

LT

LT

LT



EUROPOS KOMISIJA

Briuselis, 2010.6.15
KOM(2010) 311 galutinis

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Dėl kūno skenerių naudojimo ES oro uostuose

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Dėl kūno skenerių naudojimo ES oro uostuose

(Tekstas svarbus EEE)

1. IŽANGA

1. Šiame komunikate nagrinėjami klausimai, susiję su tuo, kad pagal nacionalinius teisės aktus Europos Sąjungos oro uostuose vis daugiau naudojami kūno skeneriai. Šiuo metu Europoje naudojamų skenerių standartai skiriasi, todėl yra didelis pavojus, kad suskaidžius pagrindines ES piliečių teises piliečiams gali būti sunkiau naudotis laisvo judėjimo teisėmis ir kiltų dar didesnis susirūpinimas dėl naujų saugumo technologijų poveikio sveikatai. Kūno skeneriai Europos oro uostuose naudojami išimties tvarka, tačiau aiškėja poreikis spręsti šiuos klausimus greitai ir rasti bendrą sprendimą.
2. Šiame komunikate nagrinėjami argumentai, kad suderintas metodas, kurį taikant kūno skenerius būtų galima naudoti oro uostuose, gali būti grindžiamas tik bendraisiais Europos aviacijos saugumo standartais. Jame paaiškinta, kaip toks suderintas metodas turi atitikti pagrindinių ES teisių standartus ir bendrą sveikatos apsaugos lygį, kad šią technologiją būtų galima įrašyti į esamą tinkamos asmenų patikros įrangos oro uostuose sąrašą.

2. BENDROSIOS APLINKYBĖS

2.1. Aviacijos saugumo aplinkybės

3. Bendroji Europos aviacijos saugumo politika parengta po 2001 m. rugsėjo 11 d. išpuolio. Iki 2001 m. už aviacijos saugumą atsakė pavienės valstybės. Po šio išpuolio parengta Bendrijos politika ir pradėtas gerokai aktyvesnis tarptautinis bendradarbiavimas saugumo klausimais. Dideli saugumo incidentai paskatino tarptautinio lygio diskusijas ir atsakomąsias priemones.
4. 2001 m. gruodžio mėn. sulaikius teroristą su sprogmenimis batų pakulnėse, kai kurios valstybės narės nustatė specialias geresnio batų tikrinimo priemones. 2006 m. bandyta kelis virš Atlanto vandenyno skrendančius orlaivius susprogdinti skystaisiais sprogmenimis, todėl Europoje ir kai kuriose kitose valstybėse uždrausta į lėktuvų salonus įsinešti skysčius.
5. 2009 m. gruodžio 25 d. bandymas paslėptais sprogmenimis įvykdyti teroristinį išpuolį oro vežėjo „Northwest Airlines“ orlaivyje, skrendančiame maršrutu Nr. 253 Amsterdamas–Detroitas, privertė atkreipti dėmesį į tai, kad asmenų gabenami pavojingi nemetaliniai daiktai gali būti neaptikti naudojantis įprasta oro uostų metalo aptikimo įranga. Todėl kelios valstybės nedelsdamos ėmėsi priemonių, kad būtų sparčiau kuriamos ir, jei įmanoma, diegiamos pažangesnės technologijos, kurias

taikant galima aptikti nemetalinius ir skystuosius sprogmenis. Papildomos saugumo priemonės taikomos tikrinant skrydžių į JAV keleivius.

6. Iš šių incidentų aiškėja, kad atsiranda naujų aviacijos saugumo pavojų, tačiau tradicinių oro uostuose naudojamų saugumo technologijų nepakanka tiems pavojams veiksmingai pašalinti. Todėl kai kurios ES valstybės narės savo oro uostuose ėmė bandyti ir diegti kūno skenerius. Šios veiklos pasekmė – Europos Sąjungoje taikomos skirtingos taisyklės.
7. Jau kurį laiką Europos Sąjungoje nagrinėjamas kūno skenerių veiksmingumas, taip pat jų galimas poveikis sveikatai ir įtaka pagrindinėms teisėms. Dabar valstybės narės ir oro uostai kiekvienu konkrečiu atveju sprendžia, ar ir kaip oro uostuose naudoti kūno skenerius (žr. kitą skirsnį); siekiant sąlygas suvienodinti kūno skenerių naudojimas turi būti grindžiamas bendraisiais standartais, kuriuose būtų nustatyti pagrindiniai aptikimo veiksmingumo reikalavimai ir garantijos, kad bus laikomasi Europos pagrindinių teisių ir sveikatos apsaugos nuostatų.
8. Šiame komunikate siekiama pateikti faktus, kurie svarbūs aptariant pagrindinius klausimus, susijusius su galimu kūno skenerių, kaip asmenų patikros priemonės ES oro uostuose, naudojimu.

2.2. Nevienoda valstybių narių patirtis

9. Pagal ES teisės aktus valstybės narės kūno skenerius savo oro uostuose i) gali naudoti remdamosi savo teise taikyti griežtesnes priemones nei galiojantys ES reikalavimai arba ii) gali laikinai naudoti remdamosi savo teise atlikti ne ilgiau kaip 30 mėnesių trunkančius naujų techninių procesų arba metodų bandymus¹.
10. Įrangą galima bandyti siekiant įvertinti naujas technologijas; kūno skeneriai, kaip pagrindinė keleivių patikros priemonė, oficialiai išbandyti Suomijoje (Helsinkio Vantos oro uoste), Jungtinėje Karalystėje (Londono Hitrou oro uoste) ir bandomi Jungtinėje Karalystėje (Mančesterio oro uoste)² ir Nyderlanduose (Amsterdamo Schipholio oro uoste). Bandymas neseniai pradėtas Prancūzijoje³ ir Italijoje⁴. Komisijos duomenimis, kitose valstybėse narėse kūno skeneriai nenaudojami.
11. Šiuo metu sąlygos Europoje nevienodos, nes patikra kūno skeneriais, jei jie naudojami, valstybių narių oro uostuose nevykdoma metodiškai ir vienodai. Be to, nesuderintos nacionaliniu lygiu reguliuojamos jų veikimo sąlygos. Todėl papildomas nebūtinas tikrinimas trukdo keleiviams, nes jiems netaikomas vienintelės saugumo patikros principas (angl. *principle of one stop security*).

¹ Teisinis pagrindas – Komisijos reglamento (ES) Nr. 185/2010 12.8 skyrius „Tikrinimo taikant naujas technologijas metodai“ (anksčiau Komisijos reglamento (EB) Nr. 820/2008 4 straipsnis).

² 2010 m. gegužės 3 d. duomenimis.

³ 2010 m. vasario 22 d. Prancūzijoje pradėta savanoriškai tikrinti skrydžių į Jungtines Amerikos Valstijas keleivius. Aktyvioji milimetrinių bangų technologija naudojama Paryžiaus Šarlio de Golio oro uosto 2E terminale.

⁴ Italijoje bandomi dviejų tipų skeneriai – mažos energijos rentgeno įrenginiai bei aktyvieji milimetrinių bangų įrenginiai. Pastarieji įrenginiai Romos ir Milano oro uostuose bus bandomi šešias savaites.

2.3. Kūno skenerių naudojimo ES oro uostuose klausimai

12. Per pastaruosius metus pareikštas susirūpinimas dėl tikrinimo kūno skeneriais oro uostuose visų pirma susijęs su dviem dalykais, t. y. kūno atvaizdų darymu ir rentgeno spinduliuotės naudojimu. Pirma, dar visai neseniai visais kūno skeneriais buvo daromi tikrinamo asmens kūno atvaizdai, kad tokių atvaizdų tikrintojas galėtų įvertinti, ar tikrinamas asmuo neturi daiktų, kuriuos draudžiama įsinešti į orlaivio saloną. Antra, draudžiamiems daiktams aptikti naudojami kai kurių technologijų kūno skeneriai skleidžia nedideles jonizuojančiosios (rentgeno) ir nejonizuojančiosios spinduliuotės dozes. Visų pirma klausimų dėl sveikatos kyla dėl naudojamos jonizuojančiosios spinduliuotės.
13. Jau yra technologijų, kurias taikant nedaromi atvaizdai ir neskleidžiama spinduliuotė, tačiau dėl pirmiau iškeltų dviejų klausimų imta aktyviai diskutuoti, ar kūno skeneriai suderinami su pagrindinėmis teisėmis bei visuomenės sveikatos principais ir Europos Sąjungoje galiojančiais teisės aktais.
14. Visi ES teisės aktai, įskaitant teisės aktus dėl aviacijos saugumo, ir jų taikymas turi būti visiškai suderintas su pagrindinėmis teisėmis ir ES teisės aktais nustatytais ir saugomais sveikatos standartais.
15. Pagrindinės teisės saugomos Europos Sąjungos pagrindinių teisių chartija ir keliais antriniais ES teisės aktais. Dėl kūno skenerių būtina pirmiausia priminti dalykus, susijusius su žmogaus orumu (1 straipsnis), teise į privatų ir šeimos gyvenimą (7 straipsnis), asmens duomenų apsauga (8 straipsnis), minties, sąžinės ir religijos laisve (10 straipsnis), diskriminacijos uždraudimu (21 straipsnis), vaiko teisėmis (24 straipsnis) ir sveikatos apsauga apibrėžiant ir vykdant visą Europos Sąjungos politiką ir veiklą (35 straipsnis).
16. Chartija ir antriniais teisės aktais nustatytų teisių užtikrinimas iš esmės netrukdo priimti šių teisių suvaržymo priemonių. Tačiau bet kuris apribojimas privalo turėti teisinį pagrindą, o nustatant apribojimus turi būti atsižvelgta į šių teisių esmę. Apribojimas turi būti pagrįstas, t. y. būtinas ir tinkamas Europos Sąjungos pripažintų visuomenės interesų (pavyzdžiui, aviacijos saugumo) tikslams pasiekti ir atitikti proporcingumo principą.
17. Dėl sveikatos apsaugos, ypač dėl jonizuojančiosios spinduliuotės naudojimo, pasakytina, kad pagal Euratomo sutartį priimtuose Europos teisės aktuose, kuriais nustatytos spinduliuotės (vienkartinės ir metinės) dozės, reikalaujama teisiškai pagrįsti žmonių apšvitą ir nurodyta taikyti apsaugos priemonės, kad apšvita būtų kuo mažesnė.
18. Apšvita tam tikra (taip pat ir jonizuojančiąja) spinduliuote yra kasdienis reiškinys. Be to, nedidelė žmonių apšvita savaime nėra uždrausta, tačiau valstybės narės privalo įrodyti kiekvienos kategorijos atvejų atitikti ES teisės aktų principams. Dėl dažnos ir nemedicininės (pavyzdžiui, darbuotojų) apšvitos gali būti taikomos griežtesnės taisyklės.

