeros, sino también la carga y el correo están y deben estar sujetos a las medidas de seguridad apropiadas,
- O. Considerando que el correo y la carga transportados en los aviones de pasajeros constituyen un objetivo para los ataques terroristas; que, dado que el nivel de seguridad es mucho menor para el correo y la carga que para los pasajeros, deben intensificarse las medidas de seguridad para el correo y la carga transportados en aviones de pasajeros,
- P. Considerando que las medidas de seguridad conciernen no sólo a los aeropuertos sino a toda la cadena de suministro,
- Q. Considerando que los operadores postales desempeñan un papel importante en materia de seguridad aérea con la gestión de correo y paquetería y que, en aplicación de la normativa europea, han invertido importantes sumas de dinero y han introducido nuevas tecnologías para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad internacionales y europeas,

Relaciones internacionales

- R. Considerando que la coordinación internacional en el ámbito de las medidas de seguridad aérea es necesaria para garantizar un alto nivel de protección y evitar al mismo tiempo que se produzcan sucesivos controles a los pasajeros, con las restricciones y los costes adicionales que ello conlleva,

Formación del personal de seguridad

- S. Considerando que la formación inicial y permanente del personal de seguridad es fundamental para garantizar un alto nivel de seguridad aérea, que debe ser a su vez compatible con un trato a los pasajeros que preserve su dignidad como personas y proteja sus datos personales,
- T. Considerando que los criterios sociales, educativos y de formación para el personal de seguridad deben integrarse en la revisión de la Directiva 96/67/CE del Consejo, de 15 de octubre de 1996, relativa al acceso al mercado de asistencia en tierra en los aeropuertos de la Comunidad ⁽¹⁾.

⁽¹⁾ DO L 272 de 25.10.1996, p. 36.

Miércoles 6 de julio de 2011

Consideraciones generales

1. Considera que se requiere un planteamiento integrado de la seguridad de la aviación, con un control de seguridad único, de manera que los pasajeros, el equipaje y la carga que lleguen a un aeropuerto de la UE procedentes de otro aeropuerto de la UE no tengan que someterse a nuevos controles;
2. Considera que, habida cuenta del tiempo que requiere el paso por los puntos de control, unos métodos de control eficaces y rápidos para los pasajeros constituyen un valor añadido en el ámbito de la seguridad aérea;
3. Pide a la Comisión que investigue el empleo de otras técnicas de detección de explosivos, incluidos los materiales sólidos, en el ámbito de la seguridad aérea;
4. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que desarrollen un sistema integrado de análisis de riesgos para los pasajeros de los que se sospeche con motivos que pueden constituir una amenaza para la seguridad, así como para la inspección del equipaje y la carga, basado en toda la información disponible y fidedigna, en particular la que proviene de la policía, los servicios de inteligencia, las aduanas y las empresas de transporte; considera que todo el sistema debe estar orientado a la búsqueda de la eficacia, y respetar plenamente el artículo 21 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea sobre el principio de no discriminación y ser conforme con la legislación de la UE en materia de protección de datos;
5. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen una cooperación, una gestión de la seguridad y un intercambio de información eficaces entre todos los servicios y autoridades implicados, así como entre las autoridades y las empresas de seguridad y de transporte aéreo, a escala tanto europea como nacional;
6. Pide a la Comisión que revise regularmente la lista de métodos de control autorizados y las condiciones y los criterios mínimos para su aplicación, y que tenga en cuenta los posibles problemas, la experiencia práctica y los progresos tecnológicos, con objeto de lograr un alto nivel de eficacia de detección y de protección de los derechos e intereses de los pasajeros y los trabajadores acorde con esos progresos;
7. Hace hincapié en la importancia que reviste la lucha contra el terrorismo y la delincuencia organizada, que constituyen una amenaza a la seguridad de la Unión Europea, como ya se determinó en el Programa de Estocolmo, y apoya, únicamente en este contexto, el uso de medidas de seguridad destinadas a prevenir incidentes terroristas que estén prescritas por la ley, sean eficaces y necesarias en una sociedad democrática libre y abierta, y proporcionadas con respecto al objetivo que se trata de alcanzar, y respeten plenamente la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE y el Convenio Europeo de Derechos Humanos (CEDH); recuerda que la confianza de los ciudadanos en sus instituciones es fundamental, por lo que debe encontrarse un equilibrio justo entre la necesidad de garantizar la seguridad y la protección de las libertades y los derechos fundamentales;
8. Subraya, a este respecto, que todas las medidas contra el terrorismo deben ser plenamente conformes a los derechos y obligaciones fundamentales de la Unión Europea, necesarios en una sociedad democrática, y deben ser proporcionadas y estrictamente necesarias, estar prescritas por la ley y, por lo tanto, estar delimitadas para su objetivo específico;

