

Γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής με θέμα «Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη χρήση σαρωτών σώματος σε αερολιμένες της ΕΕ»

COM(2010) 311 τελικό

(2011/C 107/10)

Εισηγητής: ο κ. **Bernardo HERNANDEZ BATALLER**

Στις 15 Ιουνίου 2010, και σύμφωνα με το άρθρο 304 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αποφάσισε να ζητήσει τη γνωμοδότηση της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής σχετικά με την:

Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο σχετικά με τη χρήση σαρωτών σώματος σε αερολιμένες της ΕΕ

COM(2010) 311 τελικό.

Το ειδικευμένο τμήμα «Μεταφορές, ενέργεια, υποδομές και κοινωνία των πληροφοριών», στο οποίο ανατέθηκε η προετοιμασία των σχετικών εργασιών, υιοθέτησε τη γνωμοδότησή του στις 2 Φεβρουαρίου 2011.

Κατά την 469η σύνοδο ολομέλειας της 16ης και 17ης Φεβρουαρίου 2011 (συνεδρίαση της 16ης Φεβρουαρίου), η Ευρωπαϊκή Οικονομική και Κοινωνική Επιτροπή υιοθέτησε με 104 ψήφους υπέρ, 1 ψήφο κατά και 5 αποχές την ακόλουθη γνωμοδότηση:

1. Συμπεράσματα

1.1 Η ΕΟΚΕ αντιλαμβάνεται την ανάγκη να καταστεί η ασφάλεια των αερομεταφορών άξιο προστασίας έννομο αγαθό. Ωστόσο, κρίνει ότι η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να σταθμίσει το ζήτημα με τρόπο πιο σφαιρικό, εξετάζοντας ως βασικά στοιχεία του συστήματος «την ανταλλαγή πληροφοριών και την ανάλυση του ανθρώπινου παράγοντα», αντί να περιορίζεται στη χρήση τεχνολογιών που ενέχουν κινδύνους και εγείρουν ορισμένα, μέχρι σήμερα αναπάντητα, ερωτήματα.

1.2 Η χρήση αυτού του τύπου σαρωτή θα μπορούσε να υπονομεύσει σε μεγάλο βαθμό την προάσπιση των θεμελιωδών δικαιωμάτων, πλήττοντας την ανθρώπινη αξιοπρέπεια, τον ιδιωτικό βίο και την προστασία των προσωπικών δεδομένων μέσω της αδικαιολόγητης αποθήκευσης, εκτύπωσης, διαβίβασης ή διατήρησης εικόνων, οι οποίες μπορούν μεταγενέστερα να διαδοθούν. Η ΕΟΚΕ θεωρεί ότι, σε όλες τις υπόλοιπες περιπτώσεις, ο επιβάτης θα πρέπει να έχει δικαίωμα επιλογής αν θα υποβληθεί ή όχι σε αυτού του είδους τον έλεγχο (ρήτρα εξάιρεσης) και, όποια και αν είναι η επιλογή του, να διατηρεί το δικαίωμα να επιβιβαστεί στο αεροπλάνο. Σε κάθε περίπτωση όμως, είναι αναγκαίο να θεσπισθούν αυστηρές νομικές εγγυήσεις που θα προστατεύουν τους επιβάτες που αρνούνται αυτόν τον τύπο ελέγχου από οποιαδήποτε πρόσθετη επιβάρυνση όπως πολύωρη αναμονή σε ουρές για έλεγχο ή υπερβολικά ενδελεχείς τεχνικές ελέγχου.

1.3 Όσον αφορά την προστασία της υγείας, η ΕΟΚΕ καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή να παρουσιάσει τεκμηριωμένες μελέτες για τις πιθανές επιπτώσεις αυτών των συσκευών στην υγεία των επιβατών και του προσωπικού (που συχνά υποβάλλεται στους ίδιους ελέγχους λόγω της εργασίας του)· σε περίπτωση αμφιβολιών, είναι προτιμότερη η χρήση διαφορετικού τύπου συσκευών.

