



COMISIA
EUROPEANĂ

Bruxelles, 8.4.2014
COM(2014) 207 final

COMUNICARE A COMISIEI CĂTRE PARLAMENTUL EUROPEAN ȘI CONSILIU

O nouă eră pentru aviație

**Deschiderea într-un mod sigur și sustenabil a pieței aeronautice pentru utilizarea civilă
a sistemelor de aeronave pilotate de la distanță**

Aviația civilă contribuie la un lanț integrat de transport logistic care are ca scop o mai bună deservire a cetățenilor și societății. Aviația aduce un plus de valoare prin oferirea unor conexiuni rapide, fiabile și eficiente în cadrul unei rețele mondiale. Până în 2050, se preconizează că vor fi în exploatare un număr de categorii de aeronave, diferite în ceea ce privește dimensiunea, performanțele și tipul, unele având încă pilot la bord, însă numeroase altele complet automatizate sau pilotate de la distanță¹. Deschiderea pieței europene a aeronavelor pilotate de la distanță (*remotely piloted aircraft systems* - RPAS) – sau utilizarea civilă a dronelor - este, prin urmare, un pas important către viitoarea piață aeronautică.

Summitul european din 19 decembrie 2013 a solicitat luarea de măsuri pentru facilitarea introducerii progresive a RPAS în spațiul aerian civil, începând din 2016. Prezenta comunicare vizează RPAS pentru uz civil și răspunde la apelul industriei europene producătoare și a serviciilor de eliminare a obstacolelor în calea introducerii RPAS pe piața unică europeană.

RPAS fac parte din categoria mai largă a sistemelor aeriene fără pilot (*Unmanned Aerial Systems* - UAS), care include, de asemenea, aeronave ce pot fi programate să zboare în mod autonom, fără implicarea unui pilot. RPAS, după cum sugerează numele, sunt controlate de un pilot de la distanță.

Tehnologia RPAS s-a dezvoltat rapid în ultimii ani și, ca multe alte tehnologii aeronautice precedente, este gata să treacă de la utilizarea exclusivă ca echipament militar la utilizarea ca tehnologie fiabilă nouă în scopuri civile. Pentru a-și valorifica pe deplin potențialul, RPAS ar trebui să poată zbura în cadrul traficului aerian „normal” și să fie integrate aeronavelor „pilotate normal” în spațiul aerian nesegregat, adică în spațiul aerian deschis tuturor modalităților de transport aerian civil².

Statele membre încep să autorizeze exploatarea de RPAS în spațiul aerian nesegregat pentru a răspunde cererii pieței. Pe termen scurt, cea mai promițătoare piață rămâne cea din domeniile supravegherii infrastructurii sau fotografiei³; în viitorul mai îndepărtat, ar putea fi vizat transportul de bunuri și, în cele din urmă, cel de persoane.

Prezenta comunicare stabilește perspectiva Comisiei asupra abordării exploatarei RPAS într-un cadru de politici la nivel european care va permite dezvoltarea progresivă a pieței RPAS comerciale, protejând în același timp interesul public. Înțelegerea direcției viitoarelor evoluții în materie de reglementare este importantă pentru industria europeană în ceea ce privește luarea de decizii cu privire la noi investiții.

Măsurile de reglementare și eforturile de cercetare și de dezvoltare aferente se vor baza pe inițiativele existente care implică mai mulți actori: Agenția Europeană de Siguranță a Aviației (AESA), aeronautice civile naționale, Organizația europeană pentru echipamente din aviația civilă - EUROCAE, Eurocontrol, autoritățile comune pentru reglementare în domeniul sistemelor fără personal - JARUS⁴, întreprinderea comună SESAR (ICS), Agenția Europeană de Apărare, Agenția Spațială Europeană, industria producătoare și operatorii de RPAS.

¹ Comisia Europeană, (2011), „*Flightpath 2050*”, Bruxelles, p. 28

² Spațiul aerian nesegregat necesită detectarea de către aeronave a traficului și capacitatea acestora de a executa măsuri de atenuare a riscurilor. În cazul în care detectarea nu este posibilă, exploatarea trebuie să se limiteze la spațiul aerian segregat.

³ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei, [SWD(2012)259].

⁴ JARUS este un grup internațional de autorități aeronautice, comparabil cu fostele Autorități aeronautice comune (JAA). Membrii acestuia sunt AT, Australia, BE, Brazilia, DK, Canada, CH, CZ, DE, ES, FI, FR, EL, Israel, IT, MT, NL, NO, Federația Rusă, Africa de Sud, UK, SUA, împreună cu Eurocontrol și AESA.

1. RPAS POT OFERI O MULTITUDINE DE NOI SERVICII

RPAS sunt deja utilizate în scopuri civile și se preconizează că vor influența din ce în ce mai mult viața noastră de zi cu zi. La fel cum tehnologia internet la începutul anilor '90 a dat naștere la numeroase aplicații diferite, tehnologiile RPAS trebuie să ducă în anii următori la dezvoltarea unei largi varietăți de servicii diferite, în special dacă sunt combinate cu alte tehnologii, cum ar fi poziționarea cu precizie datorită programului Galileo, sau la sprijinirea altor tehnologii, cum ar fi telecomunicațiile în caz de dezastre sau creșterea dinamică a capacității rețelelor. Deși natura și amploarea exactă a operațiunilor potențiale cu RPAS sunt greu de prevăzut în prezent, se preconizează că sectorul serviciilor va genera suficiente venituri pentru a stimula industria producătoare în sine⁵.

Pe alte continente, operatorii RPAS sprijină agricultura de precizie prin împrăștierea mai eficace și la timp a îngrășămintelor sau a pesticidelor. În Europa, RPAS sunt utilizate pentru inspecțiile de siguranță a infrastructurilor, cum ar fi linii de cale ferată, baraje, diguri sau rețele electrice. Autoritățile naționale le utilizează pentru acțiunile de ajutor în caz de dezastre, de exemplu pentru a survola zonele inundate sau pentru a sprijini lupta împotriva incendiilor.

În viitor RPAS ar putea permite ridicarea în aer a unor turbine eoliene uriașe care să producă energie electrică „ecologică”. La cealaltă extremă, inginerii lucrează la dezvoltarea de microRPAS care ar putea fi utilizate pentru combaterea scurgerilor de gaze sau a scurgerilor chimice ori care ar putea fi programate pentru a funcționa ca albinele în scopul polenizării plantelor.

RPAS cuprind multe tipuri diferite de aeronave pentru a furniza aceste servicii, care variază în ceea ce privește greutatea maximă la decolare de la câteva grame la mai mult de zece tone, în ceea ce privește viteza maximă de zbor de la viteza de planare la peste 1 000 km/h, în ceea ce privește anduranța de zbor de la câteva minute la câteva luni și în ceea ce privește tehnologia ascensionară de la rotor la aripă fixă sau la aeronave mai ușoare decât aerul. Dincolo de producători și de integratorii de sisteme, industria RPAS include, de asemenea, un lanț de aprovizionare larg format din tehnologii de sprijin (control al zborului, comunicații, propulsie, energie, senzori, telemetrie etc.), dezvoltatori de sarcini utile și operatori.

2. RPAS REPREZINTĂ O PIAȚĂ EMERGENTĂ PENTRU CREAREA DE LOCURI DE MUNCĂ ȘI CREȘTERE ECONOMICĂ

Stăpânirea tehnologiei RPAS va deveni un element esențial al competitivității viitoare a industriei aeronautice europene. În prezent, SUA și Israelul domină sectorul global de producție a RPAS, bazându-se pe experiența în domeniul RPAS militare de mari dimensiuni. Alte țări terțe, cum ar fi Brazilia, China, India și Rusia, prezintă de asemenea potențialul de a deveni concurenți puternici. O puternică piață unică a UE ar trebui să ofere o bază solidă pentru a concura la nivel mondial. Un cadru juridic nu ar furniza doar normele pentru fabricarea aeronavelor, ci și, chiar mai important, va permite treptat exploatarea, începând cu operațiunile simple, până la o complexitate operațională din ce în ce mai mare. Aceasta ar permite și operatorilor să obțină o valoroasă experiență practică și să își dezvolte progresiv activitățile.