2.4. Aviacijos saugumo teisės aktai ir pagrindiniai principai

19. Europos teisės aktai, kuriais nustatyti bendrieji aviacijos saugumo standartai, priimti 2002 m.⁵ Iš pradžių šie teisės aktai beveik visiškai sutapo su Čikagos konvencijos⁶ 17 priede nustatytais tarptautiniais aviacijos saugumo standartais, kuriuos toliau plėtojo Tarptautinė civilinės aviacijos organizacija (ICAO). Gana greitai atsirado poreikis Europos taisyklės suderinti geriau, todėl buvo priimti keli įgyvendinimo teisės aktai⁷. Galiojusios taisyklės nuo 2010 m. balandžio 29 d. pakeistos iš esmės persvarstytais pagrindiniais Europos teisės aktais.
20. Pagrindinis Europos ir tarptautinių taisyklių principas yra neleisti, kad pavojingi daiktai, pavyzdžiui, ginklai, peiliai arba sprogmenys („draudžiami daiktai“), būtų įnešti į orlaivį. Dėl šios priežasties būtina tikrinti visus iš ES oro uostų išvykstančius arba iš trečiųjų šalių atvykstančius ir ES oro uostuose į kitus orlaivius persėdančius keleivius, taip pat visus taip išvežamus arba atvežtus ir į kitus orlaivius perkraunamus bagažo ir krovinių vienetų, siekiant užtikrinti, kad draudžiami daiktai nepatektų į saugomas oro uostų zonas ir (arba) į orlaivius. Kiti aviacijos saugumo teisės aktų elementai: 1) Komisijai ir už aviacijos saugumą atsakingoms valstybių narių institucijoms suteikti kontrolės įgaliojimai (ir pareigos), kad oro uostuose būtų visada užtikrinta taisyklių atitiktis, 2) valstybėms narėms suteikta galimybė didesnio pavojaus atveju nustatyti griežtesnes saugumo priemones ir 3) reguliariai kelis kartus per metus rengiami koordinavimo pasitarimai aviacijos saugumo klausimais su valstybių narių ekspertais ir sektoriaus atstovais.
21. Pagal šią bendrą reguliavimo sistemą Europos Sąjungoje galima taikyti vienintelės saugumo patikros principą, svarbiausią būdą, kuriuo sektoriaus atstovai ir keleiviai gali lengviau įvykdyti saugumo reikalavimus. Vadinas, iš ES oro uosto atvykstančių ir į kitą orlaivį persėdančių keleivių (arba atvežamo ir į kitą orlaivį perkraunamo bagažo ar krovinio) dar kartą tikrinti nereikia⁸. Vienintelės saugumo patikros principas sėkmingai taikomas trečiosiose šalyse⁹, kuriose užtikrinamas lygiavertis aviacijos saugumo lygis. Derinamas šio principo taikymas kitose šalyse.

2.5. Aviacijos saugumo srities ilgojo laikotarpio klausimai

22. Vyksta diskusijos dėl būsimų aviacijos saugumo srities priemonių. Per pastaruosius metus dėl šių priemonių gerokai pakeista oro uostų veikla ir skrydžių vykdymas. Tačiau saugumas – ne vienintelis oro uostų veiklos tikslas.
23. Europos oro uostai yra išorinių ES ribų dalis. Šiuo atžvilgiu juose, be aviacijos saugumo užduočių, vykdoma daug kitų visuomenei svarbių darbų, veikia imigracijos ir muitinės tarnybos, taip pat padedama kovoti su nusikalstamumu (pavyzdžiui,

⁵ 2002 m. gruodžio 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 2320/2002, nustatantis civilinės aviacijos saugumo bendrąsias taisykles, OL L 355, 2002 12 30.

⁶ 1944 m. gruodžio 7 d. pasirašyta Tarptautinė civilinės aviacijos konvencija.

⁷ Svarbiausi įgyvendinimo teisės aktai: 2003 m. balandžio 4 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 622/2003, nustatantis priemones bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti (OL L 89, 2003 4 5), pakeistas 2008 m. rugpjūčio 8 d. Reglamentu (EB) Nr. 820/2008, kuriuo nustatomos priemonės bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti (OL L 221, 2008 8 19).

⁸ Vienintelės saugumo patikros principą taiko dauguma valstybių narių.

⁹ Šveicarija, Norvegija ir Islandija.

narkotikų kontrabanda, prekyba žmonėmis, pinigų padirbinėjimu ir t. t.). Tie patys civilinės aviacijos srities saugumo metodai ir (arba) technologijos gali būti taikomi įvairiais tikslais¹⁰, tačiau dažniausiai skirtingoms užduotims atlikti reikalingi specialūs tikrinimo ir kontrolės metodai. Dėl kiekvieno teisės aktų pakeitimo ar kiekvienos naujos užduoties paprastai atsiranda papildomų priemonių, kurių įtaką patiria kiekvienas orlaivių keleivis. Todėl pagrįstai klausiama, ar efektyvu aviacijos saugumą gerinti reikalaujant po kiekvieno incidento taikyti naujas papildomas saugumo priemones.

24. Iš tiesų vis dažniau įsitikinama, kad po kiekvieno incidento reikalauti papildomai taikyti naujas saugumo priemones ir technologijas yra neefektyvu. Saugumo patikros punktuose įdiegiama tiek daug naujos įrangos ir vykdoma tiek naujai parengtų saugumo užduočių, kad kyla papildomų sunkumų. Būtinai labiau holistinis metodas, kurio būsimi pagrindiniai elementai būtų geresnis keitimasis informacija ir žmogiškojo veiksnio analizė, pavyzdžiui, keleivių elgesio stebėjimas.
25. Vykdamas Komisijos Europos saugumo mokslinių tyrimų programą remiamas naujų aviacijos saugumo technologijų kūrimas ir bus stebima tolesnė kūno skenerių raida.

3. ES APLINKYBĖS

3.1. Aviacijos saugumo įrangos ir kontrolės metodų teisinis pagrindas

26. Pagal pagrindinius ES aviacijos saugumo teisės aktus¹¹ valstybėms narėms ir (arba) oro uostams pateikiamas tikrinimo ir kontrolės metodų ir technologijų sąrašas, iš kurio jie privalo pasirinkti būtinus elementus, kad savo aviacijos saugumo užduotis atliktų veiksmingai ir našiai.
27. Galiojančiuose teisės aktuose nenumatyta galimybės vietoj kurio nors pripažinto tikrinimo būdo ir technologijos oro uostuose metodiškai naudoti kūno skenerius. Kūno skeneriai, kaip papildoma tinkama aviacijos saugumo užtikrinimo priemonė, galėtų būti naudojami pagal Komisijos sprendimą¹², kuriam pritartę valstybės narės ir Europos Parlamentas. Tačiau valstybės narės turi teisę kūno skenerius bandyti oro

¹⁰ Pavyzdžiui, pasai gali būti tikrinami dėl imigracijos priežasčių, taip pat kovojant su kriminaliniais arba kitokiais nusikaltimais. Pavyzdžiui, draudimu keleiviams turėti ginklų užtikrinamas aviacijos saugumas ir sauga bei saugumas orlaiviuose apskritai (aviacijos saugumo ir saugumo orlaiviuose skirtumas nėra visiškai aiškus).

¹¹ ES aviacijos saugumo teisės aktai (2010 m. balandžio 29 d. duomenimis): (taikomi visi) 2008 m. kovo 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 300/2008 dėl civilinės aviacijos saugumo bendrųjų taisyklių ir panaikinantį Reglamentą (EB) Nr. 2320/2002 (OL L 97, 2008 4 9), 2009 m. balandžio 2 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 272/2009, kuriuo papildomi Europos Parlamento ir Tarybos Reglamentas (EB) Nr. 300/2008 priede nustatyti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos saugumo standartai (OL L 97, 2009 4 3), ir, galiausiai, vadinamasis įgyvendinimo teisės aktų rinkinys, kuriame yra 2010 m. kovo 4 d. Komisijos reglamentas (ES) Nr. 185/2010, kuriuo nustatomos išsamios priemonės bendriesiems pagrindiniams aviacijos saugumo standartams įgyvendinti (OL L 55, 2009 3 5), ir kiti įgyvendinimo teisės aktai.

¹² Dėl Komisijos reglamento (EB) Nr. 272/2009 keitimo; pagal komitologijos procedūrą.

uostuose¹³ arba naudoti kaip griežtesnę saugumo užtikrinimo priemonę nei ES teisės aktais nustatytos priemonės¹⁴.