1.4 Η ΕΟΚΕ υπενθυμίζει στην Ευρωπαϊκή Επιτροπή ότι στην ανακοίνωση δεν γίνεται καμία αναφορά στο δικαίωμα πραγματικής

προσφυγής του οποίου θα πρέπει να απολαύει το ασθενέστερο μέρος (εν προκειμένω ο επιβάτης που χρησιμοποιεί τις αεροπορικές εταιρείες και τα αεροδρόμια), καθότι χωρίς την επαρκή κατοχύρωση του δικαιώματος στη δικαστική προστασία, δεν διασφαλίζεται ούτε η προστασία των ατομικών δικαιωμάτων.

1.5 Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι είναι σημαντικό να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι εναλλακτικές προς τη χρήση σαρωτών ασφαλείας ή σαρωτών σώματος λύσεις. Μία από τις λύσεις αυτές είναι η χρήση τεχνικών μέσων σχηματικού εντοπισμού και αναγνώρισης πηγών κινδύνου οι οποίες μπορούν να προσδιοριστούν μεταγενέστερα με μεγαλύτερη ακρίβεια με έλεγχο μέσω ψηλαφίσματος.

2. Εισαγωγή και περιεχόμενο της ανακοίνωσης

2.1 Η ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θίγει το ζήτημα των σαρωτών ασφαλείας, η χρήση των οποίων ρυθμίζεται από την εκάστοτε εθνική νομοθεσία— αρχίζει να αυξάνεται στα αεροδρόμια της ΕΕ.

2.2 Κατά την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, μόνο ένα κοινό ενωσιακό κανονιστικό πλαίσιο για τις αερομεταφορές μπορεί να εγγυηθεί μια εναρμονισμένη και επισταμένη εξέταση του ζητήματος της χρήσης σαρωτών σώματος στα αεροδρόμια.

2.3 Η προστασία των αερομεταφορών, σύμφωνα πάντα με την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αντιμετωπίζει σήμερα νέους τύπους απειλών, για τις οποίες οι παραδοσιακές τεχνολογίες ασφαλείας που χρησιμοποιούνται στα αεροδρόμια δεν μπορούν να παράσχουν επαρκή και αποτελεσματική λύση. Ως εκ τούτου, ορισμένα κράτη μέλη έχουν αρχίσει να δοκιμάζουν και να εγκαθιστούν στα αεροδρόμιά τους σαρωτές σώματος, με αποτέλεσμα την εφαρμογή διαφορετικών κανόνων ασφαλείας από το ένα κράτος μέλος στο άλλο.

2.3.1 «Σαρωτής σώματος» είναι ο γενικός όρος που χρησιμοποιείται για τη δήλωση τεχνολογικών εφαρμογών που επιτρέπουν τον εντοπισμό κρυμμένων αντικειμένων κάτω από τα ρούχα. Οι τεχνολογίες αυτές χρησιμοποιούν ποικίλους τύπους ακτινοβολίας, οι οποίοι διαφέρουν ως προς το μήκος κύματος και την ενέργεια που εκπέμπουν προκειμένου να ανιχνεύσουν οποιοδήποτε υλικό διαφορετικό από το ανθρώπινο δέρμα.

2.4 Σύμφωνα με το ενωσιακό δίκαιο, τα κράτη μέλη έχουν τη δυνατότητα να καθιερώνουν στα αεροδρόμιά τους τη χρήση σαρωτών σώματος α) ασκώντας το δικαίωμά τους να λαμβάνουν αυστηρότερα μέτρα ασφαλείας από τα ισχύοντα που απαιτούνται στο σύνολο της ΕΕ ή β) ασκώντας προσωρινά (για μέγιστο διάστημα 30 μηνών) το δικαίωμά τους να διεξάγουν δοκιμές με νέες τεχνικές μεθόδους ή διαδικασίες.

2.5 Ως προς το ζήτημα της υγείας και πιο συγκεκριμένα τη χρήση ιοντίζουσας ακτινοβολίας, η ενωσιακή νομοθεσία, όπως προβλέπεται στη Συνθήκη περί ιδρύσεως της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Ατομικής Ενέργειας, όχι μόνο θέτει συγκεκριμένα ανώτατα όρια επιτρεπόμενης ακτινοβολίας (ad hoc και ανά έτος), αλλά απαιτεί και νόμιμη αιτιολόγηση της ανάγκης έκθεσης του ατόμου σε αυτή την ακτινοβολία και επιβάλλει τη λήψη μέτρων προστασίας για τον περιορισμό αυτής της έκθεσης στο ελάχιστο.