Amploarea exactă a potențialului pieței RPAS este dificil de prevăzut. Potrivit unei surse din cadrul industriei, se preconizează că previziunile bugetare globale în ceea ce privește C&D și achizițiile, inclusiv cele militare și guvernamentale, vor crește de la nivelul actual de

⁵ Pentru mai multe detalii, a se vedea documentul de lucru al serviciilor Comisiei [SWD(2012)259].

5,2 miliarde USD la aproximativ 11,6 miliarde USD pe an în 2023⁶. În prezent există 1 708 RPAS diferite documentate în întreaga lume, din care 566 în Europa, dezvoltate sau produse de 471 de producători din întreaga lume, dintre care 176 în Europa⁷.

Experiența arată că piețele se pot dezvolta rapid de îndată ce este adoptat un cadru politic. Numărul de operatori RPAS din Japonia s-a multiplicat cu 18, la aproximativ 14 000 între 1993 și 2005, cu o creștere spectaculoasă de la data intrării în vigoare a regulamentelor privind utilizarea agricolă.

În Franța un prim regulament⁸ a condus la o creștere a numărului de operatori autorizați de la 86 în decembrie 2012 la peste 400 în februarie 2014. O creștere similară și crearea de locuri de muncă aferente au fost înregistrate în Suedia și Regatul Unit.

Creșterea activităților RPAS se va traduce într-un număr considerabil de noi locuri de muncă. Un studiu realizat de industria din SUA estimează că în primii trei ani de la introducerea RPAS în spațiul aerian național, vor fi create mai mult de 70 000 de locuri de muncă, cu un impact economic de peste 13,6 miliarde USD. Se estimează că numărul de locuri de muncă create prin intermediul unor noi activități RPAS în SUA va depăși 100 000 până în 2025⁹. Pentru Europa, se estimează aproximativ 150 000 de locuri de muncă până în 2050¹⁰, excluzând locurile de muncă create prin serviciile aferente operatorilor.

Potențialul de creștere poate fi valorificat numai dacă se stabilește un cadru juridic la nivel european. Industria europeană¹¹ a solicitat în mod sistematic crearea unor astfel de norme pentru a permite operațiunii RPAS civile, garantându-se, în același timp, nivelurile ridicate necesare de siguranță, de securitate și de protecție a vieții private, care reprezintă o condiție prealabilă pentru acceptarea de către public a RPAS.

3. DEZVOLTAREA POTENȚIALULUI RPAS

RPAS sunt în mod formal aeronave și trebuie să respecte normele de siguranță a aviației. Standardele OACI interzic zborul aeronavelor fără personal de zbor, cu excepția cazului în care autoritățile naționale competente eliberează o anumită autorizație individuală¹². În prezent, extinderea pieței RPAS este inhibată de absența unui cadru de reglementare adecvat în majoritatea statelor membre și de necesitatea de a obține autorizații individuale de la fiecare stat membru în care producătorii ar dori să vândă sau în care furnizorii ar dori să funcționeze. O serie de state membre au început să elaboreze norme naționale pentru a facilita acest proces de autorizare¹³, dar în absența unor standarde europene, care trebuie elaborate de AESA, nu va apărea o piață europeană veritabilă, ceea ce ar împiedica în mod drastic dezvoltarea acestui sector. De asemenea, în cazul anumitor clase de operațiuni cu RPAS, unele tehnologii de sprijin sunt încă absente. În cele din urmă, dezvoltarea aplicațiilor RPAS civile necesită, de asemenea, asigurarea faptului că niciuna dintre acestea nu ar putea

⁶ Teal Group *Unmanned Aerial Vehicle Systems - Market Profile and Forecast* - ediția 2013.

⁷ UVS *International Association* (2013), „RPAS: The Global Perspective”

⁸ Intrat în vigoare în aprilie 2012 și reglementând RPAS mai ușoare de 25 kg.

