



EUROPOS
KOMISIJA

Briuselis, 2014 04 08
COM(2014) 207 final

KOMISIJOS KOMUNIKATAS EUROPOS PARLAMENTUI IR TARYBAI

Nauja aviacijos era

Aviacijos rinkos atvėrimas saugiai ir tvariai civiliniais tikslais naudojamoms nuotolinio valdymo orlaivių sistemoms

Civilinė aviacija prisideda prie integruotos logistinės transporto grandinės, kuria siekiama geriau aptarnauti piliečius ir visuomenę. Ji vertę didina pasauliniame tinkle užtikrindama greitą, patikimą ir tamprią jungtį. Tikimasi, kad iki 2050 m. bus naudojama nemažai įvairių dydžių, charakteristikų ir tipų orlaivių, priskiriamų prie įvairių kategorijų, kai kuriuos jų vis dar valdys pilotas, tačiau dauguma bus pilotuojami nuotoliniu būdu arba bus visiškai automatizuoti¹. Todėl Europos rinkos atvėrimas nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemoms (angl. RPAS) – arba civiliniam nepilotuojamų orlaivių naudojimui – yra svarbus žingsnis ateities aviacijos rinkos link.

2013 m. gruodžio 19 d. Europos aukščiausiojo lygio susitikime išsakytas raginimas imtis veiksmų, kad nuo 2016 m. būtų galima nuosekliai integruoti RPAS į civilinę oro erdvę. Šiame komunikate daugiausia dėmesio skiriama RPAS naudojimui civilinėms reikmėms bei reaguojama į Europos gamintojų ir paslaugų sektoriaus raginimą šalinti RPAS diegimo Europos bendrojoje rinkoje kliūtis.

RPAS – tai dalis platesnės nepilotuojamų orlaivių sistemų (angl. UAS) kategorijos, apimančios ir orlaivius, kuriuos galima programuoti skraidyti savarankiškai be piloto. Kaip matyti iš pavadinimo, pilotas RPAS valdo nuotoliniu būdu.

Per pastaruosius metus RPAS technologija sparčiai brendo ir, kaip daugelis kitų orlaivių technologijų anksčiau, yra pasirengusi iš vien karinės įrangos tapti patikima nauja civilinio naudojimo technologija. Norint išnaudoti visą RPAS potencialą, tokie orlaiviai turi būti pajėgūs skraidyti kaip „įprasto“ oro eismo dalyviai ir kad juos būtų galima integruoti į nesuskirstytą „įprastai pilotuojamų“ orlaivių oro erdvę, t. y. visam civiliniam oro transportui atvirą oro erdvę².

Reaguodamos į rinkos paklausą, valstybės narės pradeda leisti vykdyti RPAS skrydžius nesuskirstytoje oro erdvėje. Trumpuoju laikotarpiu perspektyviausia rinka yra tokiose srityse, kaip infrastruktūros stebėjimas ar fotografija³; ilgesniuoju laikotarpiu tai gali būti prekių ir galiausiai žmonių vežimas.

Šiame komunikate išdėstytas Komisijos požiūris, kaip spręsti RPAS naudojimo klausimą europinėje politikos sistemoje, kad būtų galima laipsniškai plėtoti viešąjį interesą atitinkančią komercinę RPAS rinką. Priimant sprendimus dėl tolesnių investicijų Europos pramonei svarbu suprasti būsimų reguliavimo veiksmų kryptį.

Imantis reguliavimo veiksmų ir susijusių tyrimo ir plėtros pastangų bus remiamasi esamomis iniciatyvomis, kurių ėmėsi įvairūs dalyviai: Europos aviacijos saugos agentūra (EASA), nacionalinės civilinės aviacijos institucijos, Europos civilinės aviacijos įrangos organizacija (EUROCAE), Eurokontrolė, Jungtinė nepilotuojamų sistemų taisyklių nustatymo institucija (JARUS)⁴, bendra įmonė SESAR (BIS), Europos gynybos agentūra, Europos kosmoso agentūra, RPAS gamybos pramonė ir naudotojai.

¹ Europos Komisija (2011 m.), „Skrydžio trajektorija 2050“ (angl. *Flightpath 2050*), Briuselis, p. 28.

² Nesuskirstytoje oro erdvėje reikalaujama, kad orlaivis aptiktų kitus oro eismo dalyvius ir galėtų imtis riziką mažinančių veiksmų. Jei toks aptikimas neįmanomas, skrydžiai turi būti ribojami suskirstyta oro erdve.

³ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas SWD(2012) 259.

⁴ JARUS – tarptautinė aviacijos institucijų grupė, panaši į ankstesnę Jungtinę aviacijos instituciją. Jos narės – Austrija, Australija, Belgija, Brazilija, Danija, Kanada, Šveicarija, Čekija, Vokietija, Ispanija, Suomija, Prancūzija, Graikija, Izraelis, Italija, Malta, Nyderlandai, Norvegija, Rusijos Federacija, Pietų Afrika, Jungtinė Karalystė, JAV, taip pat Eurokontrolė ir EASA.

1. NAUDOJANT RPAS GALIMA TEIKTI DAUGYBĘ NAUJŲ PASLAUGŲ

RPAS jau naudojamos civiliniais tikslais ir tikimasi, kad jų poveikis kasdieniniam mūsų gyvenimui vis didės. Panašiai kaip interneto technologiją praėjusio amžiaus paskutiniojo dešimtmečio pradžioje imta naudoti įvairiose naujose srityse, RPAS technologijos per ateinančius metus turėtų skatinti kurti pačias įvairiausias paslaugas, ypač derinant su kitomis technologijomis, kaip antai tikslaus padėties nustatymo naudojantis „Galileo“, ar palaikant kitas technologijas, kaip antai telekomunikacijas teikiant pagalbą nelaimės atveju ar dinamiškai didinant tinklo pajėgumą. Nors dabar sunku prognozuoti tikslų galimo RPAS naudojimo pobūdį ir mastą, tikimasi, jog paslaugų sektorius gaus pakankamai įplaukų, kad galėtų skatinti pačią gamybos pramonę.⁵

Kituose žemynuose RPAS naudotojai remia tikslų ūkininkavimą, kad veiksmingiau ir laiku būtų naudojamos trąšos ar pesticidai. Europoje RPAS naudojamos infrastruktūros, pvz., geležinkelio bėgių, dambų, užtvankų ar elektros tinklų saugumo patikros. Nacionalinės institucijos jas naudoja teikiant pagalbą nelaimės atveju, pvz., kai reikia apskristi užtvindytas vietas ar padėti gesinti gaisrus.

Ateityje su RPAS būtų galima pakelti į orą didžiules vėjo turbinas ir gaminti ekologišką elektros energiją. Kitame skalės gale – inžinieriai kuria mikro RPAS, kurias būtų galima panaudoti šalinant dujų ar cheminių medžiagų nuotėkius arba programuoti taip, kad jos veiktų kaip bitės ir apdulkinėtų augalus.

Tokioms paslaugoms teikti reikėtų labai įvairių rūšių RPAS orlaivių: pagal maksimalią kilimo masę – nuo kelių gramų iki daugiau kaip dešimties tonų, pagal maksimalų greitį – nuo kybojimo vietoje iki daugiau kaip 1000 km/h, pagal skrydžio trukmę – nuo kelių minučių iki mėnesių, o pagal kėlimo technologiją – nuo rotoriaus iki fiksuotų sparnų ir lengvesnių už orą orlaivių. Be gamintojų ir sistemų integravimo bendrovių RPAS pramonė taip pat apima plačią didelio poveikio technologijų (skrydžių valdymo, komunikacijų, varymo, energijos, jutiklių, telemetrijos ir kt.) tiekimo grandinę, naudingosios apkrovos rengėjus ir naudotojus.

2. RPAS – BESIFORMUOJANTI RINKA, GALINTI SKATINTI DARBO VIETŲ KŪRIMĄ IR EKONOMIKOS AUGIMĄ

RPAS technologijų įvaldymas bus esminis Europos kosmoso pramonės konkurencingumo veiksnys. Šiuo metu pasauliniame RPAS gamybos sektoriuje dominuoja JAV ir Izraelis, remdamiesi didelių karinių RPAS srities patirtimi. Kitos ne ES šalys, kaip antai Brazilija, Kinija, Indija ir Rusija, taip pat gali tapti stipriomis konkurentėmis. Remiantis stipria bendra ES rinka būtų galima konkuruoti pasauliniu lygmeniu. Galimybes suteikiančioje teisinėje sistemoje ne tik būtų nustatytos orlaivių gamybos taisyklės, bet ir, dar svarbiau, palaiptiui būtų leidžiama vykdyti skrydžius, pradėdant nuo paprastų ir pereinant prie vis sudėtingesnių. Taip naudotojai galėtų įgyti vertingos praktinės patirties ir laipsniškai plėtoti savo verslą.

