

Streda 6. júla 2011

22. vyjadruje znepokojenie nad kontamináciou potravín a krmív, napríklad dioxínom, a vyzýva členské štáty, aby veľmi prísne presadzovali a uplatňovali súčasné nariadenia o kontrolách potravín a krmív a o riadení rizík a aby v prípade potreby tieto pravidlá posilnili a zabezpečili vyššiu harmonizáciu ich uplatňovania na vnútornom trhu využívaním spoločných usmernení;

23. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby prijali opatrenia s cieľom zabezpečiť dodržiavanie požiadaviek stanovených v nariadení (ES) č. 1069/2009 a vo vykonávacom nariadení (EU) č. 142/2011, ktoré sa týkajú spracovania vedľajších živočíšnych produktov pred ich transformáciou na bioplyn a použitia alebo zneškodnenia zvyškov trávenia, a zabrániť ich nezákonným presunom do potravinového reťazca; nalieha na Komisiu, aby sledovala spôsob uplatňovania súčasných pravidiel v členských štátoch s cieľom zabezpečiť uzatvorený okruh tejto činnosti;

### **Mechanicky separované mäso**

24. vyjadruje znepokojenie nad súčasnými právnymi predpismi EÚ o mechanicky separovanom mäse a ich vykonávaním v členských štátoch;

25. vyzýva členské štáty, aby skontrolovali, či uplatňujú definície mechanicky separovaného mäsa v súlade s existujúcimi pravidlami;

26. žiada povinné označovanie mechanicky separovaného mäsa v potravinách, aby boli spotrebitelia lepšie informovaní a mohli prijímať informované rozhodnutia;

27. žiada Komisiu, aby informovala tretie krajiny o všetkých zmenách v nariadení o TSE a o opatreniach súvisiacich s TSE;

\*

\* \*

28. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

## **Bezpečnosť letectva s osobitným zameraním na bezpečnostné skenery**

P7\_TA(2011)0329

### **Uznesenie Európskeho parlamentu zo 6. júla 2011 o bezpečnosti letectva s osobitným zameraním na bezpečnostné skenery (2010/2154(INI))**

(2013/C 33 E/13)

*Európsky parlament,*

— so zreteľom na oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade o používaní bezpečnostných skenerov na letiskách (KOM(2010)0311),

— so zreteľom na svoje uznesenie z 23. októbra 2008 o vplyve bezpečnostných opatrení v letectve a telesných skenerov na ľudské práva, súkromie, dôstojnosť jednotlivca a ochranu údajov <sup>(1)</sup>,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ C 15 E, 21.1.2010, s. 71.

**Streda 6. júla 2011**

- so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 300/2008 z 11. marca 2008 o spoločných pravidlách v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva <sup>(1)</sup>,
- so zreteľom na zariadenie Komisie (ES) č. 272/2009 z 2. apríla 2009, ktorým sa dopĺňajú spoločné základné normy bezpečnostnej ochrany civilného letectva stanovené v prílohe k nariadeniu (ES) č. 300/2008 <sup>(2)</sup>,
- so zreteľom na nariadenie Komisie (EÚ) č. 185/2010 zo 4. marca 2010 o ustanovení podrobných opatrení na vykonávanie spoločných základných noriem bezpečnostnej ochrany civilného letectva <sup>(3)</sup>,
- so zreteľom na správu Komisie Európskemu parlamentu, Rade, Európskemu hospodárskemu a sociálnemu výboru a Výboru regiónov o vykonávaní nariadenia (ES) č. 2320/2002 o ustanovení spoločných pravidiel v oblasti bezpečnostnej ochrany civilného letectva (KOM(2010)0725),
- so zreteľom na svoju pozíciu z 5. mája 2010 o návrhu smernice Európskeho parlamentu a Rady o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva <sup>(4)</sup>,
- so zreteľom na odporúčanie Rady 1999/519/ES z 12. júla 1999 o obmedzení vystavenia širokej verejnosti elektromagnetickým poliam (0 Hz až 300 GHz) <sup>(5)</sup>,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2004/40/ES z 29. apríla 2004 o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách týkajúcich sa vystavenia pracovníkov rizikám vyplývajúcim z fyzikálnych činiteľov (elektromagnetické polia)(18. individuálna smernica v zmysle článku 16 ods. 1 smernice 89/391/EHS) <sup>(6)</sup>,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2006/25/ES z 5. apríla 2006 o minimálnych zdravotných a bezpečnostných požiadavkách týkajúcich sa vystavenia pracovníkov rizikám vyplývajúcim z fyzikálnych činiteľov (umelé optické žiarenie) (19. samostatná smernica v zmysle článku 16 ods. 1 smernice 89/391/EHS) <sup>(7)</sup>,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov <sup>(8)</sup>,
- so zreteľom na smernicu Rady 96/29/EURATOM z 13. mája 1996, ktorá stanovuje základné bezpečnostné normy ochrany zdravia pracovníkov a obyvateľstva pred nebezpečenstvami vznikajúcimi v dôsledku ionizujúceho žiarenia <sup>(9)</sup>,
- so zreteľom na stanovisko odbornej sekcie pre dopravu, energetiku, infraštruktúru a informačnú spoločnosť Európskeho hospodárskeho a sociálneho výboru s názvom Oznámenie Komisie Európskemu parlamentu a Rade o používaní bezpečnostných skenerov na letiskách EÚ,