⁹ AUVSI, (2013), „*The Economic Impact of Unmanned Aircraft Systems Integration in the US*”, 574p.

¹⁰ Estimare furnizată de ASD, Asociația europeană a industriilor aerospațiale și de apărare.

¹¹ Industria de profil a fost pe deplin implicată în „Foaia de parcurs pentru integrarea sistemelor aeronautice comandate de la distanță în sistemul aviației civile europene” al grupului de coordonare european pentru RPAS, prin care se stabilește strategia privind RPAS, avându-se vedere inițiative de reglementare, eforturi C&D și coordonarea. În plus, sunt în curs de înființare asociații RPAS, care să exprime interese specifice și să facă presiuni pentru acțiuni la nivel național și european.

¹² Articolul 8 din Convenția de la Chicago din 1944 privind aviația civilă internațională.

¹³ Inclusiv AT, BE, CZ, DK, FR, DE, IT, NL, NO, ES, UK.

reprezenta o amenințare la adresa vieții private sau a integrității fizice a cetățenilor. Industria de profil întârzie investițiile până când va fi disponibilă o securitate juridică suficientă cu privire la cadrul juridic¹⁴.

Esența strategiei europene privind RPAS

Strategia europeană urmărește să instituie o piață unică a RPAS pentru a profita de avantajele societale ale acestei tehnologii inovatoare și să abordeze preocupările cetățenilor prin organizarea de dezbateri publice și prin adoptarea de măsuri de protecție oricând va fi necesar. De asemenea, strategia ar trebui să prevadă condițiile pentru crearea unei industrii puternice și competitive a producției și a serviciilor, capabilă să concureze pe piața mondială.

Aplicațiile RPAS se pot dezvolta doar în cazul în care aeronava poate să zboare în spațiul aerian nesegregat fără a afecta siguranța și funcționarea sistemului de aviație civilă în sens mai larg. În acest scop, UE trebuie să pună în aplicare o structură de reglementare generică la care principalii actori la nivel european și național să poată contribui. Eforturile de C&D care se concentrează pe integrarea în spațiul aerian civil ar trebui de asemenea amplificate și coordonate în mod eficient pentru a menține timpul necesar dezvoltării de tehnologii promițătoare cât mai scurt posibil.

Introducerea progresivă a RPAS în spațiul aerian începând din 2016 trebuie să fie însoțită de dezbateri publice adecvate privind dezvoltarea unor măsuri care să abordeze preocupările societale, inclusiv siguranța, protecția vieții private și a datelor, răspunderea civilă și asigurările sau securitatea.

În sfârșit, programele existente ar trebui să sprijine competitivitatea industriei europene a RPAS.

Această strategie ar trebui să ofere un nivel adecvat de securitate juridică și să ofere un calendar fiabil, astfel încât industria de profil să poată lua decizii în materie de investiții și să poată crea locuri de muncă. Deoarece piața RPAS este globală prin natura sa, UE se va coordona, de asemenea, cu partenerii internaționali.

3.1. Exploatarea în siguranță în spațiul aerian nesegregat: cadrul de reglementare

Siguranța este obiectivul primordial al politicii UE în domeniul aviației. Sistemul actual de reglementare pentru RPAS bazat pe norme fragmentate pentru autorizații de exploatare ad-hoc reprezintă un blocaj administrativ și împiedică dezvoltarea pieței europene a RPAS. Autorizațiile naționale nu beneficiază de recunoașterea reciprocă și nu permit activități la scară europeană pentru producerea sau exploatarea de RPAS.

Integrarea RPAS în sistemului aviatic european ar trebui să se bazeze pe principiul că siguranța nu va fi compromisă: operațiunile cu RPAS ar trebui să prezinte un nivel de siguranță echivalent în comparație cu aviația cu piloți la bord.