Sunku prognozuoti tikslų potencialios RPAS rinkos mastą. Remiantis pramonės šaltiniu, pasaulinis metinis MTTP ir pirkimo, įskaitant karinį ir vyriausybių, biudžetas nuo dabartinio 5,2 mlrd. JAV dolerių iki 2023 m. turėtų išaugti iki maždaug 11,6 mlrd. JAV dolerių⁶. Šiuo metu pasaulyje nurodoma 1 708 skirtingos RPAS, iš jų 566 Europoje, pasaulyje jas kuria arba gamina 471 gamintojas, iš jų 176 Europoje⁷.

⁵ Plačiau žr. Komisijos tarnybų darbinį dokumentą SWD(2012) 259.

⁶ Teal Group. „Unmanned Aerial Vehicle Systems - Market Profile and Forecast“ 2013 m. redakcija.

⁷ UVS International Association. „RPAS: The Global Perspective“, 2013 m.

Patirtis rodo, kad priėmus galimybes suteikiančią teisinę sistemą rinkos gali sparčiai vystytis. Nuo 1993 m. iki 2005 m. RPAS naudotojų skaičius Japonijoje išaugo 18 kartų iki maždaug 14 tūkst. Jis itin sparčiai išaugo įsigaliojus naudojimo žemės ūkyje taisyklėms.

Prancūzijoje priėmus pradines taisykles⁸ patvirtintų naudotojų skaičius nuo 86 2012 m. gruodžio mėn. išaugo iki daugiau nei 400 2014 m. vasario mėn. Panašus rinkos augimas ir susijęs darbo vietų kūrimas pastebimi Švedijoje ir Jungtinėje Karalystėje.

Augant RPAS veiklai atsiras daug naujų darbo vietų. Viename JAV pramonės tyrime prognozuojama, kad per trejus pirmuosius RPAS integravimo į nacionalinę oro erdvę metus bus sukurta daugiau kaip 70 tūkst. naujų darbo vietų, kurių ekonominis poveikis viršys 13,6 mlrd. JAV dolerių. Numatoma, kad iki 2025 m. dėl naujos RPAS veiklos JAV bus sukurta daugiau kaip 100 tūkst. darbo vietų⁹. Europoje prognozuojama, kad iki 2050 m. bus sukurta apie 150 tūkst. naujų darbo vietų¹⁰, išskyrus darbo vietas, kurios sukuriamos teikiant naudotojų paslaugas.

Augimo potencialą bus galima išnaudoti tik tada, jei Europos lygmeniu bus sukurta galimybes suteikianti teisinė sistema. Europos pramonė nuosekliai ragino¹¹ nustatyti tokias taisykles, kuriomis būtų leidžiami civiliniai RPAS skrydžiai ir kartu užtikrinamas būtinas aukštas saugos, saugumo ir privatumo lygis, nes tai būtina sąlyga, kad RPAS naudojimą pripažintų visuomenė.

3. RPAS POTENCIALO PLĖTOJIMAS

Formaliai RPAS yra orlaiviai ir turi atitikti aviacijos saugos taisykles. Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos (ICAO) standartai draudžia vykdyti skrydžius nepilotuojamais orlaiviais, nebent nacionalinės kompetentingos institucijos išduotų konkretų individualų leidimą¹². Šiuo metu RPAS rinkos plėtrai trukdo tai, kad daugumoje valstybių narių nėra tinkamos reguliavimo sistemos ir būtina gauti individualius leidimus iš kiekvienos valstybės narės, kurioje gamintojai norėtų parduoti savo gaminius ar kurioje paslaugų teikėjai norėtų vykdyti savo veiklą. Yra valstybių narių, kuriose pradėtos rengti nacionalinės taisyklės, kad būtų palengvintas šis leidimų išdavimo procesas¹³, tačiau, kol nėra europinių standartų, kuriuos turėtų parengti EASA, tikra Europos rinka nesusiformuos, o tai labai kliudys šio sektoriaus plėtrai. Taip pat dar nėra kai kurių didelio poveikio technologijų tam tikrų klasių RPAS naudojimui. Galiausiai, norint plėtoti RPAS taikymą civiliniais tikslais, būtina taip pat užtikrinti, kad nė vienas taikymo būdas nekeltų grėsmės piliečių privatumui ir fizinei neliečiamybei. Pramonė delsia investuoti, kol nebus pakankamo teisinio tikrumo dėl teisinės sistemos.¹⁴

⁸ Įsigaliojo 2012 m. balandžio mėn. ir taikomas mažesnėms kaip 25 kg RPAS.