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 97, 9.4.2008, s. 72.

<sup>(2)</sup> Ú. v. EÚ L 91, 3.4.2009, s. 7.

<sup>(3)</sup> Ú. v. EÚ L 55, 5.3.2010, s. 1.

<sup>(4)</sup> Ú. v. EÚ C 81 E, 15.3.2011, s. 164.

<sup>(5)</sup> Ú. v. ES L 199, 30.7.1999, s. 59.

<sup>(6)</sup> Ú. v. EÚ L 184, 24.5.2004, s. 1.

<sup>(7)</sup> Ú. v. EÚ L 114, 27.4.2006, s. 38.

<sup>(8)</sup> Ú. v. ES L 281, 23.11.1995, s. 31.

<sup>(9)</sup> Ú. v. ES L 159, 29.6.1996, s. 1.

Streda 6. júla 2011

- so zreteľom na článok 48 rokovacieho poriadku,
- so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanoviská Výboru pre životné prostredie, verejné zdravie a bezpečnosť potravín a Výboru pre občianske slobody, spravodlivosť a vnútorné veci (A7-0216/2011),

### **Bezpečnostné skenery**

- A. keďže bezpečnostný skener je všeobecný pojem používaný pre technológiu, ktorá je schopná odhaliť kovové a nekovové predmety ukryté v oblečení; detekčná výkonnosť je schopnosť bezpečnostného skenera odhaliť akýkoľvek zakázaný predmet, ktorý kontrolovaná osoba môže prenášať ukryté v oblečení,
- B. keďže legislatívny rámec EÚ v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva ustanovuje rôzne metódy a technológie detekčnej kontroly, ktoré sa považujú za schopné odhaliť zakázané predmety ukryté pod oblečením a spomedzi ktorých si členské štáty môžu vybrať; keďže bezpečnostné skenery nie sú momentálne uvedené na tomto zozname,
- C. keďže viaceré členské štáty v súčasnosti na svojich letiskách prechodne používajú bezpečnostné skenery – na maximálne obdobie 30 mesiacov – čím využívajú svoje právo vykonávať testovanie pomocou nových technológií (kapitola 12.8 prílohy nariadenia Komisie (EÚ) č. 185/2010),
- D. keďže členské štáty majú právo uplatňovať prísnejšie opatrenia, než sú spoločné základné normy, ktoré vyžadujú európske právne predpisy, a tak môžu na svojom území používať bezpečnostné skenery; keďže v tom prípade majú konať na základe posúdenia rizika a v súlade s právom EÚ; keďže uvedené opatrenia majú byť relevantné, objektívne, nediskriminujúce a úmerné riziku, pre ktoré sú určené (článok 6 nariadenia (ES) č. 300/2008),
- E. keďže používaním bezpečnostných skenerov v členských štátoch v ktoromkoľvek z dvoch vyššie uvedených prípadoch sa znemožní skutočná jednorazová bezpečnostná kontrola; keďže ak bude súčasný stav naďalej pretrvávať, podmienky fungovania, ktoré existujú v členských štátoch, nebudú jednotné, a teda neprinesú cestujúcim žiaden úžitok,
- F. keďže diskusia o bezpečnostných skeneroch by nemala prebiehať oddelene od všeobecnej rozpravy o integrovanej celkovej bezpečnostnej koncepcii pre európske letiská,
- G. keďže zdravie je aktívum, ktoré treba zachovať, a právo, ktoré treba ochraňovať; keďže vystavenie ionizujúcemu žiareniu predstavuje riziko, ktorému sa treba vyhýbať; keďže skenery by sa preto pomocou ionizujúceho žiarenia, ktorého účinky sú kumulatívne a škodlivé pre ľudské zdravie, nemali v Európskej únii povoliť,
- H. keďže právne predpisy EÚ, ako aj zákony členských štátov už stanovujú predpisy ochrany proti nežiaducim účinkom na zdravie, ktoré môže mať používanie technológií uvoľňujúcich ionizujúce žiarenie, ako aj predpisy týkajúce sa obmedzenia vystavenia takémuto žiareniu; keďže skenery využívajúce ionizujúce žiarenie by preto mali byť v Európskej únii zakázané,
- I. keďže Komisia konzultovala s európskym dozorným úradníkom pre ochranu údajov, pracovnou skupinou podľa článku 29 a Európskou agentúrou pre ochranu základných práv, a keďže ich odpovede obsahujú dôležité informácie o tom, za akých podmienok možno používanie bezpečnostných skenerov na letiskách považovať za zlučiteľné s ochranou základných práv,