3.2. 2008 m. Komisijos pasiūlymas ir tolesnės priemonės

28. Remdamasi teigiamu valstybių narių aviacijos saugumo ekspertų balsavimo rezultatu¹⁵, 2008 m. rugsėjo 5 d. Komisija Tarybai ir Europos Parlamentui pasiūlė reglamento dėl pagrindinių tikrinimo reikalavimų, kurie vėliau bus plėtojami įgyvendinimo teisės aktuose, projektą. Tame teisės akte pateiktas tikrinimo metodų ir technologijų sąrašas, į kurį kūno skeneriai įtraukti kaip viena iš pripažintų keleivių tikrinimo priemonių.
29. 2008 m. spalio 23 d. Europos Parlamentas priėmė rezoliuciją dėl susisiektimo oru saugumo užtikrinimo priemonių ir kūno skaitytuvų poveikio žmogaus teisėms, privatumui, asmens orumui ir duomenų apsaugai, kurioje reikalaujama situaciją išnagrinėti nuodugniau¹⁶. Komisija sutiko šiuos klausimus svarstyti toliau ir išbraukė kūno skenerius iš savo pradinio teisės akto pasiūlymo. Teisės akto pasiūlymas tapo Komisijos reglamentu (EB) Nr. 272/2009¹⁷, taikomu nuo 2010 m. balandžio 29 d., kuria įsigaliojo naujų aviacijos saugumo teisės aktų rinkinys.
30. Atsižvelgdama į Europos Parlamento rezoliuciją ir siekdama atlikti tolesnį situacijos vertinimą, Komisija surengė suinteresuotųjų šalių susitikimą¹⁸, o 2008 m. pabaigoje pradėjo viešą konsultaciją. Informaciją ir savo nuomones dėl kūno skenerių, kaip aviacijos saugumo užtikrinimo technologijos, Komisijai pateikė maždaug 60 suinteresuotųjų šalių. Apskritai nuomonės dėl kūno skenerių galimybių teigiamos, tačiau nerimauta dėl esamų technologinių sprendimų įtakos pagrindinėms teisėms ir poveikio sveikatai.
31. 2009 m. Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnas (EDPS), pagal 29 straipsnį įsteigta darbo grupė ir Pagrindinių teisių agentūra (FRA)¹⁹ pareiškė išlygų dėl kūno skenerių, kuriais daromi tikrinamų asmenų atvaizdai, nes manyta, kad tokių atvaizdų įtaka keleivių privatumui ir duomenų apsaugai didelė. Jų nuomone, kūno skeneriai galėtų būti laikomi tinkama priemone, jei pagal duomenų apsaugos reikalavimus būtų deramai nustatyta, kad juos naudoti būtina, ir jei būtų garantuojamos asmenų teisės oro uostuose²⁰. 2010 m. Europos duomenų apsaugos

¹³ Komisijos reglamentas (EB) Nr. 185/2010; pagal galiojančius ES teisės aktus kūno skeneriai jau naudojami Italijoje, Jungtinėje Karalystėje, Nyderlanduose, Prancūzijoje ir Suomijoje.

¹⁴ Reglamento (EB) Nr. 300/2008 6 straipsnis dėl griežtesnių priemonių.

¹⁵ 2008 m. liepos 9–10 d. Aviacijos saugumo komiteto posėdis.

¹⁶ 2008 m. Europos Parlamento rezoliucijoje Nr. 521 Komisijos reikalaujama atlikti poveikio pagrindinėms teisėms vertinimą, konsultuotis su Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūnu (EDPS), pagal 29 straipsnį įsteigta darbo grupė ir Pagrindinių teisių agentūra (FRA), atlikti mokslinį ir medicininį galimo šių technologijų poveikio sveikatai vertinimą, atlikti ekonominį, komercinį ir rentabilumo poveikio įvertinimą.

¹⁷ 2009 m. balandžio 2 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 272/2009, kuriuo papildomi Reglamento (EB) Nr. 300/2008 Europos Parlamento ir Tarybos priede nustatyti bendrieji pagrindiniai civilinės aviacijos saugumo standartai, OL L 91, 2009 4 3, p. 7.

¹⁸ Pirmas darbo grupės posėdis įvyko 2008 m. gruodžio 12 d.

¹⁹ Darbo grupė asmenų apsaugai tvarkant asmens duomenis sudaryta pagal Direktyvos 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo 29 straipsnį.

²⁰ Žr., pavyzdžiui, pagal 29 straipsnį sudarytos darbo grupės pirmininko 2009 m. vasario 11 d. raštą Energetikos ir transporto generaliniam direktoratui ir pridėtus konsultacijų dokumentus.

priežiūros pareigūnas konstatavo, kad yra kūno skenerių modelių, kurie, tikėtina, geriau atitinka ES teisės aktus ir pirmiau minėtą Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno ir pagal 29 straipsnį įsteigtos darbo grupės priimtą nuomonę²¹.

4. KŪNO SKENERIAI KAIP SAUGUMO STIPRINIMO PRIEMONĖ

4.1. Kas yra kūno skeneriai ir kaip jie gali būti naudojami aviacijos saugumui užtikrinti?

32. Kūno skeneris – tai bendras po drabužiais paslėptų daiktų aptikimo technologiją įvardijantis terminas. Visiems nuo žmogaus odos besiskiriantiems daiktams aptikti naudojama kelių rūšių spinduliuotė, kuri skiriasi bangų ilgiu ir išspinduliuotąja energija. Kūno skeneriai galėtų būti naudojami keleiviams oro uostuose tikrinti vietoj dabartinės stacionariosios metalo aptikimo įrangos, kuria aptinkami beveik visi peiliai arba ginklai, nes tokiais skeneriais galima aptikti metalinius ir nemetalinius daiktus, taip pat ir plastinius bei skystuosius sprogmenis.
33. Kūno skeneriu patikrinto asmens iš esmės nereikia kitaip apieškoti ar tikrinti. Dabar naudojama stacionarioji metalo aptikimo įranga neskirta nemetaliniams daiktams aptikti, todėl tikrintojams tenka keleivius apieškoti rankomis, kad būtų gauti tikrinimui kūno skeneriais prilygstantys rezultatai
34. Todėl aviacijos saugumo srityje vietoj stacionariosios metalo aptikimo įrangos ir didžia dalimi vietoj keleivių apieškojimo rankomis galėtų būti naudojami kūno skeneriai.

4.2. Technologija

35. Kuriamos įvairios kūno skenerių technologijos. Naudojamų ir rinkoje parduodamų kūno skenerių veikimas paprastai pagrįstas viena iš šių technologijų:
- (1) **Pasyviosios milimetrinių bangų sistemos.** Pasyviosios milimetrinių bangų sistemos atvaizdą formuoja iš kūno skleidžiamos arba iš aplinkos objektų atspindėtos gamtinės milimetrinių bangų spinduliuotės. Šiomis spinduliuotės neskleidžiančiomis sistemomis gaunami apytiksliai ir neryškūs kūno atvaizdai; paslėpti (ypač didesni) metaliniai arba nemetaliniai daiktai paprastai matomi aiškiai.
 - (2) **Aktyviosios milimetrinių bangų sistemos.** Aktyviosios milimetrinių bangų sistemos į kūną spinduliuoja apytiksliai 30–300 GHz dažnio trumpąsias radijo bangas, o atvaizdą formuoja iš atspindėtųjų radijo bangų. Aktyviosiomis milimetrinių bangų sistemomis gaunami metalinių ir nemetalinių daiktų didelės skyros atvaizdai, kuriuose taip pat įžiūrimas tikrinamo asmens kūno paviršius.

²¹ Europos duomenų apsaugos priežiūros pareigūno atsakymas dėl naujausių įvykių kovos su terorizmu politikos srityje (kūno skeneriai, skrydis į Detroitą), pateiktas 2010 m. sausio 27 d. Europos Parlamento Europos Piliečių laisvių, teisingumo ir vidaus reikalų komiteto (LIBE) posėdyje Briuselyje.