⁹ AUVSI, „The Economic Impact of Unmanned Aircraft Systems Integration in the US“, 574 p., 2013 m.

¹⁰ Skaičiavimus pateikė ASD – Europos aeronautikos ir gynybos pramonės asociacija.

¹¹ Pramonės atstovai dalyvavo Europos RPAS iniciatyvinėje grupėje rengiant „Nuotoliniu būdu pilotuojamų orlaivių sistemų integravimo į Europos civilinės aviacijos sistemą veiksmų planą“. Iniciatyvinė grupė nustato RPAS strategiją, kurioje derinamos įvairios reguliavimo iniciatyvos, MTTP pastangos ir koordinavimas. Be to, steigiamos RPAS asociacijos, išreiškiančios konkrečius interesus ir raginančios imtis veiksmų Europos mastu.

¹² 1944 m. Čikagos Tarptautinės civilinės aviacijos konvencijos 8 straipsnis.

¹³ Austrija, Belgija, Čekija, Danija, Prancūzija, Vokietija, Italija, Nyderlandai, Norvegija, Ispanija, Jungtinė Karalystė ir kitos.

¹⁴ Komisijos tarnybų dariniame dokumente SWD(2012) 259 šios problemos paaiškintos išsamiau.

Europos RPAS strategijos esmė

Europos strategijos tikslas – sukurti bendrąją RPAS rinką, kad visuomenė gautų naudos iš šios naujoviškos technologijos, ir spręsti piliečių susirūpinimo klausimą per viešas diskusijas ir prireikus imantis apsaugos veiksmų. Be to, ją įgyvendinant turėtų būti nustatytos tinkamos sąlygos stipriai ir konkurencingai gamybos ir paslaugų pramonei, kuri galėtų konkuruoti pasaulinėje rinkoje, sukurti.

RPAS taikymo būdus bus galima plėtoti tik jei orlaiviai galės skraidyti nesuskirstytoje oro erdvėje, nedarydami poveikio platesnės civilinės aviacijos sistemos saugai ir veikimui. Šiuo tikslu ES turi sukurti galimybes suteikiančią reguliavimo struktūrą, prie kurios gali prisidėti pagrindiniai Europos ir nacionalinio lygmens dalyviai. Taip pat reikia didinti ir veiksmingai koordinuoti MTTP pastangas, daugiausia dėmesio skiriant integravimui į civilinę oro erdvę, kad parengiamasis perspektyvių technologijų laikotarpis būtų kuo trumpesnis.

Laipsniškas RPAS integravimas į oro erdvę nuo 2016 m. turi būti vykdomas rengiant tinkamas viešas diskusijas apie priemonių, kuriomis būtų sprendžiamas galimo visuomenės susirūpinimo (pvz., dėl privatumo, duomenų apsaugos, civilinės atsakomybės, draudimo ar saugumo) klausimas, parengimą.

Galiausiai esamomis programomis turėtų būti remiamas Europos RPAS sektoriaus konkurencingumas.

Ši strategija turėtų užtikrinti tinkamą teisinį tikrumą ir būti įgyvendinama laiku, kad sektorius galėtų priimti sprendimus dėl investicijų ir kurti darbo vietas. RPAS rinka yra pasaulinio pobūdžio, todėl ES koordinuos veiksmus ir su tarptautiniais partneriais.

3.1. Saugus naudojimas nesuskirstytoje oro erdvėje. Reguliavimo sistema

Sauga – svarbiausias ES aviacijos politikos tikslas. Dabartinė RPAS reguliavimo sistema, grindžiama nevienodomis *ad hoc* veiklos leidimų taisyklėmis, yra administracinė kliūtis, trukdanti Europos RPAS rinkos plėtrai. Nėra nacionalinių leidimų tarpusavio pripažinimo ir jais naudojantis negalima vykdyti RPAS gamybos ar naudojimo veiklos visos Europos mastu.