Los escáneres de protección

9. Pide a la Comisión que proponga la adición de los escáneres de protección a la lista de métodos de control autorizados, a condición de que esta inclusión vaya acompañada de las normas y los criterios mínimos comunes apropiados para su uso, tal como se establece en la presente Resolución, y únicamente una vez que se halla efectuado una evaluación de impacto, solicitada por el Parlamento Europeo en 2008, que demuestre que los aparatos no presentan ningún riesgo para la salud de los pasajeros, los datos personales, la dignidad de la persona, la intimidad de los pasajeros ni la eficacia de dichos escáneres;

Miércoles 6 de julio de 2011

10. Considera que el uso de escáneres de protección debe regularse mediante normas, procedimientos y criterios comunes para la UE que establezcan no sólo criterios en materia de eficacia de detección, sino que además impongan las salvaguardias necesarias para proteger la salud, los derechos fundamentales y los intereses de los viajeros, los trabajadores, los miembros de la tripulación y el personal de seguridad;

11. Opina que los escáneres de protección deben servir para facilitar el paso y agilizar el ritmo de los controles en los aeropuertos y para reducir las molestias a los pasajeros, por lo que pide a la Comisión que tome en consideración este aspecto en su propuesta legislativa;

12. Propone, más específicamente, que la Comisión Europea, una vez establecidas las normas comunes sobre el uso de los escáneres de protección, las revise periódicamente cuando sea necesario, para adaptar las disposiciones sobre la protección de la salud, la intimidad, los datos personales y los derechos fundamentales a los progresos tecnológicos;

Necesidad y proporcionalidad

13. Cree que la escalada terrorista exige de los poderes públicos las actuaciones de protección y prevención que demandan las sociedades democráticas;

14. Considera que la eficacia de detección de los escáneres de protección es más alta que la que ofrecen los actuales detectores de metales, particularmente en lo que respecta a los objetos no metálicos y los líquidos, mientras que el registro manual completo es probablemente más molesto, hace que se pierda más tiempo y suscita más oposición que un escáner;

15. Considera que el uso de escáneres de protección, siempre que se prevean las oportunas salvaguardias, es preferible a otros métodos menos exigentes que no aseguran un nivel de protección similar; recuerda que, en el ámbito de la seguridad aérea, entre las principales prioridades deben seguir encontrándose el uso de técnicas de inteligencia en el sentido más amplio y un personal de seguridad aeroportuario bien formado;

16. Opina que las preocupaciones y exigencias en relación con la intimidad y la salud pueden resolverse con la tecnología y los métodos disponibles; considera que la tecnología que se está desarrollando actualmente es prometedora y que debe utilizarse la mejor disponible;

17. Estima que la instalación de escáneres de protección, o la decisión de no instalarlos, recae en el ámbito de la responsabilidad y la libertad de decisión de los Estados miembros de la UE; considera, sin embargo, que es necesaria una armonización más estricta en materia de utilización de escáneres de protección para crear un espacio europeo de seguridad aérea coherente;

18. Considera que cuando los Estados miembros instalen escáneres de protección, estos deberán ajustarse a las normas y los requisitos mínimos establecidos por la UE para todos los Estados miembros, sin perjuicio del derecho de estos a aplicar medidas más estrictas;