2.6 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή σημειώνει ότι η θεμελιώδης αρχή του ενωσιακού αλλά και του διεθνούς κανονιστικού πλαισίου είναι η απαγόρευση της εισόδου στο αεροπλάνο επικίνδυνων αντικειμένων όπως όπλα, μαχαίρια ή εκρηκτικά (τα λεγόμενα «απαγορευμένα αντικείμενα»).

2.6.1 Αυτό το κοινό κανονιστικό πλαίσιο αναφέρεται στη λεγόμενη «ενιαία ασφάλεια», η οποία εφαρμόζεται ήδη –αν και όχι ακόμη πλήρως– σε ορισμένα κράτη μέλη της ΕΕ και η οποία στο μέλλον θα διευκολύνει περισσότερο από οτιδήποτε άλλο τόσο τη λειτουργία του τομέα όσο και το ίδιο το επιβατικό κοινό.

2.7 Το ισχύον κανονιστικό πλαίσιο της ΕΕ για την ασφάλεια των αερομεταφορών περιλαμβάνει έναν κατάλογο με τις μεθόδους και τις τεχνολογικές εφαρμογές ελέγχου και επιθεώρησης από τις οποίες καλούνται να επιλέξουν τα κράτη μέλη και/ή οι αερολιμένες τα απαραίτητα στοιχεία για την αποτελεσματική και αποδοτική εκτέλεση των σχετικών καθηκόντων τους.

2.7.1 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή επισημαίνει ότι η τρέχουσα νομοθεσία δεν επιτρέπει στις αρχές των αερολιμένων να αντικαθιστούν συστηματικά τις μέχρι σήμερα αναγνωρισμένες μεθόδους ή τεχνολογικές εφαρμογές ελέγχου με σαρωτές σώματος. Προκειμένου να χορηγηθεί εξουσιοδότηση για τη χρήση αυτών των σαρωτών ως συμπληρωματικής μεθόδου ασφαλείας στις αερομεταφορές, απαιτείται σχετική απόφαση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, βάσει της διαδικασίας της επιτροπολογίας με την έγκριση των κρατών μελών και του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

3. Παρατηρήσεις

3.1 Η ΕΟΚΕ εκφράζει σοβαρές και σημαντικές επιφυλάξεις για την προσέγγιση που ακολουθεί η ανακοίνωση της Επιτροπής. Διαφάνει κατ' αρχήν με την ενδεχόμενη υιοθέτηση και εφαρμογή ενός μελλοντικού κανονισμού, που θα μπορούσε να πλήττει τα θεμελιώδη δικαιώματα του ατόμου. Δεδομένου, πάντως, ότι πρόκειται

για ταχέως εξελισσόμενες τεχνολογίες, η ΕΟΚΕ θα μπορούσε να ταχθεί υπέρ μόνο ενός απολύτως αξιόπιστου μηχανισμού ασφαλείας, το οποίο δεν θα πλήττει τα θεμελιώδη δικαιώματα του ατόμου, δεν θα είναι επιβλαβές για την ανθρώπινη υγεία και θα χρησιμοποιεί λιγότερο «επιθετική» τεχνολογία.

3.1.1 Πιο συγκεκριμένα, διαπιστώνονται, αν μη τι άλλο, νομικές ελλείψεις σε ορισμένα σημεία της ανακοίνωσης.