RPAS integravimas į Europos aviacijos sistemą turėtų būti grindžiamas principu, kad sauga nepablogės: RPAS skrydžių saugos lygis turėtų būti toks pats, kaip pilotuojamų orlaivių.

Reguliavimo sistemoje turi būti atsižvelgiama į plačią orlaivių ir skrydžių įvairovę, turi būti išlaikomos proporcingos galimai rizikai taisyklės ir ribojama sektoriaus bei priežiūros institucijų administracinė našta. Reguliavimo sistemoje dėmesys visų pirma būtų skiriamas toms sritims, kuriose technologijos yra brandžios ir kur yra pakankamas pasitikėjimas. Reguliavimo priemonės bus diegiamos laipsniškai, o sudėtingesni RPAS skrydžiai bus leidžiami palaipsniui. Ten, kur būtina išduoti sertifikatus ar licencijas, Europos taisyklės RPAS gamintojams, naudotojams ir kitoms organizacijoms užtikrins veiksmingą abipusio pripažinimo bendrojoje rinkoje sistemą.

Bendras taisyklės geriausiai gali parengti EASA, pasinaudodama savo konsultavimosi procesu, kurio tinkamumas įrodytas. Siekiant įgyvendinti nuoseklią RPAS saugos politiką, esamas RPAS rinkos skirstymas į lengvuosius ir sunkiuosius orlaivius kelia abejonių. Šiuo atžvilgiu EASA kompetencijos srities ribojimas didesniais kaip 150 kg nepilotuojamais orlaiviais remiantis tradiciniais tinkamumo skraidyti sumetimais, yra sutartinė riba, kurią reikėtų persvarstyti¹⁵.

¹⁵ 2008 m. vasario 20 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 216/2008 dėl bendrųjų taisyklių civilinės aviacijos srityje ir įsteigiantis Europos civilinės aviacijos saugos agentūrą.

Tokios taisyklės turi atitikti ICAO standartus ir turi būti pagrįstos tarptautiniu bendru sutarimu. Tokiam sutarimui pasiekti JARUS sutelkė valstybių narių ir tarptautinių organizacijų ekspertus. JARUS procese EASA turėtų imtis vadovaujančio vaidmens ir, remdamasi jo rezultatais, parengti įgyvendinimo taisykles arba gaires¹⁶. EASA bendradarbiaus ir su Europos civilinės aviacijos įrangos organizacija EUROCAE, kuri rengia standartus.

Būsimas uždavinys – pasiekti, kad taisyklės išliktų proporcingos rizikai, atsižvelgiant į orlaivių masę, greitį, sudėtingumą, oro erdvės klasę ir skrydžių vietą ar specifinį pobūdį ir t. t. Tradicinį tinkamumo skraidyti sertifikavimo, pilotų licencijavimo ir naudotojų licencijavimo požiūrį reikėtų papildyti tam tikromis kuo paprastesnio reguliavimo formomis. Kai kuriais atvejais turėtų pakakti tik identifikuoti RPAS naudotoją arba galėtų būti sertifikuojami tik konkretūs RPAS posistemiai, pvz., sistema „aptikti ir išvengti“ arba duomenų ryšio kanalas, bet nebūtinai visa sistema.

Smulkieji RPAS naudotojai ragina suderinti naudojimo taisykles, kad būtų palengvinta komercinė plėtra. Visų pirma pagal Direktyvą 98/34/EB pranešant apie nacionalinių institucijų priimamų techninių taisyklių projektus galėtų būti prisidedama prie to, kad būtų išvengta skirtingo valstybių narių požiūrio. Galima būtų numatyti informavimo priemonę, kad galiojančios nacionalinės taisyklės būtų lengvai prieinamos mažoms ir vidutinėms įmonėms (MVI). Vėliau būtų galima pranešti suderintas taisykles, kad būtų patikslinta, kurios nacionalinės taisyklės pakeistos bendromis Europos taisyklėmis.

1 veiksmas.

Komisija išnagrinės reguliavimo prielaidas, kad nuo 2016 m. būtų galima pradėti integruoti RPAS į Europos oro erdvę, apimančias pagrindinius reguliavimo klausimus, siekiant užtikrinti nuoseklią ir veiksmingą politiką, įskaitant politiką dėl tinkamos EASA kompetencijos srities. Prieš imantis bet kokių galimų teisėkūros veiksmų bus atliekamas poveikio vertinimas.