19. Considera que los Estados miembros deberían añadir puntos de control y personal de seguridad para garantizar que los pasajeros no se vean afectados por la instalación de escáneres de protección;

20. Estima que las personas que se someten a los controles deben poder decidir si desean pasar por los escáneres de protección y que, en caso de negarse, deben estar obligadas a someterse a sistemas de control alternativos que garanticen los mismos niveles de eficacia que los escáneres de protección y el pleno respeto de sus derechos y dignidad; subraya que la negativa a someterse a un escáner de protección no debe hacer recaer sospechas sobre el pasajero;

Miércoles 6 de julio de 2011

Salud

21. Recuerda que la legislación europea y nacional debe aplicarse respetando el principio del valor más bajo que pueda razonablemente alcanzarse (ALARA);
22. Pide a los Estados miembros que recurran a la tecnología menos perjudicial para la salud humana y que ofrezca soluciones aceptables para las preocupaciones de los ciudadanos en relación con la intimidad;
23. Considera que no puede aceptarse la exposición a dosis de radiaciones ionizantes acumulativas; opina, por consiguiente, que debe excluirse explícitamente la utilización de cualquier forma de tecnología que utilice radiaciones ionizantes en los controles de seguridad;
24. Pide a la Comisión que, en el marco del próximo programa marco de investigación, estudie la posibilidad de hacer uso de una tecnología que sea completamente inocua para todos los sectores de población y que, al mismo tiempo, garantice la seguridad de la aviación;
25. Pide a los Estados miembros que controlen periódicamente los efectos a largo plazo de la exposición a los escáneres de protección teniendo en cuenta los nuevos avances científicos y que comprueben su correcta instalación, su utilización adecuada y el buen funcionamiento de los mismos;
26. Insiste en la necesidad de tener debidamente en cuenta los casos específicos y de dar un trato equitativo y personalizado a los pasajeros vulnerables por razones de salud y de capacidad de comunicación, como por ejemplo las mujeres embarazadas, los niños, las personas de edad avanzada y las personas con discapacidad, y a los portadores de dispositivos médicos implantados (como pueden ser las prótesis ortopédicas o los marcapasos), así como a las personas que lleven medicamentos y/o dispositivos médicos necesarios para el cuidado de la salud (por ejemplo, jeringuillas, insulina, etc.);

Imágenes del cuerpo

27. Opina que sólo deben utilizarse figuras esquemáticas e insiste en que no deben producirse imágenes del cuerpo;
28. Insiste en que los datos generados por el proceso de control no deben utilizarse para otras finalidades que la de detectar artículos prohibidos, solo pueden utilizarse durante el periodo de tiempo necesario para el proceso de detección, deben destruirse inmediatamente después del paso de cada persona por el control de seguridad y no deben almacenarse;

Prohibición de la discriminación

29. Considera que las normas de funcionamiento deben garantizar la aplicación de un procedimiento aleatorio de selección y que no se seleccione a los pasajeros que han de pasar por un escáner de protección sobre la base de criterios discriminatorios;
30. Subraya que, en el marco del procedimiento de selección de pasajeros para su control por escáner o la negativa a someterse a dicho control, resulta inaceptable toda forma de selección por perfiles basada en, por ejemplo, el sexo, la raza, el color, el origen étnico, las características genéticas, la lengua, la religión o las creencias;

Protección de datos

31. Considera que todos los escáneres de protección deben utilizar una figura esquemática con objeto de proteger la identidad de los pasajeros y garantizar que no se pueda identificar a los pasajeros con imágenes de ninguna parte del cuerpo;

Miércoles 6 de julio de 2011

32. Subraya que la tecnología utilizada no debe poder almacenar ni salvar datos;
33. Recuerda que el uso de escáneres de protección debe respetar la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos;
34. Hace hincapié en que los Estados miembros que decidan utilizar escáneres de protección deberían tener la posibilidad, de conformidad con el principio de subsidiariedad, de aplicar normas más estrictas que las definidas en la legislación europea relativa a la protección de los ciudadanos y de sus datos personales;