3.1.2 Πρόκειται, πρώτον, για την αμφίβολη σύνδεση του κύριου στόχου της εν λόγω νομοθετικής πράξης (της γενικευμένης, δηλαδή, χρήσης σε όλα τα αεροδρόμια της ΕΕ των σαρωτών σώματος) με την επίτευξη των μεγαλύτερων δυνατών επιπέδων ασφαλείας στις αερομεταφορές. Τούτο δε παρά τη θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής ότι η αυτή η χρήση θα ήταν προαιρετική όσον αφορά τους σαρωτές, όχι όμως και για την επιλογή των πιβατών να υποβληθούν ή όχι στον συγκεκριμένο έλεγχο. Πριν από την υιοθέτηση ενός μέτρου αυτής της εμβέλειας θα πρέπει να ελεγχθεί η «αναλογικότητα» μεταξύ της ανάγκης υιοθέτησής του και άλλων παραμέτρων όπως το κόστος χρήσης αυτών των σαρωτών σώματος. Δεδομένων των σοβαρών επιφυλάξεων όσον αφορά την αξιοπιστία τους, την ασφάλειά τους για την ανθρώπινη υγεία και τον σεβασμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων, η εγκατάσταση αυτών των συστημάτων (κόστος αγοράς βασικού εξοπλισμού και του συμπληρωματικού υποστηρικτικού λογισμικού) σε όλα τα αεροδρόμια της ΕΕ κρίνεται επί του παρόντος υπερβολικά δαπανηρή για τον κρατικό προϋπολογισμό. Η ΕΟΚΕ θεωρεί, ότι σε μια ταχέως εξελισσόμενη αγορά όπως η συγκεκριμένη, είναι πιο λογικό να περιμένουμε την έλευση άλλων, πιο προηγμένων, τεχνολογιών, οι οποίες θα είναι λιγότερο «επιθετικές» και θα ανταποκρίνονται καλύτερα στον επιδιωκόμενο στόχο, την ασφάλεια των αερομεταφορών. Η ΕΟΚΕ κρίνει ότι είναι σημαντικό να ληφθούν σοβαρά υπόψη οι εναλλακτικές προς τη χρήση σαρωτών ασφαλείας ή σαρωτών σώματος λύσεις. Μία από τις λύσεις αυτές είναι η χρήση τεχνικών μέσων σχηματικού εντοπισμού και αναγνώρισης πηγών κινδύνου οι οποίες μπορούν να προσδιοριστούν μεταγενέστερα με μεγαλύτερη ακρίβεια με έλεγχο μέσω ψηλαφίσματος.

3.1.3 Επιπροσθέτως, ελέγχεται ως άστοχος ο αυστηρός περιορισμός των θεμελιωδών δικαιωμάτων ως απόρροια της μελλοντικής εφαρμογής του κανονισμού. Δυστυχώς, σε δικαστήριο της αμερικανικής πολιτείας της Φλόριδα όπου χρησιμοποιείται η τεχνολογία των χιλιοστομετρικών κυμάτων, οι επιθεωρητές είχαν αποθηκεύσει 35 000 φωτογραφίες, οι οποίες διέρρευσαν στο Διαδίκτυο, με αποτέλεσμα την παραβίαση των θεμελιωδών δικαιωμάτων χιλιάδων ατόμων.

3.1.4 Τέλος, αμφισβητείται ακόμα και η επιλογή του τύπου της νομοθετικής πράξης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή, αλλά και η διαδικασία υιοθέτησής της.

3.2 Συμπερασματικά, προκύπτει ότι στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής δεν λαμβάνονται σοβαρά υπόψη τα τρία κριτήρια που έχουν θεσπιστεί στη νομολογία του Δικαστηρίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του Ευρωπαϊκού Δικαστηρίου Ανθρώπινων Δικαιωμάτων, ήτοι η αναγκαιότητα, η αναλογικότητα και η νομιμότητα. Πρόκειται για κριτήρια με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται όλα τα μέτρα που λαμβάνουν οι δημόσιες αρχές μιας Ένωσης ή ενός κράτους δικαίου προς αποφυγήν τυχόν περιστολής ή παραβίασης μέρους των δικαιωμάτων και των ελευθεριών του ατόμου.

3.2.1 Ως προς την πρώτη παράμετρο, την αντιστοιχίση του προτεινόμενου μέτρου (τη χρήση των σαρωτών σώματος) με την τήρηση των μέγιστων προδιαγραφών ασφαλείας των αερομεταφορών, υπάρχουν επίσης σοβαρές ενστάσεις.