Komisija prašys EASA parengti būtinas nuomones, kuriomis remiantis būtų galima priimti įgyvendinimo taisykles, kurios, jei įmanoma, būtų grindžiamos tarptautiniais procesais, proporcingos rizikai ir dėl kurių būtų veiksmingai konsultuojamasi.

Komisija užtikrins, kad potencialūs gamintojai, naudotojai ir kitos susijusios organizacijos turėtų lengvą prieigą prie naujausių taikomų reguliavimo iniciatyvų, įskaitant prieigą per pranešimo pagal Direktyvą 1998/34/EB sistemą.

3.2. Saugus naudojimas nesuskirstytoje oro erdvėje. Didelio poveikio technologijos

Kai kurių pagrindinių technologijų, kurias naudojant būtų galima saugiai integruoti RPAS, dar nėra. Mokslinių tyrimų ir plėtros pastangos bus telkiamos į šių technologijų patvirtinimą. Moksliniai tyrimai ir plėtra vykdomi pagal įvairias tyrimų programas, kurioms vadovauja įvairios organizacijos, įskaitant Europos Komisiją, Eurokontrolę, Europos gynybos agentūrą ir Europos kosmoso agentūrą.¹⁷

BIS – mokslinių tyrimų ir plėtros sistema, kuria remiantis kuriama būsimoji bendro Europos dangaus oro eismo valdymo sistema. BIS yra neatsiejama Sąjungos politikos sistemos dalis,

¹⁶ Kol EASA kompetencijos sritis nėra išplėsta taip, kad apimtų didesnius kaip 150 kg orlaivius, lengvesnėms sistemoms šiuos rezultatus EASA galėtų priimti kaip gaires. Po to šios gairės taptų Europos taisyklėmis, jei EASA kompetencijos sritis būtų išplėsta.

¹⁷ Europos gynybos agentūra koordinuoja Susidūrimų ore išvengimo sistemos (angl. MIDCAS) projektą; Europos kosmoso agentūra vykdo projektą „Palydovų, kuriuos naudojant Europoje galima įterpti RPAS, demonstravimas“ (angl. DeSIRE).

joje panaudojama Eurokontrolės¹⁸ ir jos narių veiklos ir techninė kompetencija. Taigi ji išskirtinai tinka koordinuoti šiuos MTTP ir sudaryti sąlygas laipsniškai ir sklandžiai integruoti RPAS.

Technologijos, kurias reikia toliau plėtoti ir patvirtinti:¹⁹

- vadovavimo ir valdymo, įskaitant spektro paskirstymą ir valdymą;
- aptikimo ir išvengimo technologijos;
- apsaugos nuo fizinių, elektroninių ir kibernetinių išpuolių;
- skaidrių ir suderintų ypatingųjų atvejų procedūrų;
- gebėjimo priimti sprendimus siekiant užtikrinti standartinį ir nuspėjamą elgesį visais skrydžio etapais ir
- žmogiškojo veiksnio klausimai, pvz., pilotavimo.

BIS nustatys su RPAS susijusius veiksmus, kurie bus įtraukiami į mokslinių tyrimų ir plėtros darbo eigą, ir užtikrins, kad pastaroji būtų įtraukta į kitą persvarstytą Europos oro eismo valdymo pagrindinį planą. BIS valdymo struktūros yra atviros ir gali būti pritaikytos prie besiformuojančio RPAS sektoriaus.

2 veiksmas.

Komisija, naudodamasi turimais ištekliais, užtikrins, kad programoje „SESAR 2020“ būtų prireikus atsižvelgta į nustatytus MTTP poreikius, susijusius su RPAS įtraukimu į oro eismo valdymo pagrindinį planą.²⁰

3.3. RPAS skrydžių saugumo užtikrinimas

RPAS nėra apsaugotos nuo galimų neteisėtų veiksmų. RPAS galėtų būti panaudotos kaip ginklai, galėtų būti trukdomi kitų RPAS navigacijos arba ryšio sistemos signalai arba užgrobiamos antžeminės valdymo stotys.