**Streda 6. júla 2011**

- J. keďže je potrebné zaoberať sa obavami týkajúcimi sa zdravia, práva na súkromie, slobody myslenia, svedomia a náboženského vyznania, nediskriminácie a ochrany údajov z hľadiska príslušnej technológie a jej používania, a to ešte pred zavedením bezpečnostných skenerov,
- K. keďže bezpečnostné skenery musia okrem zaistenia vyššej úrovne bezpečnosti, akú poskytujú zariadenia využívané v súčasnosti, umožniť kontroly cestujúcich a skrátiť dobu čakania,

**Financovanie bezpečnosti letectva**

- L. keďže Rada doteraz neuviedla svoje stanovisko k pozícii Európskeho parlamentu k smernici o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva,

**Bezpečnostné opatrenia týkajúce sa nákladu**

- M. keďže cieľom najnovších plánov teroristických útokov, ktoré odhalili spravodajské služby, bolo použiť náklad ako nástroj na vykonanie týchto činov,
- N. keďže nielen cestujúci, ale aj náklad a poštové zásielky sú a musia byť aj naďalej predmetom primeraných bezpečnostných opatrení,
- O. keďže náklad a poštové zásielky naložené na dopravné lietadlá predstavujú cieľ teroristických útokov; keďže úroveň zabezpečenia nákladu a pošty je omnoho nižšia ako pre cestujúcich, je nutné posilniť bezpečnostné opatrenia pre poštu a náklad, ktorý je naložený na dopravné lietadlá,
- P. keďže bezpečnostné opatrenia sa netýkajú iba letísk, ale celého dodávateľského reťazca,
- Q. keďže pokiaľ ide o bezpečnosť letectva, dôležitú úlohu pri riadení poštových a balíkových zásielok zohrávajú prevádzkovatelia poštových služieb a keďže v rámci uplatňovania európskych predpisov investovali značné finančné sumy a zaviedli nové technológie s cieľom zabezpečiť súlad s medzinárodnými a európskymi bezpečnostnými normami,

**Medzinárodné vzťahy**

- R. keďže je potrebné, aby opatrenia zamerané na zaistenie bezpečnosti letectva boli koordinované na medzinárodnej úrovni v záujme toho, aby sa zaručila vysoká úroveň ochrany a zabránilo sa uskutočneniu viacnásobných detekčných kontrol cestujúcich, čo by následne viedlo k obmedzeniam a dodatočným nákladom,

**Výcvik a školenie bezpečnostného personálu**

- S. keďže úvodné a následné školenie bezpečnostného personálu je základným predpokladom zaručenia vysokej úrovne bezpečnosti letectva, ktorá musí byť zlučiteľná s takým spôsobom zaobchádzania s cestujúcimi, pri ktorom sa zachováva ich ľudská dôstojnosť a chráni ich osobné údaje,
- T. keďže sociálne normy a normy v oblasti vzdelávania a odbornej prípravy pre bezpečnostný personál by sa mali zahrnúť do revízie smernice Rady 96/67/ES z 15. októbra 1996 o prístupe k trhu služieb pozemnej obsluhy na letiskách Spoločenstva <sup>(1)</sup>,

(1) Ú. v. ES L 272, 25.10.1996, s. 36.