3.2.2 Η ίδια η Ευρωπαϊκή Επιτροπή αναγνωρίζει ρητά στο σημείο της ίδιας της ανακοίνωσης όπου αξιολογούνται τα αποτελέσματα της καθιέρωσης νέων μεθόδων και τεχνολογικών εφαρμογών –και κατόπιν ποικίλων περιστατικών παραβίασης των κανόνων ασφαλείας των αερομεταφορών τα τελευταία χρόνια– ότι αυτή καθιέρωση «αποδεικνύεται όλο και πιο αναποτελεσματική». Αντιθέτως, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή κρίνει ότι «απαιτείται μια πιο σφαιρική προσέγγιση, στο πλαίσιο της οποίας η βελτιωμένη ανταλλαγή πληροφοριών και η ανάλυση ανθρώπινου παράγοντα (...) θα αποτελέσουν βασικά στοιχεία στο μέλλον».

3.2.3 Δεν είναι τυχαίο ότι αυτή η εκτίμηση συμπίπτει με τη θέση του Ευρωπαϊκού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων ο οποίος, με την υποστήριξη της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, κατήρτισε ειδική έκθεση με θέμα την αμφιλεγόμενη νομοθεσία. Παράλληλα, υπεραμύνθηκε αυτής της προσέγγισης σε όλες τις γνωμοδοτήσεις του σχετικά με την εφαρμογή ευρωπαϊκών μέτρων ασφαλείας έναντι των τρομοκρατικών απειλών.

3.2.4 Πρέπει να βρεθεί η κατάλληλη ισορροπία μεταξύ αφενός της ανάγκης να υπάρξει πανευρωπαϊκή προσέγγιση –χωρίς διακρίσεις– του προβλήματος της ασφάλειας των αερομεταφορών και της οριστικής εφαρμογής της «ενιαία ασφάλειας» και αφετέρου του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων (ιδίως όσον αφορά στη συγκατάθεση του κάθε επιβάτη να υποβάλλεται οικειοθελώς στους ελέγχους με βάση τις συγκεκριμένες τεχνολογίες).

3.2.5 Ακόμα πιο κάθετη χαρακτηρίζεται η θέση της ομάδας μελέτης για το άρθρο 29 της οδηγίας 95/46/Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, η οποία στην έκθεσή της στις 11 Φεβρουαρίου 2009 σημειώνει ότι αυτοί οι σαρωτές δεν αποτελούν εναλλακτική λύση σε άλλες ήδη εν χρήση μεθόδους ανίχνευσης στοιχείων που απειλούν την ασφάλεια των αερομεταφορών. Συμπεραίνει δε ότι μέχρι σήμερα δεν συντρέχουν λόγοι αντικατάστασης των ισχυόντων μέτρων ελέγχου στα αεροδρόμια με τους συγκεκριμένους σαρωτές.

3.3 Δευτερευόντως, η ΕΟΚΕ εκφράζει τη διαφωνία της στο ζήτημα του ισχυρού πλήγματος που συνιστά η εφαρμογή της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής στα θεμελιώδη δικαιώματα.

3.3.1 Τα θιγόμενα θεμελιώδη δικαιώματα έρχονται σε αντίθεση με την ευρεία ανάλυση του κόστους της εγκατάστασης των σαρωτών στα αεροδρόμια ως βασικό επιχείρημα υπέρ της εγκατάστασής τους.

3.3.2 Εν προκειμένω, τίθεται θέμα κατάλληλης αξιολόγησης της ισορροπίας μεταξύ ελευθεριών και ασφάλειας, μια παράμετρος που χρήζει για διάφορους λόγους επισταμένης κανονιστικής ερμηνείας.

3.3.3 Αφενός, τα περισσότερα θιγόμενα δικαιώματα και ελευθερίες είναι –σχεδόν αποκλειστικά– εκείνα που περιλαμβάνονται σε αυτό που το Ευρωπαϊκό Δικαστήριο Ανθρώπινων Δικαιωμάτων έχει

χαρακτηρίσει σκληρό και απαραβίαστο πυρήνα της δημόσιας τάξης, σύμφωνα με την Ευρωπαϊκή Σύμβαση Ανθρώπινων Δικαιωμάτων.