Cadrul de reglementare ar trebui să reflecte larga varietate de aeronave și de operațiuni, să mențină normele la un nivel proporțional cu riscul potențial și să conțină obligațiile administrative ale industriei și ale autorităților de supraveghere. Cadrul de reglementare va trebui în primul rând să se concentreze pe domenii în care tehnologiile sunt mature și în care există un grad suficient de încredere. Măsurile de reglementare vor fi introduse treptat, operațiunile mai complexe cu RPAS fiind permise progresiv. În cazul în care trebuie emise certificate sau licențe, normele europene vor asigura în mod efectiv un sistem de recunoaștere

¹⁴ Documentul de lucru al serviciilor Comisiei [SWD(2012)259] explică problemele mai în detaliu.

reciprocă în cadrul pieței unice pentru producătorii și operatorii de RPAS și pentru alte organizații.

Agencia Europeană de Siguranță a Aviației (AESA) este cea mai în măsură să adopte norme comune, utilizând procesul de consultare verificat al AESA. Împărțirea actuală a pieței RPAS între aeronave foarte ușoare și grele este pusă sub semnul întrebării în vederea unei politici coerente privind siguranța RPAS. În acest sens, restricționarea domeniului de aplicare al competențelor AESA la aeronavele fără pilot mai grele de 150 kg pe baza unor considerente de navigabilitate tradiționale reprezintă un punct-limită arbitrar și ar trebui revizuită¹⁵.

Astfel de reglementări trebuie să fie compatibile cu standardele OACI și ar trebui să se bazeze pe consens la nivel internațional. JARUS a reunit expertiza statelor membre și a organizațiilor internaționale pentru a ajunge la un astfel de consens. AESA ar trebui să își asume un rol principal în cadrul procesului JARUS și, pe baza rezultatelor obținute, să producă orientări sau norme de implementare¹⁶. AESA va colabora, de asemenea, cu EUROCAE (Organizația europeană pentru echipamente din aviația civilă), care elaborează standarde.

Provocarea va fi aceea de a menține normele la un nivel proporțional cu riscul, luând în considerare greutatea, viteza, complexitatea, clasa și locul spațiului aerian sau specificitatea operațiunilor etc. Abordarea tradițională ce implică certificarea navigabilității și acordarea de licențe piloților și operatorilor ar trebui să fie completată prin forme de reglementare suplă. Simpla identificare a operatorului de RPAS ar putea fi în unele cazuri suficientă sau doar anumite subsisteme ale RPAS ar putea fi certificate, de exemplu sistemul de detecție și de evitare sau legătura de date, nu neapărat întregul sistem.

Operatorii mici de RPAS fac presiuni pentru armonizarea normelor de exploatare în vederea facilitării expansiunii comerciale. Ca un prim pas, notificarea proiectelor de norme tehnice adoptate de către autoritățile naționale în conformitate cu Directiva 98/34/CE pot contribui la evitarea abordărilor divergente între statele membre. Ar putea fi avut în vedere un instrument de informare prin care IMM-urile să beneficieze de un acces ușor la normele naționale existente. Într-o fază ulterioară, normele armonizate ar putea fi comunicate pentru a se afla care sunt normele de drept intern care sunt înlocuite prin reglementările europene.

Acțiunea 1:

Comisia va examina conținutul condițiilor preliminare de reglementare pentru a integra RPAS în spațiul aerian european începând din 2016, acoperind aspectele de reglementare de bază necesare pentru a asigura o politică eficientă și coerentă, inclusiv în ceea ce privește domeniul de aplicare adecvat al competențelor AESA. Orice eventuale măsuri legislative vor fi precedate de o evaluare a impactului.

Comisia va solicita AESA să elaboreze avizele necesare care ar putea să conducă la adoptarea de norme de implementare, bazate pe cât posibil pe procese internaționale, care să fie proporționale cu riscurile și care să facă obiectul unei consultări eficiente.

Comisia se va asigura că potențialii producători, operatori și alte organizații implicate beneficiază de un acces ușor la inițiativele de reglementare aplicabile și la actualizările acestora, inclusiv prin sistemul de notificare prevăzut în Directiva 1998/34/CE.

¹⁵ Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții europene de siguranță a aviației.

¹⁶ Atât timp cât domeniul AESA nu este extins în mod formal dincolo de 150 kg, AESA ar putea adopta aceste rezultate ca „orientări” pentru sisteme mai ușoare. Aceste orientări ar deveni apoi norme europene, în cazul în care competențele AESA ar fi extinse.