Informaciją, kurios reikia 4D trajektorijoms valdyti būsimoje oro eismo valdymo sistemoje ir nuotoliniu būdu valdyti orlaivį, įvairūs skrydžių vykdytojai turės pranešti ir ja dalytis tikruoju laiku, kad sistemos veiktų optimaliai. Todėl informacijos ir ryšio saugumo klausimai yra esminiai oro eismo valdymo pagrindinio plano, kurio neatsiejama dalimi taps RPAS, elementai. Nustatytus saugumo reikalavimus po to reikės suformuluoti kaip teisinius įpareigojimus visiems susijusiems dalyviams, kaip antai oro navigacijos paslaugų teikėjui, RPAS naudotojui ar telekomunikacijų paslaugų teikėjui, o tų įpareigojimų vykdymą prižiūrės kompetentingos institucijos.

3 veiksmas.

Komisija užtikrins, kad vykdant RPAS skrydžius būtų paisoma saugumo aspektų ir taip išvengiama neteisėtų veiksmų, kad gamintojai ir naudotojai galėtų imtis atitinkamų su saugumu susijusių poveikio mažinimo priemonių.

¹⁸ Eurokontrolė yra paskirtasis Europos tinklo valdytojas, turintis stebėti RPAS integravimo poveikį aviacijos tinklo veikimui.

¹⁹ Žr. ERSG Veiksmų plano 2 priedą „Strateginis mokslinių tyrimų ir plėtros planas“.

²⁰ Tai apims spektro reikalavimų vertinimą, kad būtų galima imtis tinkamų tolesnių veiksmų per kitą Pasaulinę radijo ryšio konferenciją.

3.4. Piliečių pagrindinių teisių apsauga

Vykdamas RPAS skrydžius neturi būti pažeidžiamos pagrindinės teisės, įskaitant teisę į privatų ir šeimos gyvenimą, ir užtikrinama asmens duomenų apsauga. Iš daugybės galimų RPAS civilinės paskirties taikymo būdų nemažai jų gali būti susiję su asmens duomenų rinkimu ir kelti etinių, privatumo ar duomenų apsaugos nuogąstavimų, ypač susijusių su sekimu, stebėjimu, žemėlapių sudarymu ar vaizdo įrašymu.

RPAS naudotojai turėtų laikytis galiojančių duomenų apsaugos nuostatų, ypač tų, kurios nustatytos nacionalinėse priemonėse, priimtose pagal Duomenų apsaugos direktyvą 95/46/EB²¹ ir Pamatinį sprendimą 2008/977²². Dažniausiai įvardijama rizika yra susijusi su RPAS įrengtos sekimo įrangos naudojimu. Bet koks asmens duomenų tvarkymas turės būti teisiškai pagrįstas. Todėl atveriant aviacijos rinką RPAS reikėtų įvertinti priemones, kurių imtis būtina siekiant užtikrinti, kad būtų gerbiamos pagrindinės teisės ir laikomasi duomenų apsaugos bei privatumo reikalavimų. Kompetentingos institucijos, įskaitant nacionalines duomenų apsaugos priežiūros institucijas, turėtų nuolat stebėti privatumo padėtį.

4 veiksmas.

Komisija įvertins, kaip padaryti, kad RPAS naudojimas atitiktų duomenų apsaugos taisykles. Ji ketina konsultuotis su ekspertais ir atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais; spręsti priemonių savo kompetencijos srityje klausimus, kurie gali apimti informuotumo didinimo veiksmus, kad būtų apsaugotos pagrindinės teisės; taip pat skatinti nacionalinei kompetencijai priklausančias priemones.

3.5. Civilinės atsakomybės garantijos ir draudimas

Net taikant aukščiausius saugos standartus, gali įvykti avarijų, ir aukoms turi būti atlyginama už visus sužalojimus ar padarytą žalą.

Todėl turi būti galima lengvai nustatyti atsakingus asmenis ir tie asmenys turi galėti įvykdyti savo finansinius įpareigojimus. Esama civilinės atsakomybės draudimo tvarka²³ nustatyta pilotuojamiems orlaiviams, kai mažiausia draudimo suma nustatoma pagal masę (nuo 500 kg). Komisija įvertins būtinybę iš dalies pakeisti esamas taisykles atsižvelgiant į RPAS specifiką, nes daugumos šių sistemų masė yra mažesnė už dabartinę 500 kg ribą, ir veiksmingos draudimo rinkos, kurioje įmokos atitiktų realią finansinę riziką, apskaičiuotą remiantis iš incidentų ir avarijų pranešimų gautais įrodymais, plėtros skatinimo būdą.

5 veiksmas.