3.3.4 Συνεπώς, οποιοσδήποτε περιορισμός τους πρέπει να γίνεται κατ' εξαίρεση, και εφόσον δεν υπάρχουν περιθώρια παρεμβολής νομικά λιγότερο αυστηρών εναλλακτικών λύσεων, να υπόκειται σε έλεγχο από υπερεθνικούς φορείς και να είναι συμβατός με τα ήθη μιας προηγμένης δημοκρατικής κοινωνίας. Σε κάθε περίπτωση, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή οφείλει να συμπεριλάβει στον μελλοντικό κανονισμό ειδικές συνοπτικές διαδικασίες ή να παραπέμψει στις ήδη ισχύουσες στα κράτη μέλη, προκειμένου να αντιμετωπίζει τυχόν παραβιάσεις των θεμελιωδών δικαιωμάτων.

3.3.5 Αφετέρου, όπως υπενθυμίζει η γενική εισαγγελέας κ. Sharpston στις προτάσεις της στην Υπόθεση C-345/06 (γνωστή και ως Υπόθεση Heinrich), η οποία επίσης αφορούσε σε νομοθετική πράξη σχετική με την ασφάλεια στις αερομεταφορές, δεν συντρέχουν στην ΕΕ λόγοι αναστολής ή περιορισμού των εγγυήσεων των θεμελιωδών δικαιωμάτων εν ονόματι της πρόληψης κινδύνων για τη δημόσια ασφάλεια σε δύσκολους καιρούς ή ιδιάζουσες συνθήκες που ενέχουν ακόμα μεγαλύτερο κίνδυνο.

3.4 Ως προς την υγεία των επιβατών και του προσωπικού που εκτίθεται στην ακτινοβολία των σαρωτών λόγω της φύσης της εργασίας του, η ΕΟΚΕ εκφράζει την ιδιαίτερη ανησυχία της. Από αυτήν την άποψη, και ιδιαίτερα όσον αφορά το ζήτημα των εγγυήσεων για την ανθρώπινη υγεία που θα πρέπει να παρέχονται στην περίπτωση επανειλημμένης χρήσεως αυτών των υπερσύγχρονων συσκευών, η ΕΟΚΕ ζητά οι συσκευές αυτές να χρησιμοποιούνται από κατάλληλα εξειδικευμένο προσωπικό. Για τον σκοπό αυτόν, είναι απαραίτητο να προβλεφθούν κατάλληλοι όροι εργασίας και αμοιβής. Η αύξηση του αριθμού ειδικευμένου προσωπικού θα συμβάλει ώστε να περιοριστεί ο αριθμός επανειλημμένων και βλαβερών για την υγεία ελέγχων μέσω ανιχνευτών μετάλλων.

3.5 Η ΕΟΚΕ ευελπιστεί ότι στην πρόταση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής θα τίθεται ένα υψηλό επίπεδο προστασίας της υγείας, βάσει ακλόνητων, αξιόπιστων και εμπειροστατωμένων επιστημονικών ερευνών και πορισμάτων προς όφελος των επιβατών και με γνώμονα την ελάχιστη δυνατή έκθεσή τους σε εξαιρετικά επιβλαβείς συνθήκες. Επιπλέον, πρέπει να προβλεφθούν ειδικές ρυθμίσεις για τους πιο ευάλωτους ή ευπαθείς επιβάτες όπως οι έγκυες, τα βρέφη, τα άτομα με ειδικές ανάγκες ή τα άτομα που πάσχουν από συγκεκριμένες ασθένειες που καθιστούν μη ενδεδειγμένο τον έλεγχο.

3.6 Τέλος, τίθεται το ερωτήματα γιατί δεν έχει ακόμα προσκομιστεί καμία απόδειξη του αβλαβούς χαρακτήρα της χρήσης των σαρωτών για την ανθρώπινη υγεία, καθώς και γιατί δεν έχει ακόμα καταρτιστεί –προκειμένου για την διάδοσή τους– ένας κώδικας ορθών πρακτικών σύμφωνα με τις διατάξεις της νομοθεσίας για την προστασία των προσωπικών δεδομένων. Υπό αυτή την έννοια, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να αναλύσει εις βάθος τα πρωτόκολλα προκειμένου αυτά να ανταποκρίνονται στις ανησυχίες που εγείρει το ζήτημα του σεβασμού των θεμελιωδών δικαιωμάτων και να ενημερώσει καταλλήλως το ευρύ επιβατικό κοινό ότι η χρήση των σαρωτών είναι πάντα προαιρετική.