Streda 6. júla 2011

**Všeobecné ustanovenia**

1. nazdáva sa, že v oblasti bezpečnostnej ochrany letectva je potrebný integrovaný prístup, ktorý bude zahŕňať jednorazovú bezpečnostnú kontrolu tak, aby cestujúci, batožina a náklad pri prilete na letisko EÚ z niektorého iného z jej letísk nemuseli byť podrobení ďalšej detekčnej kontrole;
2. nazdáva sa, že pre bezpečnosť letectva predstavujú prínos metódy skenovania, ktoré sú pre cestujúcich účinné a rýchle, vzhľadom na čas strávený na miestach, kde sa uskutočňuje kontrola;
3. vyzýva Komisiu, aby v oblasti bezpečnosti letectva uskutočnila výskum využívania ďalších techník na zistenie výbušnín vrátane materiálov v pevnom skupenstve;
4. žiada Komisiu a členské štáty, aby vyvinuli integrovaný systém analýzy rizík týkajúci sa cestujúcich, pri ktorých existuje odôvodnené podozrenie, že predstavujú bezpečnostné riziko, a na prehliadky batožiny a nákladu, ktorý bude využívať všetky dostupné a spoľahlivé informácie, najmä tie, ktoré poskytne polícia, spravodajské služby, colnice a leteckí dopravcovia; zastáva názor, že celý systém by sa mal vyznačovať snahou o dosiahnutie účinnosti v plnom súlade s článkom 21 Charty základných práv EÚ o nediskriminácii, ako aj s legislatívou EÚ o ochrane údajov;
5. žiada Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili účinnú spoluprácu, riadenie bezpečnostnej ochrany a výmenu informácií medzi všetkými zúčastnenými subjektmi a útvarmi, ako aj medzi orgánmi a subjektmi bezpečnostnej ochrany a leteckými dopravcami, a to na európskej i na vnútroštátnej úrovni;
6. žiada Komisiu, aby pravidelne aktualizovala zoznam povolených metód detekčnej kontroly a podmienok a minimálnych noriem týkajúcich sa ich používania, s cieľom zohľadniť možné problémy, praktické skúsenosti a vývoj technológií a zaručiť tak vysokú úroveň detekčnej výkonnosti a ochranu práv a záujmov cestujúcich a pracovníkov zodpovedajúcich danému vývoju;
7. zdôrazňuje význam boja proti terorizmu a organizovanému zločinu, ktoré predstavujú ohrozenie bezpečnosti Európskej únie, ako už bolo uvedené v Štokholmskom programe, a preto v tejto súvislosti podporuje výlučne uplatňovanie bezpečnostných opatrení, ktoré sa zameriavajú na predchádzanie teroristickým incidentom, sú stanovené v právnych predpisoch, sú účinné, nevyhnutné v slobodnej a otvorenej demokratickej spoločnosti, primerané sledovanému cieľu a v plnej miere dodržiavajú Chartu základných práv EÚ a Európsky dohovor o ľudských právach (EDLP); pripomína, že je nevyhnutné, aby občania dôverovali svojim inštitúciám, a preto je nevyhnutná spravodlivá rovnováha medzi potrebou zaistiť bezpečnosť a zabezpečením základných práv a slobôd;
8. zdôrazňuje v tejto súvislosti, že všetky opatrenia na boj proti terorizmu by mali byť v plnom súlade so základnými právami a povinnosťami Európskej únie, ktoré sú nevyhnutné v demokratickej spoločnosti, pričom musia byť primerané, prísne nevyhnutné, stanovené v právnych predpisoch, a teda vymedzené v rámci konkrétneho vytýčeného cieľa;

**Bezpečnostné skenery**

9. vyzýva Komisiu, aby navrhla doplnenie bezpečnostných skenerov do zoznamu povolených metód detekčnej kontroly pod podmienkou, že bude sprevádzané príslušnými predpismi a spoločnými minimálnymi štandardmi pre ich používanie, ako sa uvádza v tomto uznesení, iba v prípade, že sa najskôr vykoná posúdenie vplyvu, ktoré Európsky parlament požadoval v roku 2008, ktorým sa preukáže, že tieto zariadenia nepredstavujú riziko pre zdravie cestujúcich, osobné údaje, dôstojnosť jednotlivcov a súkromie cestujúcich, a potvrdí sa účinnosť týchto skenerov;