- (3) **Rentgeno spindulių atgalinės sklaidos sistemos.** Atgalinės sklaidos sistemos apšviečia kūną nedidele rentgeno spindulių doze ir matuoja atgalinę spinduliuotės sklaidą, kad suformuotų dvimatį kūno atvaizdą. Atgalinės sklaidos sistemomis gaunami metalinių ir nemetalinių daiktų didelės skynos atvaizdai. Atvaizde taip pat įžiūrimas tikrinamo asmens kūno paviršius.
- (4) **Rentgenografijos sistemos.** Rentgenografijos sistemose atvaizdams, panašiams į medicininės rentgenogramas, formuoti naudojama rentgeno spinduliuotė, kuri skverbiasi per drabužius ir kūną. Taikant šią technologiją galima taip pat aptikti prarytus arba kūno ertmėse paslėptus metalinius ir nemetalinius daiktus.
36. Šios keturios technologijos naudotos ir kitais tikslais. Jos ne vienerius metus bandomos oro uostuose ir vertinamas jų tinkamumas naudoti aviacijos saugumo srityje. Iki šiol dauguma naudojamų arba ketinamų naudoti sistemų yra aktyviosios milimetrinių bangų sistemos ir rentgeno spindulių atgalinės sklaidos sistemos. Rentgeno spindulių atgalinės sklaidos sistemos diegiamos ir naudojamos visų pirma Jungtinėse Amerikos Valstijose ir Jungtinėje Karalystėje. Aktyviosios milimetrinių bangų sistemos testuojamos Nyderlandų Schipholio oro uoste ir demonstruotos Prancūzijos Šarlio de Golio oro uoste; artimiausiais mėnesiais tokios sistemos bus įdiegtos Jungtinėse Amerikos Valstijose greta rentgeno spindulių atgalinės sklaidos sistemų. Dėl didelės spinduliuotės dozės rentgenografijos sistemos aviacijos saugumo tikslais Europoje nenaudojamos ir jų naudoti nenumatyta.
37. Yra kelios naujos sistemos, pagrįstos aktyviosios arba pasyviosios nejonizuojančiosios spinduliuotės technologijomis, tačiau jos arba dar kuriamos, arba nuodugniai nepatikrintos. Visapusiškai neįvertinta, ar kuri iš jų tinkama naudoti aviacijos saugumo patikros punktuose. Pagrindinės technologijos:
- (5) aktyviosios ir pasyviosios submilimetrinių bangų vaizdo sistemos,
- (6) aktyviosios ir pasyviosios terahercinių bangų vaizdo sistemos,
- (7) infraraudonųjų šilumos spindulių vaizdo sistemos,
- (8) garso bangų vaizdo sistemos.
38. Visos šios technologijos, taip pat ir kitos pridėtinės technologijos, pavyzdžiui, molekulių analizė sprogmenims ir narkotinėms medžiagoms aptikti, ateityje gali turėti techninių ir veikimo privalumų, tačiau dar nėra parengtos rinkai. Jų galimai naudai ir tos naudos mastui nustatyti reikės tolesnių tyrimų, taip pat jas reikės nuodugniai patikrinti veikimo bandymais laboratorijose ir naudojimo bandymais oro uostuose. Būtina priminti, kad 6 (aktyviosios terahercinių bangų vaizdo sistemos), 7 ir 8 punktuose nurodytos infraraudonosios spinduliuotės technologijos turi visiškai atitikti Direktyvą 2006/25/EB²². Infraraudonosios spinduliuotės technologijos veiksmingumo bandymai atliekami JAV laboratorijose.

²² 2006 m. balandžio 5 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2006/25/EB dėl būtiniausių sveikatos ir saugos reikalavimų, susijusių su fizikinių veiksnių (dirbtinės optinės spinduliuotės) keliama rizika darbuotojams (19-oji atskira direktyva, kaip apibrėžta Direktyvos 89/391/EEB 16 straipsnio 1 dalyje), OL L 114, 2006 4 24, p. 38.

4.3. Bandymų rezultatai ir kūno skenerių naudojimas ES oro uostuose kitais tikslais

39. Kai kurios bandymus atlikusios valstybės narės²³ pranešė Komisijai, kad kūno skeneriai yra tinkama esamų tikrinimo metodų alternatyva, atsižvelgiant į daiktų iš įvairių medžiagų aptikimo efektyvumą, didesnę keleivių pralaidumą, bendrą keleivių pritarimą ir didesnę patogumą darbuotojams. Taikant veiklos protokolus, kurių reikalaujama pagal valstybėse narėse išduodamą bandymo oro uoste leidimą, gauta teigiamų rezultatų, susijusių su sveikata, sauga ir privatumu.

4.4. Tarptautinės aplinkybės

40. Kūno skeneriai diegiami viso pasaulio oro uostuose. Jungtinėse Amerikos Valstijose 41 oro uoste maždaug 200 kūno skenerių naudojami kaip pagalbinė tikrinimo priemonė. 2010 ir 2011 m. tokios įrangos bus įdiegta daugiau. Jungtinėse Amerikos Valstijose planuojama iki 2014 m. pagaminti ir įdiegti 1 800 kūno skenerių, kurie bus palaipsniui pradėti naudoti kaip pagrindinė tikrinimo priemonė, o ne pagalbinė priemonė arba priemonė, kuri naudojama tik gavus pavojaus signalą.
41. Kanadoje naudojama 15 įrenginių. 2011 m. planuojama įdiegti iš viso 44 kūno skenerius. Rusijos oro uostuose kūno skeneriai naudojami nuo 2008 m., ateityje jų bus įdiegta daugiau. 2010 m. vasario mėn. Australijos vyriausybė paskelbė ketinanti kūno skenerius oro uostuose diegti nuo kitų metų.
42. Kitose valstybėse svarstoma, ar diegti kūno skenerius, pavyzdžiui, Japonijoje ketinama naudoti aktyviuosius ir pasyviuosius milimetrinių bangų įrenginius. Be to, kūno skenerius ketinama taip pat diegti Nigerijoje, Indijoje, Pietų Afrikoje ir Kenijoje. Šia technologija taip pat domimasi Kinijoje (įskaitant Honkongą) ir Pietų Korėjoje.

5. PAGRINDINIAI KLAUSIMAI

5.1. Aptikimo kokybė ir naudojimo aspektai

43. Aptikimo kokybė – tai kūno skenerio pajėgumas aptikti draudžiamų daiktų, kuriuos tikrinamas asmuo slepia prie kūno arba drabužiuose, vaizdus.
44. Kūno skenerių bandymo metodikas parengė kelios organizacijos, pavyzdžiui, Europos civilinės aviacijos konferencijos (ECAC) parengta ir nuo 2008 m. lapkričio mėn. taikoma bendroji bandymo metodika (angl. *Common Testing Methodologies*, CTM)). JAV vidaus saugumo departamento Transporto saugumo administracija (TSA) ir Kanados oro susisiekimo saugumo tarnyba (CATSA) taip pat parengė ir taiko bandymo procesus naudojimo efektyvumui ir aptikimo kokybei patikrinti.
45. Iš laboratorinių tyrimų, atliktų bandant kūno skenerius kelių valstybių oro uostuose, duomenų aiškėja patikimo aptikimo rodikliai, ypač didesnė (palyginti su stacionariąja metalo aptikimo įranga) tikimybė, kad bus aptikti nemetaliniai daiktai ir skysčiai. Nors klausiamo, ar 2009 m. gruodžio 25 d. skrydžio į Detroitą incidentą buvo galima sutrukdyti, jei keleiviai būtų buvę patikrinti kūno skeneriais, aišku, kad

²³ Jungtinė Karalystė, Nyderlandai ir Suomija.

tikimybė aptikti pavojingus daiktus būtų buvusi gerokai didesnė naudojant šiuolaikinių technologijų kūno skenerius, ir tokie skeneriai labai pagerintų mūsų prevencines galimybes.

46. Geresnė aptikimo kokybė galėtų būti užtikrinta ir tuo atveju, jei keleiviai būtų kruopščiai apieškami rankomis. Tačiau laikoma, kad apieškant rankomis braunamasi į privačią erdvę, todėl šio tikrinimo būdo nemėgsta nei keleiviai, nei tikrintojai. Gali skirtis apieškojimo kokybė, be kitų priežasčių, dėl didelio tikrintinų keleivių skaičiaus, ypač dideliuose oro uostuose esamomis sąlygomis. Todėl gali atsirasti saugumo spragų.
47. Be geresnės nemetalinių daiktų ir skysčių aptikimo kokybės, tikimasi, kad naudojami kūno skeneriai padės užtikrinti reikiamą keleivių pralaidumo greitį patikros punktuose. Bandomojo naudojimo oro uostuose ir tyrimų duomenimis, kūno skeneriais galima per trumpą laiką nuodugniai patikrinti daug keleivių ir užtikrinti patikimo aptikimo galimybę. Nors tikrinamas asmuo turi būtinai ramiai stovėti įrenginyje arba prie jo, atliekant tyrimus apskaičiuota, kad keleivio duomenims gauti ir įvertinti reikia apytiksliai vos 20 sekundžių. Tikėtina, kad pritaikius būsimas technologijas kūno skeneriai veiks dar sparčiau ir našiau, nes keleiviams nereikės nusivilkti švarkų, nusiauti batų ir t. t.
48. Nagrinėjant klausimą, ar kūno skeneriai turėtų būti privalomi, reikėtų atsižvelgti į tai, kad pagal galiojančias taisykles, susijusias su pripažintais tikrinimo metodais (apieškojimas rankomis, stacionarioji metalo aptikimo įranga ir t. t.), keleiviai neturi galimybės atsisakyti būti patikrinti taikant oro uoste naudojamą ir (arba) atsakingo tikrintojų pasirinktą tikrinimo metodą arba tikrinimo tvarką. Siekiant nerizikuoti aukštu aviacijos saugumo lygiu svarbu užtikrinti, kad saugumo procesai oro uostuose būtų nenusipėjami. Todėl asmenys įtakos šiems procesams turėtų turėti tik tiek, kiek ji susijusi su pagrindinėmis teisėmis arba sveikatos priežastimis, jei alternatyvūs metodai būtų lygiaverčiai saugumo garantijų atžvilgiu.
49. Be to, kai kuriuose oro uostuose tam tikromis sąlygomis nebus pakankamo pajėgumo ir darbuotojų išteklių patikrą reguliariai atlikti kitomis priemonėmis nei kūno skeneriais.

5.2. Pagrindinių teisių apsauga (žmogaus orumas ir asmens duomenys)

5.2.1. Žmogaus orumo apsauga

50. Atsižvelgiant į reikalavimą gerbti žmogaus orumą ir privatų gyvenimą, kritiškai atsiliepta dėl to, kad taikant kai kurias tikrinimo technologijas galima gauti nors neryškius, tačiau detalius žmogaus kūno atvaizdus, iš kurių gali paaiškėti tam tikri medicininiai faktai, pavyzdžiui, kad asmuo turi protezus arba dėvi sauskelnes. Dėl religinių įsitikinimų kai kuriems asmenims taip pat gali būti sunku sutikti su procedūra, pagal kurią tikrintojas nagrinės jų kūnų atvaizdus. Be to, dėl vaiko teisių ir vaiko teisės į apsaugą ir globą, taip pat dėl Pagrindinių teisių chartijos reikalavimo visose Europos politikos ir veiklos srityse užtikrinti aukštą žmonių sveikatos apsaugos lygį būtina atidžiai išnagrinėti su vaikais susijusius aspektus. Be to, dėl lygybės ir diskriminavimo draudimo pasakytina, kad veiklos standartais turi būti užtikrinta, kad patikrai kūno skeneriu keleiviai nebūtų atrenkami pagal tokius

kriterijus kaip lytis, rasė, odos spalva, etninė arba socialinė kilmė, religija arba įsitikinimai.