3.6.1 Σε κάθε περίπτωση, πρέπει να προσφέρεται η επιλογή αποφυγής του ελέγχου με σαρωτές και να παρέχονται στέρεες εγγυήσεις βάσει του κανονιστικού πλαισίου ότι, εφόσον διενεργείται ο συγκεκριμένος έλεγχος, τα άτομα δεν θα πρέπει να ταλαιπωρούνται επιπροσθέτως λόγω ενοχλητικών καθυστερήσεων στις ουρές ελέγχου ή σχοινοτενών τεχνικών καταγραφής δεδομένων, πρόνοιες οι οποίες δεν περιλαμβάνονται στην ανακοίνωση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

3.7 Άλλη πτυχή που προκαλεί αμηχανία είναι η έμφαση που δίνεται στην ορολογία και η θεματική παρουσίαση της πρότασης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής.

3.7.1 Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή χρησιμοποιεί εκ νέου τον όρο «σαρωτές ασφαλείας» αντί του όρου «σαρωτές σώματος». Η παρατήρηση δεν αφορά στην ελληνική μετάφραση σ.τ.μ. που είχε χρησιμοποιηθεί προηγουμένως στη δημόσια διαβούλευση που διεξήγαγε επί του ίδιου θέματος η Ευρωπαϊκή Επιτροπή δυνάμει του ψηφίσματος της 23ης Οκτωβρίου 2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου.

3.7.2 Η αλλαγή στους όρους βασίζεται στην τεχνική βελτίωσης της πολιτικής ορθότητας της ανακοίνωσης, προκειμένου αυτή να γίνει αποδεκτή, όπως καταδεικνύει άλλωστε η θέση της Ευρωπαϊκής Επιτροπής υπέρ της συμπεριληψής των συσκευών στα μέτρα ασφαλείας των αερομεταφορών που πρέπει να ληφθούν στα αεροδρόμια των κρατών μελών της ΕΕ.

3.7.3 Έτσι, λόγου χάρι, στο σημείο 34 της ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής σημειώνεται ότι οι σαρωτές σώματος μπορούν να αντικαταστήσουν πλήρως τις υπόλοιπες τεχνικές που χρησιμοποιούνται για την ασφάλεια των αερομεταφορών.

3.7.4 Ομοίως, στο σημείο 45 της ανακοίνωσης προεξοφλούνται τα εξής: «(...) είναι σαφές ότι δεδομένης της τεχνολογίας που είναι διαθέσιμη σήμερα, οι σαρωτές σώματος θα είχαν μεγιστοποιήσει την πιθανότητα ανίχνευσης των απειλών και θα μας παρέχουν σημαντικά βελτιωμένη αποτρεπτική ικανότητα».

3.7.5 Στο δε σημείο 82 επαναλαμβάνεται ότι η γενικευμένη χρήση αυτών των σαρωτών θα επέτρεπε «σε μεγαλύτερους αερολιμένες να αποκτήσουν μεγαλύτερη ευελιξία και τη δυνατότητα για περαιτέρω ενίσχυση της ασφάλειας των αερομεταφορών».

3.7.6 Λόγω των πάσης φύσεως αβεβαιοτήτων που γεννά η χρήση αυτών των συσκευών και δεδομένης της αναντίρρητης παραβίασης των δικαιωμάτων και ελευθεριών του ατόμου που αυτή συνεπάγεται, κρίνεται σκόπιμος η σύνταξη ενός πιο εμπεριστατωμένου κειμένου που θα εκθίεται με τρόπο αντικειμενικό την κατάσταση των πραγμάτων και τις εναλλακτικές λύσεις.