**Streda 6. júla 2011**

10. nazdáva sa, že používanie bezpečnostných skenerov musia upravovať spoločné predpisy EÚ, postupy a normy, ktoré ustanovia nielen kritériá detekčnej výkonnosti, ale stanovujú aj potrebné záruky na ochranu zdravia a základných práv cestujúcich, pracovníkov, členov posádok a bezpečnostného personálu;

11. domnieva sa, že bezpečnostné skenery by mali slúžiť na zrýchlenie tempa a skrátenie času kontrol vykonávaných na letiskách a zmierniť nepohodlie cestujúcich, a preto vyzýva Komisiu, aby vo svojom legislatívnom návrhu zohľadnila tento aspekt;

12. konkrétnejšie navrhuje, aby Komisia po zavedení spoločných predpisov týkajúcich sa používania bezpečnostných skenerov tieto predpisy pravidelne a v prípade potreby revidovala tak, aby ustanovenia o ochrane zdravia, súkromia, osobných údajov a základných práv prispôbila rozvoju technológií;

*Potreba a primeranosť*

13. je presvedčený, že vzhľadom na stupňovanie hrozby teroristických útokov musia verejné orgány prijať opatrenia v oblasti ochrany a prevencie, ktoré požadujú demokratické spoločnosti;

14. domnieva sa, že detekčná výkonnosť bezpečnostných skenerov je vyššia než u súčasných detektorov kovov, najmä pokiaľ ide o nekovové predmety a tekutiny, zatiaľ čo pri kompletnej manuálnej prehliadke existuje vyššia pravdepodobnosť, že cestujúcim spôsobí väčšie podráždenie, bude trvať dlhšie a vzbudí väčšiu nevôľu než skener;

15. nazdáva sa, že používanie bezpečnostných skenerov predstavuje lepšiu voľbu v porovnaní s nenáročnejšími metódami, ktoré by nezaručili podobný stupeň ochrany, za predpokladu, že sa poskytnú primerané bezpečnostné záruky; zdôrazňuje, že v oblasti bezpečnosti letectva by našimi základnými prioritami malo naďalej byť využívanie spravodajstva v širšom zmysle a vzdelaný bezpečnostný personál na letiskách;

16. nazdáva sa, že obavy a požiadavky v súvislosti s otázkou ochrany súkromia a zdravia možno vyriešiť prostredníctvom dostupných technológií a metód; domnieva sa, že technológie, ktoré sú v súčasnosti predmetom výskumu, sú sľubné a že sa musia použiť tie najlepšie dostupné technológie;

17. zastáva názor, že otázka zavedenia či nezavedenia bezpečnostných skenerov spadá do právomoci členských štátov EÚ, ktoré sa v tejto otázke môžu slobodne rozhodovať; domnieva sa však, že je nevyhnutná ďalej harmonizovať používanie skenerov na vytvorenie jednotného európskeho priestoru bezpečnosti letectva;

18. zastáva názor, že keď sa členské štáty rozhodnú nainštalovať bezpečnostné skenery, musia zabezpečiť, aby zodpovedali minimálnym normám a požiadavkám, ktoré sa stanovili na úrovni EÚ pre všetky členské štáty, a to bez toho, aby bolo dotknuté právo členských štátov uplatňovať prísnejšie opatrenia;

19. konštatuje, že členské štáty by mali doplniť kontrolné miesta a bezpečnostný personál s cieľom zaistiť, aby zavádzanie bezpečnostných skenerov nemalo vplyv na cestujúcich;

20. zastáva názor, že osoby, ktoré podstupujú kontrolu, by mali mať možnosť rozhodnúť, či sa použijú telesné skenery, pričom v prípade, že odmietnu, budú nútené podrobiť sa iným druhom detekčnej kontroly, ktoré zaisťujú bezpečnosť na takej úrovni, ktorá je rovnako účinná ako v prípade bezpečnostných skenerov, a zaručia plné dodržiavanie práv a rešpektovanie dôstojnosti; zdôrazňuje, že takéto odmietnutie by nemalo viesť k podozrievaniu cestujúcich;