Komisija įvertins galiojančių atsakomybės tvarką ir civilinės atsakomybės draudimo reikalavimą. Atsižvelgdama į poveikio vertinimą, ji imsis atitinkamų iniciatyvų užtikrinti, kad būtų priimtos tinkamos reguliavimo nuostatos.

3.6. Rinkos plėtros ir Europos pramonės šakų rėmimas

Komisija remia RPAS rinkos formavimąsi ir susijusių pramonės sektorių, kuriuose veikia daug MVĮ ir naujai įsteigtų įmonių, konkurencingumą.

Pasinaudodama tokiomis ES priemonėmis, kaip „Horizontas 2020“ ir MVĮ konkurencingumo (angl. COSME) programos, ji skatins RPAS taikymo įvairiuose sektoriuose plėtrą, naudotojų

²¹ Direktyva 95/46/EB dėl asmenų apsaugos tvarkant asmens duomenis ir dėl laisvo tokių duomenų judėjimo, OL L 281, 1995 11 23, p. 31–50.

²² 2008 m. lapkričio 27 d. Tarybos pamatinis sprendimas 2008/977/TVR dėl asmens duomenų, tvarkomų vykdamas policijos ir teisminį bendradarbiavimą baudžiamosiose bylose, apsaugos.

²³ Reglamentas (EB) Nr. 785/2004 dėl draudimo reikalavimų oro vežėjams ir orlaivių naudotojams.

kuriamas inovacijas ir įvairius pramonės sektorius apimančių vertės grandinių, atitinkamos pagalbinės infrastruktūros ir inovacijų grupių kūrimą. Komisija savo programose ir politikoje taip pat įvardins galimybes skatinti šios novatoriškos technologijos naudojimą. Pavyzdžiui, RPAS gali atlikti tam tikrą vaidmenį ES Žemės stebėsenos programoje „Copernicus“, kur jos galėtų veiksmingai papildyti kosmose esančius ir *in situ* jutiklius teikiant kai kurias stebėsenos ir sekimo paslaugas.

6 veiksmas.

Komisija apibrėš konkrečius veiksmus pagal programas „Horizontas 2020“ ir COSME, kad būtų remiama RPAS rinkos plėtra, ir užtikrins, kad susiję dalyviai, ypač MVĮ, susidarytų visapusišką šių priemonių vaizdą. Ji nustatys reikiamus bendradarbiavimo mechanizmus, pasinaudodama bendros įmonės SESAR atliekamu darbu, kad išvengtų dubliavimo ir poveikio turimiems ištekliams.

4. IŠVADOS

RPAS tampa realybe ir netrukus bus prieinamos visos Europos rinkoje. RPAS rinka – reali galimybė sukurti daugiau darbo vietų ir ilgalaikis inovacijų bei ekonominio augimo šaltinis. Tačiau ji kelia ir naujų su sauga, saugumu ir pagarba piliečių teisėms susijusių uždavinių, kuriuos būtina išspręsti prieš pradėdant naudoti RPAS dideliu mastu civilinėje aplinkoje. Visoje Europoje suderintų taisyklių ir patvirtintų technologijų trūkumas yra pagrindinė RPAS rinkos atvėrimo ir RPAS integravimo į nesuskirstytą Europos oro erdvę kliūtis. Sektoriaus atstovai ragina imtis skubių veiksmų, kad būtų nustatyta galimybes suteikianti RPAS reguliavimo sistema.

Dabar pats laikas atverti ES RPAS rinką, derinant naujus ir esamus reguliavimo veiksmus Europos lygiu sprendžiant visus svarbius klausimus, įskaitant saugos, saugumo, privatumo ir duomenų apsaugos reikalavimų įtraukimą į galiojančias šių sričių ES taisykles. Be to, siekiant užtikrinti, kad nuo 2016 m. RPAS būtų nuosekliai integruojama į aviacijos sistemą, reikia MTTP pastangų.

Papildomiems MTTP veiksams įgyvendinti Europos Komisija pasinaudos programa „Horizontas 2020“. Be to, reikia sumaniai panaudoti esamas pramonės programas siekiant padidinti RPAS sektoriaus ir naudotojų konkurencingumą. Europos Komisija taip pat ketina prireikus teikti teisės aktų pasiūlymus, kad būtų panaikintas teisinis neaiškumas, trukdantis vystyti Europos rinkai, o Europos piliečiams būtų suteikta pasitikėjimo, kad bus užtikrintas aukštas saugos, saugumo ir privatumo apsaugos lygis.