3.7.7 Αυτές οι ιδιαιτερότητες ως προς τον τρόπο διατύπωσης της ανακοίνωσης της Ευρωπαϊκής Επιτροπής πιστοποιούν τους ανω-

τέρω ισχυρισμούς μας περί του τύπου της πράξης (κανονισμός) και της διαδικασίας που ακολουθείται για την υιοθέτησή του (διαδικασία επιτροπολογίας).

3.8 Συμπερασματικά, η ανακοίνωση γεννά σοβαρές επιφυλάξεις όχι όσον αφορά στη νομιμότητα, αλλά κατά πόσο νομιμοποιείται η Ευρωπαϊκή Επιτροπή να την εκδίδει ως έχει.

3.8.1 Ασφαλώς, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή μπορεί να δρα εντός αυτού του πλαισίου βάσει των αρμοδιοτήτων που προβλέπει το άρθρο 4 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 300/2008 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου.

3.8.2 Εντούτοις, η Ευρωπαϊκή Επιτροπή θα όφειλε να είναι πιο προσεκτική κατά τον καταρτισμό μιας τόσο αμφιλεγόμενης πρότασης, κυρίως λόγω των πρόσφατων εμπειριών, οι οποίες εξαιτίας της αντιστοιχίας νομικής αμφισβήτησης, την εξανάγκασαν να τροποποιήσει συναφείς νομοθετικές πράξεις της.

3.8.3 Υπό αυτές τις συνθήκες, κρίνεται πιο ενδεδειγμένη η επιλογή της απόφασης προς τα κράτη μέλη, ή ακόμα καλύτερα της σύστασης, η οποία θα προσφέρει περισσότερα περιθώρια ελιγμών στις αρμόδιες αρχές και χρόνου (προαιρετικών) δοκιμών για τη χρήση των σαρωτών.

3.8.4 Αντιστοίχως, πρέπει να υπογραμμιστεί ότι η διαδικασία της επιτροπολογίας που ακολουθεί η Ευρωπαϊκή Επιτροπή για την ψήφιση της μελλοντικής νομοθετικής πρότασης –ακόμα και εάν θεωρείται νομικά έγκυρη– κρίνεται υπερβολικά αδιαφανής και περιοριστική για τον καταρτισμό μιας τόσο ιδιάζουσας νομοθετικής πράξης.

3.8.5 Πόσω μάλλον αν ληφθεί υπόψη η Συνθήκη της Λισσαβώνας η οποία, δυνάμει του νέου άρθρου 290 της ΣΛΕΕ, θέτει τις βάσεις ενός νέου μηχανισμού άσκησης από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή των αρμοδιοτήτων που τις έχει αναθέσει το Συμβούλιο και το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, παρέχοντας τη δυνατότητα στα δύο όργανα να ανακαλέσουν την εξουσιοδότηση χωρίς περαιτέρω τεκμηρίωση (άρθρο 290 παράγραφος 2 στοιχείο α). Υπό αυτό το πρίσμα –και δεδομένων των αλλαγών που αναμένεται να επιφέρει στον νομικό πολιτισμό η πρόταση κανονισμού, όταν αυτός τελικά τεθεί σε ισχύ– η Ευρωπαϊκή Επιτροπή πρέπει να εκτιμήσει κατά πόσον πρέπει να εξεταστεί το ζήτημα εντός ενός ευρύτερου θεσμικού πλαισίου. Αυτό το ευρύτερο θεσμικό πλαίσιο θα είναι πιο πρόσφορο για τον δημόσιο διάλογο μεταξύ όλων των ενδιαφερομένων και για τη συζήτηση του θέματος από τα πολιτικά κόμματα όπως προβλέπεται, δηλαδή, σε μια κοινοβουλευτική δημοκρατία. Εξάλλου, αφ' ης στιγμής πρόκειται για θεμελιώδη δικαιώματα, το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο καλείται να διαδραματίσει πρωταγωνιστικό ρόλο, στοιχείο το οποίο δεν συνάδει με την επιτροπολογία.

Βρυξέλλες, 16 Φεβρουαρίου 2011.

Ο Πρόεδρος
της Ευρωπαϊκής Οικονομικής και Κοινωνικής Επιτροπής
Staffan NILSSON