5.2.2. *Duomenų apsauga*

51. Atpažįstamo arba neatpažįstamo asmens atvaizdo fiksavimas ir apdorojimas kūno skeneriu, kad tikrintojas galėtų atlikti reikiamą saugumo įvertinimą, reglamentuojamas Europos Sąjungos teisės aktais dėl duomenų apsaugos. Skenavimo vertinimo kriterijai šie: i) ar siūloma priemonė tinkama tikslui pasiekti (aptinkami nemetaliniai daiktai, todėl saugumo lygis aukštesnis), ii) ar ja neviršijama to, kas būtina tikslui pasiekti, iii) ar nėra kitų priemonių, kuriomis būtų mažiau braunamasi į privačią erdvę.
52. 1995 m. spalio 24 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo nustatyta, kad asmenims, kurių atvaizdai fiksuojami (kaip tik tai atliekama kai kuriomis kūno skenerių sistemomis), turėtų būti iš anksto pranešta, kad jie yra tokio tikrinimo objektas ir kaip gauti atvaizdai gali būti naudojami. Paprastai asmens duomenys, taigi ir atvaizdai, turėtų būti renkami, apdorojami ir naudojami tik pagal taikomas duomenų apsaugos principus. Atvaizdai turėtų būti naudojami tik aviacijos saugumui užtikrinti. Iš principo neturėtų būti galimybių kūno skeneriu užfiksuotų atvaizdų išsaugoti ir vėliau atkurti, jei patikrintas asmuo neturi jokių pavojingų daiktų. Jei dėl draudžiamų daiktų asmuo sustabdomas, atvaizdas gali būti laikomas kaip įrodymas tol, kol galiausiai tam asmeniui leidžiama tęsti kelionę arba uždraudžiama eiti į saugomą oro uosto zoną ir į orlaivį.

5.2.3. *Galimi problemų, susijusių su žmogaus orumo apsauga, duomenų apsauga ir kitomis pagrindinėmis teisėmis, sprendimo būdai*

53. Turimomis techninėmis priemonėmis galima paslėpti veidą ir (arba) kūno dalis, kurių nebūtina labiau tikrinti ieškant draudžiamų daiktų. Taip pat yra techninių galimybių vietoj kūno tikrojo atvaizdo rodyti jo menamą atvaizdą arba kontūrą, kuriame nesimatytų tikrinamo asmens kūno dalių, tačiau būtų galima nustatyti tolesnės paieškos vietas.
54. Dėl kūno skenerių praktinio naudojimo pasakytina, kad protokoluose²⁴, kurie parengti rengiantis bandyti, tirti ir praktiškai naudoti kūno skenerius, nurodyti būdai, kaip spręsti su pagarba pagrindinėms teisėms susijusias problemas, pavyzdžiui:
- atvaizdą nagrinėjantis pareigūnas („stebėtojas“) dirba nuotoliniu būdu ir negali matyti asmens, kurio atvaizdą nagrinėja,
 - stebėtojas negali niekaip susieti nagrinėjamo atvaizdo su jokių tikru asmeniu, nes atvaizdus stebi nuotoliniu būdu, naudodamasis įranga be atminties funkcijos,
 - nuodugniai atvaizdus nagrinėti galėtų tos pačios lyties asmuo,

²⁴ Jungtinės Karalystės transporto departamentas parengė laikinasias darbo taisykles, kuriose yra privatumo, duomenų apsaugos, sveikatos ir saugos punktai, taikomas Londono Hitrou oro uoste pradėjus naudoti kūno skenerius; taisyklės pateiktos <http://www.dft.gov.uk/pgr/security/aviation/airport/bodyscanners/codeofpractice>.

- tinkamais automatinio ryšio metodais turi būti užtikrinta, kad stebėtojas ir patikros punkto tikrintojas keistųsi tik informacija, būtina tinkamai apieškoti tikrinamą asmenį,
 - nuodugniai rankomis asmenys turi būti apieškomi specialiose kabinose arba tam pritaikytuose atskiruose kambariuose.
55. Jei būtų nutarta kūno skenerius, kuriais daromi atvaizdai, naudoti laikantis savanoriškumo principo, su pagrindinėmis teisėmis susijusių klausimų būtų gerokai mažiau. Tačiau svarstant šią galimybę turi būti aišku, kad atsisakę tikrintis kūno skeneriais keleiviai turi būti patikrinti alternatyviu panašaus veiksmingumo būdu, pavyzdžiui, nuodugniai apieškoti rankomis, kad būtų užtikrintas aukštas aviacijos saugumo lygis.
56. Be to, atsižvelgus į reikiamus aspektus kuriant įrangą, taip pat kūno skenerių techninėje ir programinėje įrangoje įdiegus privatumo didinimo technologijas (angl. *Privacy Enhancing Technologies*, PET), būtų sukurtos informacinės ir ryšių sistemos ir paslaugos, kurias naudojant ar teikiant būtų renkama ir apdorojama kuo mažiau asmens duomenų²⁵. Tokiomis sistemomis būtų užtikrinta, kad:
- atvaizdai nebūtų išsaugomi (laikomi), kopijuojami, spausdinami, atkuriami iš atminties bloko arba išsiunčiami ir kad būtų užkirstas kelias neteisėtai prieigai²⁶,
 - tikrintojo nagrinėjami atvaizdai nebūtų susieti su tikrinamo asmens tapatybe ir būtų visiškai anoniminiai.
57. Tikimasi, kad dar viena galimybė užtikrinti duomenų apsaugos reikalavimų laikymąsi atsirastų automatizavus daiktų atpažinimo procesą (vadinamasis automatinis grėsmės atpažinimas, angl. *Automatic Threat Recognition*, ATR) ir skiriant vis mažiau atvaizdų nagrinėti tikrintojams. Automatinis grėsmės atpažinimas galėtų būti pagalbinė tikrintojo priemonė arba šia technologija atvaizdai galėtų būti analizuojami automatiškai. Visiškai automatinio grėsmės atpažinimo technologijos iširtos laboratorijose ir parengtos bandyti valstybių narių oro uostuose.
58. ATR technologija grindžiama specialia programine įranga, sukurta pavojingiams ir draudžiamiems daiktams atpažinti. ATR technologijos gali skirtis savo sandara, sudėtingumu ir veikimo ypatybėmis. Naudojant kai kurias ATR technologijas pagrįstas pagalbinės tikrintojo priemonės, tikrintojui rodoma tik atvaizdo dalis. Naudojant tokias kitų tipų priemonės, rodomas visas atvaizdas su paryškintomis vietomis, kuriose galėtų būti pavojingų daiktų. Ateityje gali būti sukurtos tokios ATR technologijos, kurias įdiegus tikrintojų nereikės, ir tik automatinio atpažinimo proceso rezultatas (įspėjimo signalas ir vieta, kur asmuo slepia draudžiamą daiktą, arba jokie įspėjimo signalo) būtų rodomas saugumo pareigūnui, kuris imsis reikiamų

²⁵ Komisijos komunikatas Europos Parlamentui ir Tarybai dėl duomenų apsaugos stiprinimo naudojant privatumo didinimo technologijas, COM (2007) 228 galutinis.

²⁶ Be to, bandymais įrodyta, kad patikrintų asmenų atvaizdų laikyti nebūtina, jei tikrinant asmenį draudžiamų daiktų nerasta. Tikrintojas į atvaizdą žiūri tik tol, kol keleivis stovi skenavimo įrenginyje, todėl nebūtina atvaizdų fiksuoti ir saugoti, pavyzdžiui, kaip teismo bylos įrodymų, nes teisinis asmens persekiojimas būtų pradėtas dėl surasto draudžiamo daikto, kurį asmuo turi, o ne dėl to daikto atvaizdo, padaryto skeneriu.

priemonių (pavyzdžiui, apieškos asmenį rankomis). ATR sistemos galima įrengti, į esamą įrangą įdiegiant papildomos programinės įrangos.

59. Nesvarbu, kokia technologija ir veiklos atsargumo priemonės būtų pasirinktos, kūno skenerių naudojimo būdus tektų numatyti privalomose taisyklėse. Kiekvienas valstybių narių leidimas naudoti kūno skenerių turėtų būti grindžiamas išsamiu galimos įtakos pagrindinėms teisėms ir turimų atsargumo priemonių vertinimu. Be to, turėtų būti užtikrinta, kad visuomenei būtų pateikta tinkama, išsami ir aiški informacija visais kūno skenerių naudojimo aviacijos saugumo srityje klausimais.

5.3. Sveikata

60. Būtina apsvarstyti įvairius su kiekviena naudojama technologija susijusius sveikatos klausimus. Šios technologijos reglamentuojamos skirtingais teisės aktais, todėl laikomasi nevienodų dozės ribų. Europoje ir pasaulyje atlikti kūno skenerių arba juose taikomų technologijų saugumo aspektų tyrimai²⁷, įskaitant radijo bangų ir jonizuojančiosios spinduliuotės poveikį tikrinamiems asmenims, įrangos operatoriams ir kitiems šalia tokių sistemų dirbantiems asmenims. Keliuose tyrimuose bendrai išnagrinėta, koks šių technologijų poveikis žmogaus organizmui. Šioje ataskaitoje daugiausia dėmesio skiriama tyrimams, kuriuose nagrinėjamas aviacijos saugumo tikslais naudojamų kūno skenerių poveikis.