Streda 6. júla 2011

*Zdravie*

21. pripomína, že európske a vnútroštátne právne predpisy sa musia uplatňovať predovšetkým v súlade so zásadou ALARA (v najnižšej rozumne dosiahnuteľnej miere);
22. vyzýva členské štáty, aby využívali technológiu, ktorá je najmenej škodlivá pre ľudské zdravie a ktorá ponúka prijateľné riešenia týkajúce sa súkromia verejnosti;
23. nazdáva sa, že nemožno pripustiť vystavenie dávkam ionizujúceho žiarenia s kumulatívnym účinkom; je preto presvedčený, že akákoľvek forma technológie využívajúca ionizujúceho žiarenie by sa pri bezpečnostných kontrolách mala výslovne vylúčiť;
24. vyzýva Komisiu, aby v kontexte budúceho rámcového programu pre výskum preskúmala možnosť využívania technológie, ktorá by bola úplne bezpečná pre celú verejnosť a zároveň by zaručovala bezpečnosť leteckej prevádzky;
25. žiada členské štáty, aby pravidelne monitorovali dlhodobé účinky vystavenia bezpečnostných skenerov so zreteľom na súčasný vedecký pokrok a aby kontrolovali, či sú tieto zariadenia správne nainštalované, či sa používajú primerane a či sú udržiavané v riadnom stave;
26. trvá na tom, aby sa zohľadnili osobitné prípady a aby sa uplatňovalo rovnaké a individuálne zaobchádzanie s cestujúcimi, ktorí sú zraniteľní z hľadiska zdravia a schopnosti komunikovať, ako sú tehotné ženy, deti, osoby vyššieho veku, osoby s telesným postihnutím, ako aj s osoby s implantovanými zdravotníckymi pomôckami (napríklad s ortopedickými protézami alebo kardiostimulátormi) a ďalej so všetkými osobami, ktoré majú so sebou lieky, príp. potrebné zdravotnícke pomôcky (napríklad injekcie, inzulín);

*Snímanie tela*

27. je presvedčený, že by sa mali používať len schematické zobrazenia a nemali by sa robiť žiadne snímky tela;
28. zdôrazňuje, že údaje získané pri skenovaní nesmú byť použité na iné účely, než je odhaľovanie zakázaných predmetov, že sa môžu používať len po dobu, ktorá je nevyhnutná na skenovanie, a že musia byť zničené ihneď potom, čo daná osoba prejde bezpečnostnou kontrolou, a nesmú sa uchovávať;

*Zákaz diskriminácie*

29. zastáva názor, že predpisy týkajúce sa prevádzky majú zaručiť, aby sa uplatňoval postup náhodného výberu a aby sa osoby, ktoré majú prejsť bezpečnostným skenerom, nesmeli vyberať podľa diskriminujúcich kritérií;
30. zdôrazňuje, že akákoľvek forma profilovania na základe napríklad pohlavia, rasy, farby pleti, etnického pôvodu, genetických rysov, jazyka, náboženstva alebo viery, je neprijateľná v rámci postupu výberu osôb, ktoré sa majú podrobiť sa kontrole prostredníctvom bezpečnostných skenerov, alebo pri odmietnutí takejto kontroly;

*Ochrana údajov*

31. domnieva sa, že všetky bezpečnostné skenery by mali využívať schematické zobrazenie postavy na ochranu identity cestujúcich a na zabezpečenie toho, aby nemohli byť identifikovaní na základe zobrazenia akejkoľvek časti ich tela;

**Streda 6. júla 2011**

32. zdôrazňuje, že použitá technológia nesmie byť schopná uchovávať alebo ukladať údaje;
33. pripomína, že používanie bezpečnostných skenerov musí prebiehať v súlade so smernicou Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov;
34. zdôrazňuje, že tie členské štáty, ktoré sa skenery tela rozhodnú používať, by mali mať podľa zásady subsidiarity možnosť uplatňovať prísnejšie normy ako tie, ktoré sú uvedené v európskych právnych predpisoch o ochrane občanov a ich osobných údajov;

*Poskytovanie informácií snímaným osobám*

35. zastáva názor, že osoby, ktoré sú podrobené detekčnej kontrole, by mali byť vopred riadne informované predovšetkým o spôsobe fungovania príslušného skeneru, o podmienkach, ktoré sa zaviedli na ochranu práv na dôstojnosť, súkromie a ochranu údajov, a o možnosti odmietnuť snímanie skenerom;
36. žiada Komisiu, aby do svojich informačných kampaní týkajúcich sa práv cestujúcich v leteckej doprave zahrnula kapitolu, ktorá bude obsahovať aj práva počas bezpečnostných kontrol a počas kontrol pomocou bezpečnostných skenerov;