3.2. Exploatarea în siguranță în spațiul aerian neselegat: tehnologii de sprijin

Unele dintre tehnologiile principale nu sunt încă disponibile pentru a permite integrarea în siguranță a RPAS. Eforturile de cercetare și dezvoltare (C&D) se vor concentra asupra validării acestor tehnologii. Activitatea de C&D este efectuată în cadrul unor diferite programe de cercetare gestionate de diverse organizații, inclusiv de Comisia Europeană, de Eurocontrol, de Agenția Europeană de Apărare și de Agenția Spațială Europeană¹⁷.

ICS reprezintă platforma C&D pentru construirea viitorului sistem de management al traficului aerian al cerului unic european. ICS este parte integrantă a cadrului politic al Uniunii și beneficiază de expertiza tehnică și operațională a Eurocontrol¹⁸ și a membrilor săi. Prin urmare, se află în poziția unică de a coordona această activitate de C&D și deschide calea către o integrare treptată și fără probleme a RPAS.

Tehnologiile care necesită un efort suplimentar de dezvoltare și de validare sunt¹⁹:

- comandă și control, inclusiv alocarea și gestionarea spectrului;
- tehnologie de detectare și de evitare;
- protecție de securitate împotriva atacurilor fizice, electronice sau informatice;
- proceduri de urgență transparente și armonizate;
- capacități de decizie pentru a asigura un comportament standardizat și previzibil în toate fazele de zbor; precum și
- aspecte legate de factorul uman, cum ar fi pilotarea.

ICS va defini acțiunile privind RPAS care să fie integrate în fluxul de lucru C&D și va asigura includerea lor în cadrul următoarei versiuni revizuite a planului general european pentru ATM. Structurile de guvernare ale ICS sunt deschise și pot fi adaptate pentru a reflecta noua industrie a RPAS.

Acțiunea 2:

Comisia se va asigura, în limitele resurselor disponibile, că necesitățile de C&D identificate pentru integrarea RPAS în planul general pentru ATM sunt luate în considerare în cadrul programului SESAR 2020, după caz²⁰.

3.3. Asigurarea securității exploatării RPAS

RPAS nu sunt imune la eventuale acțiuni ilegale. RPAS ar putea fi utilizate ca arme, semnalele sistemelor de navigație sau de comunicații ale altor RPAS ar putea fi bruiate sau posturile de control de la sol ar putea fi deturnate.

Informațiile necesare pentru a gestiona traiectoriile 4D în viitorul sistem de management al traficului aerian, și pentru a controla de la distanță al aeronavelor vor trebui să fie comunicate și partajate în timp real de către diferiți operatori din domeniul aviației pentru a optimiza performanța sistemului. Abordarea vulnerabilităților în materie de securitate în domeniul informării și comunicării este, prin urmare, un element esențial al planului general pentru

¹⁷ AEA coordonează MIDCAS, *Mid Air Collision Avoidance System project* (proiectul privind Sistemul de evitare a coliziunilor în aer); Programul DeSIRE al ESA *Demonstration of Satellites enabling the Insertion of RPAS in Europe* (Demonstrarea facilitării introducerii RPAS în Europa de către sateliți.)

¹⁸ Eurocontrol este administratorul desemnat al rețelei europene și trebuie să monitorizeze impactul integrării RPAS asupra performanțelor rețelei aeronautice.

¹⁹ A se vedea *ERSS Roadmap*, anexa 2: *A strategic R&D plan*.

²⁰ Aceasta ar include o evaluare a cerințelor în materie de spectru pentru o urmărire adecvată în cursul următoarei Conferințe mondiale de radiocomunicații.

ATM, din care RPAS vor face parte integrantă. Cerințele de securitate identificate vor trebui să fie traduse în obligații legale pentru toți actorii relevanți, cum ar fi furnizorul de servicii de navigație aeriană, operatorul de RPAS sau furnizorul de servicii de telecomunicații, sub supravegherea autorităților competente.