²⁷ Tyrimai Europoje, žr.: 2010 m. vasario 15 d. Prancūzijos aplinkos ir darbo higienos tarnybos raštas dėl milimetrinių bangų kūno skenerio „ProVision 100“ (pranc. *note du 15 février 2010 de l'Agence française de sécurité sanitaire de l'environnement et du travail relative au scanner corporel à ondes "millimétriques" ProVision 100*); Prancūzijos apsaugos nuo spinduliuotės ir branduolinės saugos instituto ataskaita Nr. DRPH 2010-03 „Rentgeno spinduliuotės atgalinės sklaidos kūno skenerių pavojus sveikatai“ (pranc. *Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire (IRSN), Évaluation du risque sanitaire des scanners à rayons X «backscatter», Rapport DRPH 2010-03*); ir 2007 m. Tarptautinės radiacinės saugos komisijos rekomendacijos (ICRP 103); 2010 m. sausio mėn. Jungtinės Karalystės sveikatos apsaugos agentūros Radiologinio, cheminio ir ekologinio pavojaus tyrimo centro ataskaita „Lyginamųjų jonizuojančiosios spinduliuotės dozių, gaunamų naudojant rentgeno spindulių atgalinės sklaidos kūno skenerių „Rapiscan Secure 1000“, vertinimas“, pateikta www.dft.gov.uk (angl. *Health Protection Agency, Centre for Radiation, Chemical and Environmental Hazards (HPA), UK, Assessment of comparative ionising radiation doses from the use of rapiscan secure 1000 X-ray backscatter body scanner, UK January 2010*). Tyrimai pasaulyje, žr.: Amerikos agentūrų iniciatyvinio komiteto spinduliuotės standartų klausimais (ISCORS) „Žmonių saugumo patikros naudojant jonizuojančiąją spinduliuotę gairės, Techninė ataskaita 2008-1“ (angl. *The American Interagency Steering Committee on Radiation Standards (ISCORS), Guidance for Security Screening of Humans Utilizing Ionizing Radiation Technical report 2008-1*); Nacionalinės apsaugos nuo spinduliuotės ir jos matavimo tarybos (NCRP) 2003 m. komentaras Nr. 16 „Žmonių patikra jonizuojančiosios spinduliuotės skenavimo sistemomis saugumo tikslais“ (angl. *The National Council on Radiation Protection and Measurement, commentary 16- Screening of Humans for Security Purposes Using Ionizing Radiation Scanning Systems (2003)*) ir Tarptautinės komisijos apsaugos nuo nejonizuojančiosios spinduliuotės klausimais (ICNIRP) „Kintamojo dydžio elektros, magnetinių ir elektromagnetinių laukų poveikio mažinimo gairės“ 1998 m. (angl. *International Commission on Non-Ionizing Radiation Protection (ICNIRP), Guidelines for limiting exposure to time-varying electric, magnetic and electromagnetic fields 1998*) Agentūrų atstovų komiteto 2010 m. ataskaita „Dėl skenerių spinduliuotės saugos“ (angl. *2010 Report by the Inter-Agency Committee on Radiation Safety on scanners*). Daugiau nuorodų į tyrimus pateikta 2010 m. kovo 22 d. techninėje ataskaitoje „Kūno skeneriai aviacijos saugumui užtikrinti“ (angl. *Body scanners for aviation security, Network for Detection of Explosives (NDE)*).

5.3.1. Pasyviosios milimetrinių bangų vaizdo sistemos

61. Taikant šią technologiją spinduliuotė neskleidžiama. Ja matuojama kūno skleidžiama natūrali (šiluminė) spinduliuotė ir aplinkos skleidžiama bei kūno atspindėta šiluminė spinduliuotė. Todėl tokių kūno skenerių apšvitos dozė nenustatyta. Apie neigiamą naudojamos pasyviosios milimetrinių bangų technologijos poveikį sveikatai nagrinėtuose tyrimuose nepranešta.

5.3.2. Aktyviosios milimetrinių bangų vaizdo sistemos

62. Taikant milimetrinių bangų technologiją, naudojama nejonizuojančioji spinduliuotė ir maždaug 30 GHz milimetrinių bangų spinduliuotė (šiuolaikinėse sistemose). Elektromagnetiniame spektre milimetrinės bangos yra tarp mikrobangų ir infraraudonosios spinduliuotės; jų dažnis mažesnis, bangos ilgis didesnis, o energija mažesnė nei rentgeno spinduliuotės.
63. Paprastai laikoma, kad nejonizuojančioji spinduliuotė yra nekenksminga, palyginti su jonizuojančiąja, pavyzdžiui, rentgeno, spinduliuote. Iš milimetrinių bangų technologijos tyrimų, taip pat iš didelės šios technologijos taikymo patirties, pavyzdžiui, mobiliuosiuose telefonuose ir virtuvės mikrobangų krosnelėse, įsitikinta, kad žmogaus apšvita mažesnėmis nei galiojančiuose teisės aktuose nustatytomis nejonizuojančiosios spinduliuotės dozėms pasekmių sveikatai neturi. Tačiau didesnės įvairių dažnių elektromagnetinės spinduliuotės dozės gali pakenkti (pavyzdžiui, kūno audiniuose dėl jų gali susidaryti šiluma).
64. Europos teisės aktais²⁸ nustatyti pagrindiniai, pavyzdžiui, elektroninės įrangos, elektromagnetinių laukų galios tankio apribojimai, kad vietinis odos išilimas nepakenktų sveikatai. 2–300 GHz dažnio milimetrinių bangų kūno skenerių atveju maksimalus rekomenduojamas galios tankis yra 10 W/m² gyventojams ir 50 W/m² apšvitos veikiamiems darbuotojams.
65. Prancūzijos aplinkos ir darbo higienos tarnyba (pranc. *Agence Française de Sécurité Sanitaire de l'Environnement et du Travail*, AFSSET)²⁹ neseniai ištyrusi 24–30 GHz milimetrinių bangų kūno skenerių, kurie parduodami rinkoje, poveikį nustatė, kad išmatuotas paviršinis galios tankis labai mažas³⁰, palyginti su 10 W/m² galios tankio riba, nustatyta gyventojams (ir su 50 W/m² riba, nustatyta apšvitos veikiamiems darbuotojams). Todėl, remiantis turimomis žiniomis apie milimetrinių bangų poveikį sveikatai, AFSSET tyrime padaryta išvada, kad tokia įranga, veikianti nurodytais dažniais, kenksmingo poveikio sveikatai neturi. Tyrime taip pat teigiama, kad

²⁸ 1999 m. liepos 12 d. Tarybos rekomendacija dėl elektromagnetinių laukų (0–300 GHz) poveikio plačiai visuomenei ribojimo, OL L 199, 1999 7 30, p. 59. 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/40/EB dėl būtiniausių sveikatos ir saugos reikalavimų, susijusių su fizikinių veiksnių (elektromagnetinių laukų) keliama rizika darbuotojams (aštuonioliktoji atskira Direktyva, kaip apibrėžta Direktyvos 89/391/EEB 16 straipsnio 1 dalyje), OL L 159, 2004 4 30, p. 1.

²⁹ 2010 m. vasario 15 d. Prancūzijos aplinkos ir darbo higienos tarnybos raštas dėl milimetrinių bangų kūno skenerio „ProVision 100“. Tirtos milimetrinių bangų įrangos elektromagnetinės spinduliuotės lygis buvo nedidelis, palyginti su nacionaliniu teisės aktu (2002 m. kovo 3 d. įsakymas Nr. 2002-775 dėl telekomunikacijų įrangos ir radioelektroninių įrenginių skleidžiamo elektromagnetinio lauko poveikio rodiklių apribojimo) nustatytais lygiais.

³⁰ 60–640 μW/m² (1 μW – 1 mikrovatas = 0,000001 W).

kasdien naudojamų daiktų, pavyzdžiui, mobiliųjų telefonų³¹ arba mikrobangų krosnelių³², sklaidžiamų bangų poveikis beveik toks pats arba net didesnis už milimetrinių bangų kūno skenerių spinduliuotės poveikį.