*Zaobchádzanie so snímanými osobami*

37. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili, aby bezpečnostní pracovníci absolvovali špeciálne školenie o používaní bezpečnostných skenerov takým spôsobom, aby rešpektovali základné práva cestujúcich, osobnú dôstojnosť, ochranu údajov a zdravia; v tejto súvislosti sa domnieva, že kódex správania by mohol byť veľmi užitočným nástrojom pre bezpečnostný personál zodpovedný za skenery;

*Financovanie bezpečnosti letectva*

38. pripomína svoje stanovisko z 5. mája 2010 k poplatkom za bezpečnostnú ochranu letectva;
39. zastáva názor, že poplatky za bezpečnostnú ochranu musia byť transparentné a mali by sa uplatňovať iba na pokrytie nákladov na zaistenie bezpečnosti, a členské štáty, ktoré sa rozhodnú zaviesť prísnejšie opatrenia, majú hradiť dodatočné súvisiace náklady sami;
40. naliehavo žiada Radu, aby stanovisko k poplatkom za bezpečnostnú ochranu letectva prijala v prvom čítaní, pretože právne predpisy o bezpečnostnej ochrane letectva a právne predpisy o poplatkoch za bezpečnostnú ochranu letectva úzko súvisia;
41. odporúča, aby sa na letenke každého cestujúceho uvádzali náklady na bezpečnostné opatrenia;

*Zákaz tekutín, rozprašovačov a gélov*

42. opakuje a potvrdzuje svoje stanovisko, že zákaz prepravy kvapalín by sa mal skončiť v roku 2013, ako stanovujú právne predpisy EÚ; preto naliehavo vyzýva všetky zúčastnené strany, Komisiu, členské štáty a priemysel, aby úzko spolupracovali s cieľom zabezpečiť, aby obmedzenia týkajúce sa prepravy tekutín na palube lietadla boli odstránené v prospech cestujúcich;



Streda 6. júla 2011

43. vyzýva členské štáty a letiská, aby vykonali všetky potrebné kroky na zabezpečenie toho, aby vhodné technológie boli dostupné v pravý čas, aby ukončenie zákazu prevozu tekutín neohrozilo bezpečnosť;

44. v tejto súvislosti zastáva názor, že všetky zainteresované strany by mali uskutočniť potrebné kroky na to, aby sa zákaz prevozu tekutín, rozprašovačov a gélov zmenil na detekčnú kontrolu, ktorá sa bude uskutočňovať čo najuspokojivejším a najjednoduchším možným spôsobom, pri ktorom budú neustále zaručené práva cestujúcich;

#### **Bezpečnostné opatrenia týkajúce sa nákladu**

45. na základe analýzy rizika zastáva názor, že kontroly nákladu a poštových zásielok by mali byť úmerné hrozbám vyplývajúcim z ich prepravy, a že je potrebné poskytnúť primeranú bezpečnosť, najmä keď sa náklad a poštové zásielky prevážajú v osobných lietadlách;

46. zdôrazňuje, že 100 % snímanie tovaru prostredníctvom skenerov nie je realizovateľné; žiada členské štáty, aby pokračovali v úsilí o vykonávanie nariadenia (ES) č. 300/2008, ako aj príslušného nariadenia Komisie (EÚ) č. 185/2010 v záujme zlepšenia bezpečnosti v rámci celého dodávateľského reťazca;

47. nazdáva sa, že úroveň bezpečnosti nákladu je v jednotlivých členských štátoch stále rozdielna, a že v záujme jednorazovej bezpečnostnej kontroly by členské štáty mali zabezpečiť správne uplatňovanie existujúcich opatrení týkajúcich sa nákladu a poštových zásielok v Európe, a tiež by mali uznávať akreditovaných pracovníkov iného členského štátu;

48. zastáva názor, že bezpečnostné opatrenia členských štátov v oblasti leteckého nákladu a poštových zásielok a kontrola týchto opatrení Komisiou sa posilnili, a preto sa nazdáva, že by bolo veľmi užitočné vypracovať technickú správu na zistenie nedostatkov súčasného systému nákladnej dopravy a nájdenie možných riešení;

49. žiada Komisiu a členské štáty, aby posilnili detekčné kontroly a inšpekcie týkajúce sa leteckej nákladnej dopravy vrátane potvrdenia akreditovaných pracovníkov ako známych prepravcov; v tomto zmysle zdôrazňuje, že je potrebné zabezpečiť vyšší počet osôb vykonávajúcich tieto kontroly na vnútroštátnej úrovni;