Información a las personas escaneadas

35. Considera que las personas controladas deben recibir previamente toda la información pertinente, en especial sobre el funcionamiento del escáner en cuestión, las condiciones de protección del derecho a la dignidad, la intimidad y la protección de datos y la opción de rechazar el paso por el escáner;
36. Pide a la Comisión que incorpore a sus campañas informativas sobre los derechos de los pasajeros aéreos un capítulo que recoja asimismo los derechos de los pasajeros ante los controles de seguridad y los escáneres de protección;

Trato a las personas escaneadas

37. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen que los trabajadores de seguridad reciban formación específica sobre el uso de los escáneres de protección con objeto de respetar los derechos fundamentales de los pasajeros, su dignidad, la protección de los datos personales y la salud; considera, a este respecto, que un código de conducta podría ser una herramienta muy útil para el personal de seguridad encargado de utilizar los escáneres;

Financiación de la seguridad de la aviación

38. Recuerda su posición de 5 de mayo de 2010 sobre las tasas de protección de la aviación;
39. Considera que las tasas de protección deben ser transparentes y utilizarse solamente para cubrir los costes de seguridad, y que los Estados miembros que decidan aplicar medidas más estrictas deben financiar los costes adicionales que estas conlleven;
40. Insta al Consejo a que adopte inmediatamente una posición en primera lectura sobre las tasas de protección de la aviación, dada la estrecha relación existente entre la legislación sobre la seguridad aérea y la legislación sobre las tasas de protección de la aviación;
41. Recomienda que, en los billetes de todos los pasajeros, se indique el coste de las medidas de seguridad;

Prohibición de líquidos, aerosoles y geles (LAG)

42. Reitera y mantiene su posición de poner fin a la prohibición de transportar líquidos en 2013, tal como prevé la legislación de la UE; insta, por tanto, a todas las partes interesadas, la Comisión, los Estados miembros y el sector, a que colaboren estrechamente para garantizar, en interés de los pasajeros, la supresión de las restricciones al transporte de líquidos a bordo de los aviones;

Miércoles 6 de julio de 2011

43. Pide a los Estados miembros y a los aeropuertos que hagan todo lo necesario para disponer a tiempo de la tecnología adecuada, de manera que el fin de la prohibición de transportar líquidos en los términos previstos no implique una merma de la seguridad;

44. Considera, en este contexto, que todos los involucrados deberían hacer lo necesario para pasar de una prohibición de transportar líquidos, aerosoles y geles a un control de los mismos de la manera más satisfactoria y unificada posible, garantizando en todo momento los derechos de los pasajeros;

Medidas de seguridad para la carga

45. Considera que, sobre la base de un análisis de riesgo, la inspección de la carga y el correo debe ser proporcional a las amenazas que conlleva su transporte, y que se debe garantizar la seguridad adecuada, en especial cuando la carga y el correo se transportan en aviones de pasajeros;

46. Recuerda que no es factible escanear la carga al 100 %; pide a los Estados miembros que prosigan sus esfuerzos por aplicar el Reglamento (CE) n° 300/2008 y el correspondiente Reglamento de la Comisión (UE) n° 185/2010, con objeto de reforzar la seguridad a lo largo de toda la cadena de suministro;

47. Considera que el nivel de seguridad de la carga todavía es diferente entre los distintos Estados miembros y que, con objeto de poder instaurar un control de seguridad único, los Estados miembros deben asegurar la correcta aplicación de las medidas existentes en materia de carga y correo europeos, así como reconocer a los agentes autorizados por otro Estado miembro;

48. Opina que se han fortalecido las medidas de seguridad de los Estados miembros en relación con la carga aérea y el correo, así como las inspecciones de dichas medidas por parte de la Comisión Europea, y considera, por tanto, absolutamente esencial la elaboración de un informe técnico con objeto de detectar las debilidades del sistema actual de transporte de carga y las posibles soluciones a las mismas;

49. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que refuercen los controles y las inspecciones en relación con la carga aérea, incluidos los relacionados con la certificación de los agentes autorizados y de los cargadores conocidos; subraya, a tal efecto, la necesidad de contar con más inspectores a nivel nacional;

50. Subraya el potencial que ofrece la información aduanera para calcular el riesgo asociado a envíos específicos, y pide a la Comisión que prosiga su trabajo sobre el posible uso de los sistemas electrónicos aduaneros para objetivos de seguridad aérea, apoyándose en concreto en el sistema de la UE de control de las importaciones para mejorar la colaboración entre las autoridades aduaneras;

51. Pide a la Comisión que tome todas las medidas necesarias para garantizar un envío seguro de la carga procedente de terceros países desde su aeropuerto de partida y defina los criterios para detectar la carga de alto riesgo, determinando la responsabilidad de los distintos agentes;

52. Pide a la Comisión Europea que garantice que el programa de seguridad tenga en cuenta las particularidades de todos los actores afectados y armonice las medidas de seguridad relacionadas con el intercambio de correo y carga con la necesidad de asegurar una economía dinámica que siga favoreciendo los intercambios comerciales, la calidad de los servicios y el desarrollo del comercio electrónico;

53. Pide a la Comisión que proponga un sistema armonizado de formación inicial y continua del personal de seguridad en relación con la carga, con objeto de tener en cuenta los nuevos avances técnicos en materia de seguridad;

Miércoles 6 de julio de 2011

Relaciones internacionales

54. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que cooperen con la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y con los países terceros en lo relativo a la evaluación de los riesgos y los sistemas de inteligencia en materia de seguridad aérea;

55. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que promuevan unas normas reguladoras globales en el marco de la OACI con objeto de apoyar los esfuerzos de los terceros países por aplicar dichos estándares, avanzar hacia un reconocimiento mutuo de las medidas de seguridad y perseguir el objetivo de un control de seguridad único efectivo;

*

* *

56. Considera que el procedimiento de comitología es inadecuado en el sector de la seguridad de la aviación, al menos en cuanto a las medidas que repercuten en los derechos de los ciudadanos, y pide que se involucre plenamente al Parlamento a través de la codecisión;

57. Espera que la Comisión presente una propuesta legislativa a lo largo de la presente legislatura sobre la adaptación del Reglamento (CE) n° 300/2008, de manera que tenga en cuenta la declaración de la propia Comisión Europea, de 16 de diciembre de 2010, en el contexto de la adopción del Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución de la Comisión;

58. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.

Las mujeres y la dirección de las empresas

P7_TA(2011)0330

Resolución del Parlamento Europeo, de 6 de julio de 2011, sobre las mujeres y la dirección de las empresas (2010/2115(INI))

(2013/C 33 E/14)

El Parlamento Europeo,

- Vistas la Cuarta Conferencia Mundial sobre la Mujer, celebrada en Pekín en septiembre de 1995, la Declaración y la Plataforma de acción adoptadas en Pekín y los subsiguientes documentos sustantivos aprobados en las sesiones especiales de las Naciones Unidas Pekín + 5, Pekín + 10 y Pekín 15 sobre otras acciones e iniciativas para poner en práctica la Declaración y el Programa de Acción de Pekín, acciones aprobadas, respectivamente, el 9 de junio de 2000, el 11 de marzo de 2005 y el 12 de marzo de 2010,
- Vista la Convención de las Naciones Unidas de 1979 sobre la eliminación de todas las formas de discriminación contra la mujer (CEDCM),
- Vista la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948,
- Vista la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 1, 2, 3, 4, 5, 21 y 23,
- Visto el artículo 2 del Tratado de la Unión Europea, que hace hincapié en valores comunes a los Estados miembros, en particular el pluralismo, la no discriminación, la tolerancia, la justicia, la solidaridad y la igualdad entre hombres y mujeres,