5.3.3. Rentgeno spindulių atgalinės sklaidos sistemos

66. Naudojamai rentgeno įrangai taikomi Euratomo apsaugos nuo spinduliuotės teisės aktų³³ reikalavimai, visų pirma nuostatos dėl nejonizuojančiosios spinduliuotės naudojimo ne medicinos tikslais. Pagal šiuos reikalavimus didžiausia leistina gyventojų apšvita jonizuojančiąja spinduliuote ne didesnė kaip 1 mSv³⁴ per metus, o darbuotojų – ne didesnė kaip 20 mSv per metus. Nacionaliniai leidimai naudoti jonizuojančiosios spinduliuotės įrangą išduodami įvertinus galimas apšvitos dozes ir apšvitos dažnumą siekiant apytiksliai nustatyti galimą kaupiamosios jonizuojančiosios spinduliuotės dozės poveikį. Pavyzdžiui, kai kurių spinduliuotės veikiamų orlaivių įgulos per metus gauna didesnę kaip 1 mSv dozę, todėl pagal Europos teisės aktus joms nustatytos specialios apsaugos priemonės.
67. Rentgeno spinduliuotės pavojų nuodugnai ištyrė Europos ir tarptautinės organizacijos. Rentgeno spinduliuotės kūno skeneriais asmenys apšvitinami jonizuojančiąja spinduliuote, tačiau jos dozė maža. Vis dėlto prieš taikant rentgeno spinduliuotės technologiją, visada turėtų būti įvertintas siūlomos priemonės proporcingumas ir pagrindimas. Rentgeno spindulių atgalinės sklaidos sistema tikrinamas asmuo paprastai gauna nuo 0,02³⁵ iki 0,1³⁶ μSv spinduliuotės dozę. Spinduliuotės dozės yra kaupiamosios, vadinasi, visa asmeniui tenkanti dozė priklausys nuo tikrinimo skeneriu kartų. Reikėtų maždaug 40 tikrinimų kūno skeneriu per dieną, kad būtų pasiekta dozės riba, neatsižvelgiant į papildomą apšvitą.
68. Dėl kūno skenerių operatorių arba šalia tokios įrangos dirbančių asmenų pasakytina, kad, atlikto tyrimo duomenimis³⁷, per vieną tikrinimą (tikrinamas vieną asmenį) operatorius be specialių apsaugos priemonių gauna iki 0,01 μSv dozę. Jei per dieną tikrinama 500 kartų, operatorius per metus gauna 300–1 000 μSv dozę. Apskirtai iš

³¹ Naudojamos mobiliųjų telefonų radijo bangos atitinka 0,01 proc. leistinos dozės.

³² Darbuotojų sveikatos ir saugos centras išmatavo, kad buitinių mikrobangų krosnelių į aplinką sklaidžiamų elektromagnetinių bangų stipris yra 2 W/m² (vatai į kvadratinį metrą). Ši vertė gerokai mažesnė už oficialiai patvirtintą 10 W/m² (50 W/m²) tankio galios poveikio ribą.

³³ 1996 m. gegužės 13 d. Tarybos direktyva 96/29/Euratomas, nustatanti pagrindinius darbuotojų ir gyventojų sveikatos apsaugos nuo jonizuojančiosios spinduliuotės saugos standartus, OL L 159, 1996 6 29, p. 1.

³⁴ Milisvyvertas (1 mSv = 10⁻³ Sv) ir mikrosyvertas (1 μSv = 10⁻⁶ Sv).

³⁵ Jungtinės Karalystės sveikatos apsaugos agentūra (HPA) palygino rinkoje parduodamų atgalinės sklaidos technologijos skenerių bei gamtinių ir kitų jonizuojančiosios spinduliuotės šaltinių dozes. Ataskaitos duomenimis, skenavimo spinduliuotės dozė (0,02 μSv) yra tik maža vidutinės dozės, kurią gyventojai gauna iš gamtinių ir kitų šaltinių, dalis. 2010 m. sausio mėn. ataskaita „Lyginamųjų jonizuojančiosios spinduliuotės dozių, gaunamų naudojant rentgeno spindulių atgalinės sklaidos kūno skenerių „Rapiscan Secure 1000“, vertinimas“, kurią parengė Jungtinės Karalystės sveikatos apsaugos agentūros Radiologinio, cheminio ir ekologinio pavojaus tyrimo centras, pateikta www.dft.gov.uk.

³⁶ Prancūzijos apsaugos nuo spinduliuotės ir branduolinės saugos institutas (IRSN) neseniai ištyrė rentgeno spindulių atgalinės sklaidos kūno skenerių sistemų sveikatai keliamą pavojų ir apskaičiavo, kad tikrinamas keleivis vidutiniškai gauna 0,1 μSv dozę (du tikrinimai skeneriu). Ataskaita Nr. DRPH 2010-03 „Rentgeno spinduliuotės atgalinės sklaidos kūno skenerių pavojus sveikatai“.

³⁷ IRSN Ataskaita Nr. DRPH 2010-03 „Rentgeno spinduliuotės atgalinės sklaidos kūno skenerių pavojus sveikatai“.

tyrimų aiškėja, kad taikant rentgeno spindulių atgalinės sklaidos technologiją apšvita apytiksliai prilygsta vos keliems procentams (2 proc.) gamtinės jonizuojančiosios spinduliuotės dozės, kurią gauna keleiviai. Tai atitinka kelių minučių apšvitą kosmine spinduliuote tolimojo skrydžio metu.

5.3.4. *Rentgenografijos sistemos*

69. Rentgenografijos sistemų skleidžiamos spinduliuotės dozė asmeniui paprastai gerokai didesnė nei atgalinės sklaidos sistemų spinduliuotės dozė, todėl iš esmės nesvarstoma rentgenografijos sistemų metodiškai naudoti aviacijos saugumo patikrai. Šia technologija daugiausiai naudojasi policijos pareigūnai, jei aptinkama įtartinų dalykų.
70. Įrangos, kuria daromi rentgenografiniai atvaizdai, spinduliuotės dozė yra aiškiai didesnė už rentgeno spindulių atgalinės sklaidos kūno skenerių skleidžiamos spinduliuotės dozę: 0,1–5 μSv per vieną skenavimą, priklausomai nuo naudojamos sistemos ir reikiamos skyros. Tikrinant didesnės skyros rentgenografiniais skeneriais gaunama tokia dozė (2–5 μSv per skenavimą), kad kai kurios rekomenduojamos metinės ribos gali būti viršytos. Dėl šių savybių ir dėl to, kad yra efektyvių alternatyvių technologijų, kurias taikant jonizuojančioji spinduliuotė neskleidžiama arba jos skleidžiama mažai, Europoje rentgenografijos sistemų technologija aviacijos saugumo tikslais nenaudojama.

5.3.5. *Kaip spręsti klausimus dėl rentgeno spinduliuotės kūno skenerių poveikio sveikatai?*

71. Nors asmenis tikrinant rentgeno spinduliuotės skeneriais skleidžiamos spinduliuotės dozės gana nedidelės, bet kokia jonizuojančiosios spinduliuotės apšvita, kad ir kokia menka ji būtų, ilguoju laikotarpiu gali turėti poveikio sveikatai. Todėl, net jei apšvita neviršija Europos teisės aktais nustatytų dozės ribų, būtina užtikrinti, kad kiekvieno sprendimo dėl apšvitos jonizuojančiąja spinduliuote ekonominė nauda arba nauda visuomenei atsvers galimą spinduliuotės žalą. Be to, apsaugos nuo spinduliuotės priemonėmis turi būti užtikrinta, kad darbuotojų, gyventojų ir visos visuomenės apšvita būtų sumažinta tiek, kiek praktiškai įmanoma (ALARA principas). Todėl, jei ir kai taikoma jonizuojančiosios spinduliuotės technologija, būtina apsvarstyti, ar jos didesnis efektyvumas aviacijos saugumo atžvilgiu, palyginti su nejonizuojančiosios spinduliuotės technologija, yra svarbesnis už galimą poveikį sveikatai, t. y. tokios technologijos naudojimas turi būti pagrįstas gerokai didesne nauda saugumo srityje. Būtina taip pat atsižvelgti į jonizuojančiąja spinduliuote ypač lengvai pažeidžiamus asmenis, visų pirma nėščias moteris ir vaikus.
72. Europos atominės energijos bendrijos teisės aktais (Direktyva 96/29/Euratomas) jos valstybės narės įpareigos atlikti išsamų pavojaus vertinimą ir nuspręsti, ar veikla, dėl kurios asmenis veikia spinduliuotė, gali būti laikoma pagrįsta. Pavyzdžiui, jonizuojančiosios spinduliuotės technologijos kūno skenerių radiologinio poveikio vertinimas priklauso nuo tokių skirtingų veiksnių, kaip:
- ar skeneriu sistemingai tikrinami visi keleiviai, ar patikrai skeneriu keleiviai pasirenkami atsitiktine tvarka arba pagal konkrečius kriterijus,
 - ar leidžiama tam tikrus ypač lengvai pažeidžiamos sveikatos keleivius tikrinti kitomis priemonėmis.

73. Dėl kiekvieno skenerio naudojimo oro uostuose valstybės narės turėtų spręsti pagal išsamų galimo poveikio sveikatai ir turimų atsargumo priemonių vertinimą. Remdamosi tokiu vertinimu valstybės narės gali taip pat nuspręsti nustatyti griežtesnius teisinius reikalavimus, nei ES teisiniai reikalavimai.
74. Visų technologijų atitiktis sveikatos reikalavimams priklausytų nuo tinkamo įrangos sumontavimo ir naudojimo. Šiuos dalykus turėtų kruopščiai tikrinti nacionalinės apsaugos nuo spinduliuotės tarnybos.
75. Būtina pastebėti, kad kai kuriose valstybėse narėse³⁸ nacionaliniais teisės aktais uždrausta asmenų apšvita jonizuojančiąja spinduliuote kitokiais nei medicinos tikslais.