50. zdôrazňuje potenciál informovanosti colníc na výpočet rizika spojeného s osobitnými zásielkami a žiada Komisiu, aby pokračovala vo svojej práci týkajúcej sa možného využívania elektronických systémov colníc na účely bezpečnostnej ochrany letectva, a to najmä využívaním systému EÚ Import Control System, ktorý je určený na zlepšenie spolupráce medzi colnými orgánmi;

51. žiada Komisiu, aby prijala všetky potrebné opatrenia na zabezpečenie bezpečnej prepravy nákladu pochádzajúceho z tretích krajín už od pôvodného letiska, aby stanovila kritériá na rozpoznanie vysoko rizikovej leteckej nákladnej dopravy, v rámci ktorých sa jednotlivito určí konkrétna zodpovednosť jednotlivých subjektov;

52. žiada Komisiu, aby sa v bezpečnostnom programe zohľadňovali osobitosti všetkých zúčastnených subjektov a aby sa zjednotili bezpečnostné opatrenia spojené s prepravou poštových zásielok a nákladu, pričom je potrebné zabezpečiť dynamické hospodárstvo, v ktorom by sa naďalej podporoval obchod, kvalita služieb a rozvoj elektronického obchodu;

53. vyzýva Komisiu, aby navrhla harmonizovaný systém úvodného a následného školenia bezpečnostného personálu vo vzťahu k preprave nákladu, aby zohľadňoval najnovší technický vývoj v oblasti bezpečnosti;

Streda 6. júla 2011

### **Medzinárodné vzťahy**

54. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby pri hodnotení rizík a v rámci spravodajských služieb v oblasti bezpečnosti letectva spolupracovali s Medzinárodnou organizáciou civilného letectva (ICAO) a tretími krajinami;

55. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby v rámci ICAO podporili zavedenie globálnych regulačných noriem s cieľom podporiť úsilie tretích krajín o plnenie uvedených noriem, pokročiť smerom k vzájomnému uznávaniu bezpečnostných opatrení a sledovať cieľ účinnej jednorazovej bezpečnostnej kontroly;

\*

\* \*

56. domnieva sa, že komitologický postup je pre oblasť bezpečnosti leteckej dopravy nevhodný, aspoň pokiaľ ide o opatrenia s dosahom na práva občanov, a žiada úplné zapojenie Parlamentu prostredníctvom spolurozhodovania;

57. očakáva, že Komisia predloží legislatívny návrh na úpravu nariadenia (ES) č. 300/2008 počas tohto volebného obdobia tak, aby sa zohľadnilo vyhlásenie Komisie zo 16. decembra 2010 v súvislosti s prijatím nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú pravidlá a všeobecné zásady mechanizmu, na základe ktorého členské štáty kontrolujú vykonávanie vykonávacích právomocí Komisie;

58. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.

## **Ženy a riadenie podnikov**

P7\_TA(2011)0330

**Uznesenie Európskeho parlamentu zo 6. júla 2011 o ženách a riadení podnikov (2010/2115(INI))**

(2013/C 33 E/14)

*Európsky parlament,*

- so zreteľom na Štvrtú svetovú konferenciu o ženách, ktorá sa konala v septembri 1995 v Pekingu, na deklaráciu a akčnú platformu prijatú v Pekingu a na následné záverečné dokumenty prijaté 9. júna 2000, 11. marca 2005 a 12. marca 2010 na mimoriadnych zasadnutiach OSN Peking + 5, Peking + 10 a Peking + 15, ktoré sa týkajú ďalších opatrení a iniciatív na uplatňovanie Pekinskej deklarácie a akčnej platformy,
- so zreteľom na Dohovor OSN o odstránení všetkých foriem diskriminácie žien z roku 1979,
- so zreteľom na Všeobecnú deklaráciu ľudských práv z roku 1948,
- so zreteľom na Chartu základných práv Európskej únie, najmä na jej články 1, 2, 3, 4, 5, 21 a 23,
- so zreteľom na článok 2 Zmluvy o Európskej únii, v ktorom sa zdôrazňujú hodnoty spoločné členským štátom, najmä pluralizmus, nediskriminácia, tolerancia, spravodlivosť, solidarita a rovnosť medzi ženami a mužmi,