5.4. Sąnaudos

76. Dėl tam tikrų kliūčių sunku bendrai įvertinti kūno skenerių diegimo sąnaudas. Bendros informacijos apie pagrindines investicijų ir įrangos naudojimo sąnaudas nėra, nes pagal galiojančius Europos teisės aktus šios technologijos plačiai taikyti negalima. Įrangos naudojimo ciklo sąnaudas ir finansinę naudą aviacijos saugumo politikos atžvilgiu teks įvertinti, kai ir jei kūno skeneriai bus pradėti naudoti kaip įprasta aviacijos saugumo priemonė. Be to, kūno skenerių rinka dar tik kuriama; vien dėl komercinių priežasčių nupirkti vos keli tokie įrenginiai. Oro uostuose galima derinti įvairias saugumo priemones, todėl bendros sąnaudos taip pat labai priklausys nuo to, kokios saugumo užtikrinimo galimybės bus pasirinktos ir įgyvendintos oro uostuose.
77. Remiantis gamintojų pateikta informacija, grindžiama pastaruoju metu Europos Sąjungoje ir už jos ribų nupirkto įrangos kainomis, paprasčiausias kūno skeneris kainuoja 100 000–200 000 EUR³⁹. Ši kaina – pradinė investicija, į kuria neįskaičiuota nei papildoma naujinimo programinė įranga, kurios gali prireikti privatumo ir duomenų pasaulio klausimams išspręsti, nei sudedamosios dalys, būtinos, pavyzdžiui, siekiant automatizuoti kūno skenerių įrangos veikimą. Papildomos įrangos sudedamosios dalys gali kainuoti apie 20 000 EUR.
78. Tikėtina, kad prognozuojamos sąnaudos ateityje mažės dėl didesnio gamybos masto. Aviacijos saugumo įrangos nusidėvėjimo laikotarpis paprastai yra 5–10 metų.
79. Būtina taip pat atsižvelgti į techninės priežiūros ir kitas po pardavimo teikiamas paslaugas, tačiau jos priklausys nuo pavienių susitarimų sąlygų.
80. Be to, reikia numatyti mokymo ir kitas diegimo sąnaudas: trumpuoju laikotarpiu sąnaudų atsiradimas dėl papildomo darbuotojų mokymo ir dėl papildomo ploto įrengimo patikros punktuose arba dėl tokių punktų ploto pertvarkymo. Tačiau oro uostuose teks kitaip paskirstyti gerai išmokytą personalą, kad būtų nuodugniau tikrinami asmenys, kurie gali būti pavojingi, pavyzdžiui, keleiviai, dėl kurių slepiamų draudžiamų daiktų suveikė pavojaus signalas.

³⁸ Pavyzdžiui, Vokietijoje, Italijoje, Prancūzijoje ir Čekijoje.

³⁹ Nepatvirtintais JAV skaičiavimais, apytikslė skenerio kaina 150 000 EUR be mokymo, sumontavimo ir techninės priežiūros sąnaudų.

81. Jungtinėse Amerikos Valstijose apskaičiuota, kad tiesioginės įrangos einamosios sąnaudos gali padidėti dėl priemonių, susijusių su kūno skeneriais, kurios šiuo metu diegiamos keleivių privatumui užtikrinti, nes atvaizdus nuotoliniu būdu nagrinėja tikrintojai⁴⁰. Sprendžiant iš automatinio grėsmės atpažinimo technologijos tendencijų, atsirastų galimybių užtikrinti didesnę pralaidumą ir sutaupyti daugiau lėšų, palyginti su dabar galiojančiomis procedūromis, kurias taikant keleiviai apieškomi rankomis⁴¹. Apskaičiuota⁴², kad taikant ATR technologijas patikros laikas sutrumpėja 50 proc., todėl padidėja keleivių pralaidumas, sumažėja veiklos (darbuotojų reikia trečdaliu mažiau) ir mokymo (mokymo laikas sutrumpėja daugiau kaip 90 proc.) sąnaudos.

82. Naudojant kūno skenerius, atsirastų lakstesnių būdų ir galimybių, ypač dideliuose oro uostuose, stiprinti aviacijos saugumą, nes, pasinaudojus masto ekonomija, kūno skeneriai į tokių oro uostų esamą infrastruktūrą galėtų būti diegiami sklandžiau.

6. IŠVADOS

83. Europos Sąjungoje nustatytais bendrais kūno skenerių standartais galima užtikrinti vienodą pagrindinių teisių ir sveikatos apsaugos lygį. Šiuo atžvilgiu vienodas Europos piliečių apsaugos lygis galėtų būti užtikrintas techniniais standartais ir veikimo sąlygomis, kuriuos tektų nustatyti ES teisės aktais. Tik laikantis bendro ES metodo būtų teisiškai užtikrintas vienodas saugumo taisyklių ir standartų taikymas visuose ES oro uostuose. Tai esminis dalykas siekiant užtikrinti aukščiausią aviacijos saugumo lygį ir geriausią ES piliečių pagrindinių teisių ir sveikatos apsaugą. Bet kokia kūno skenerių technologija gali būti naudojama tik atlikus visapusišką mokslinį vertinimą, kuomet tokia technologija galėtų būti pavojinga žmonių sveikatai. Yra mokslinių įrodymų, kad apšvita jonizuojančiąja spinduliuote pavojinga sveikatai. Todėl būtina ypač gerai apgalvoti, ar tokia technologiją naudoti kūno skeneriuose.

84. Aišku, kad vien kūno skeneriais (lygiai kaip kitomis pavienėmis saugumo priemonėmis) negalima garantuoti visiško aviacijos saugumo. Saugumas gali būti užtikrintas metodų deriniu, kurį taikant būtinas glaudus tarptautinis bendradarbiavimas ir ypač kokybiška informacija. Diskutuoiant Europoje turėtų būti aptariamas mokymasis iš tarptautinių partnerių, taikančių kūno skenerių technologijas, patirties.

85. Vis dėlto iš vykdomų tyrimų įsitikinta, kad naudojant kūno skenerius galima pagerinti saugumo patikros kokybę ES oro uostuose. Juos naudojant gerokai padidėja galimybė aptikti draudžiamus daiktus, ypač skystuosius ir plastinius sprogmenis, kurių negalima rasti stacionariąja metalo aptikimo įranga.

86. Tačiau turėtų būti pasiruošta naudoti kūno skenerių, kurių veikimas grindžiamas jonizuojančiosios spinduliuotės technologija, alternatyvas, jei kyla konkretus pavojus

⁴⁰ JAV Transporto saugumo administracija apskaičiavo, kad dirbti su kiekvienu skeneriu reikės trijų papildomų darbuotojų (trys visos darbo dienos ekvivalentai).

⁴¹ Remiantis Schipholio oro uoste gauta patirtimi daroma prielaida, kad naujos ir spartesnės kūno skenerių modifikacijos atitiktų didžiausią visų esamų patikros punktų laukimo takų pralaidumo poreikį.

⁴² JAV Transporto saugumo administracija „Pažangioji vaizdo kūrimo technologija“ (angl. *Advanced Imaging Technology*), 2010 m. kovo 18–19 d.

sveikatai. Visomis būsimomis šios srities ES derinimo priemonėmis būtina numatyti alternatyvią lengviausiai pažeidžiamų grupių, įskaitant nėščias moteris, kūdikius, vaikus ir neįgalius asmenis, patikrą.

87. Yra tokių kūno skenerių technologijų, kurias taikant nedaromi viso kūno atvaizdai ir neskleidžiama jonizuojančioji spinduliuotė. Klausimų dėl pagrindinių teisių ir poveikio sveikatai kils kur kas mažiau, jei bus laikomasi teisės aktais nustatytų techninių standartų ir veiklos sąlygų:
- atsižvelgiant į turimą technologiją ir kūno skenerių naudojimo atsargumo priemonės, pagrindinių teisių problemos gali būti sprendžiamos derinant įrangos specifikacijas ir veiklos taisykles. Būtiniausi standartai galėtų būti nustatyti teisės aktais;
 - šiuolaikinės kūno skenerių technologijos, išskyrus šioje ataskaitoje nurodytą rentgenografijos technologiją, gali atitikti galiojančius ES sveikatos apsaugos standartus, tačiau teks nustatyti tam tikrų tipų įrangos techninius ir veikimo standartus. Būtina užtikrinti, kad nebūtų viršytos didžiausios spinduliuotės dozės, ir nustatyti atsargumo priemonės. Individualiosiomis apsaugos priemonėmis keleivių ir aviacijos sektoriaus darbuotojų apšvita turi būti sumažinta tiek, kiek praktiškai įmanoma. Turėtų būti reguliariai tikrinamas ilgalaikis kūno skenerių veikimo poveikis ir atsižvelgiama į naujausius mokslinius duomenis;
 - oro uostuose ir prieš kelionę keleiviams turi būti pateikta aiški ir išsami informacija apie visus susijusius kūno skenerių naudojimo aspektus.
 - Vis dėlto Komisija atsižvelgia į vykstančias diskusijas ir papildomą galimybę atsisakyti tikrinimo kūno skenerių, jei tokie skeneriai būtų naudojami. Ji taip pat atkreipė dėmesį į tai, kad tokios išimtys susijusios su saugumo, sąnaudų ir įgyvendinimo galimybės problemomis, dėl kurių galimo skenerių naudojimo nauda taptų neaiški.
88. Komisija ragina Europos Parlamentą išnagrinėti šią ataskaitą, pateikiamą kaip atsakymas į 2008 m. Europos Parlamento rezoliuciją Nr. 521. Suinteresuotųjų šalių bus paprašyta pateikti savo nuomones netrukus įvyksiančiame antrajame darbo grupės posėdyje.
89. Komisija nuspręs, kokių tolesnių priemonių imtis, įskaitant tai, ar siūlyti pagrindinius ES teisės aktus dėl kūno skenerių naudojimo ES oro uostuose ir kokios sąlygos turėtų būti numatytos tokiuose teisės aktuose, kad būtų visapusiškai saugomos pagrindinės teisės ir sprendžiami sveikatos klausimai. Tai bus atlikta atsižvelgiant į aptarimo su Europos Parlamentu ir Taryba rezultata. Kadangi prie kiekvieno teisės akto pasiūlymo turi būti pridėtas poveikio vertinimas, Komisija nedelsdama pradėtų rengti tokį poveikio vertinimą, kad būtų sprendžiami šioje ataskaitoje iškelti klausimai.

90.