Acțiunea 3:

Comisia se va asigura că aspectele de securitate sunt reglementate în ceea ce privește exploatarea RPAS, pentru a evita intervențiile ilicite, astfel încât producătorii și operatorii să poată lua măsurile de securitate corespunzătoare pentru atenuarea riscurilor.

3.4. Protejarea drepturilor fundamentale ale cetățenilor

Exploatarea RPAS nu trebuie să conducă la încălcarea drepturilor fundamentale, incluzând respectarea dreptului la viață privată și de familie și protecția datelor cu caracter personal. În gama largă a posibilelor aplicații civile ale RPAS, unele dintre acestea pot presupune colectarea de date cu caracter personal și pot da naștere unor preocupări de natură etică, privind protecția vieții private sau privind protecția datelor, în special în materie de supraveghere, monitorizare, cartografiere sau înregistrare video.

Operatorii de RPAS vor trebui să se conformeze dispozițiilor aplicabile de protecție a datelor, în special celor stabilite prin măsurile naționale instituite în conformitate cu Directiva 95/46/EC privind protecția datelor²¹ și cu Decizia-cadru 2008/977²². Riscurile identificate cel mai frecvent se referă la utilizarea echipamentelor de supraveghere instalate pe RPAS. Orice prelucrare a datelor cu caracter personal va trebui să aibă la bază un motiv legitim. În consecință, deschiderea pieței aviatice pentru RPAS va trebui să implice o evaluare a măsurilor necesare pentru a asigura respectarea drepturilor fundamentale și a cerințelor privind protecția datelor și a vieții private. Protecția vieții private va trebui monitorizată continuu de către autoritățile competente, inclusiv de către autoritățile naționale de supraveghere a protecției datelor.

Acțiunea 4:

Comisia va evalua modul în care aplicațiile RPAS ar putea respecta normele de protecție a datelor. Ea intenționează să consulte experți și părți interesate, să abordeze măsurile care intră în domeniul său de competență, incluzând eventuale acțiuni de sensibilizare, pentru a proteja drepturile fundamentale și să promoveze măsurile în competența statelor membre.

3.5. Garantarea răspunderii civile și a asigurării

Chiar și cu cele mai înalte standarde de siguranță, tot pot avea loc accidente, iar victimele trebuie să fie compensate pentru orice prejudiciu sau pagube produse.

În acest sens, este necesar ca cei responsabili să poată fi ușor identificați și să fie în măsură să își îndeplinească obligațiile financiare. Actualul regim de răspundere civilă²³ a fost stabilit pentru aeronave cu pilot, în cazul cărora masa (începând de la 500 kg) stabilește valoarea minimă a asigurării. Comisia va evalua necesitatea de a modifica actualele norme pentru a ține seama de specificitățile RPAS – dintre care multe se situează cu mult sub pragul actual de 500 kg - precum și modul de a promova dezvoltarea unei piețe eficiente a asigurărilor, în care

²¹ Directiva nr. 95/46/CE privind protecția persoanelor fizice în ceea ce privește prelucrarea datelor cu caracter personal și libera circulație a acestor date, JO L 281, 23.11.1995, p. 31–50.

²² Decizia-cadru 2008/977/JAI a Consiliului din 27 noiembrie 2008 privind protecția datelor cu caracter personal prelucrate în cadrul cooperării polițienești și judiciare în materie penală.

²³ Regulamentul (CE) nr. 785/2004 privind cerințele de asigurare a operatorilor de transport aerian și a operatorilor de aeronave.

primele să corespundă riscului financiar real estimat pe baza probelor obținute din rapoartele privind incidentele și accidentele.

Acțiunea 5:

Comisia va evalua actualul regim de răspundere și cerința de asigurare civilă. Sub rezerva evaluării impactului, Comisia va lua toate măsurile necesare pentru a se asigura că sunt instituite dispoziții de reglementare adecvate.

3.6. Sprijinirea dezvoltării pieței și a industriilor europene

Comisia va sprijini apariția unei piețe a RPAS și competitivitatea sectoarelor industriale aferente, care includ un număr mare de IMM-uri și de întreprinderi nou-înființate.

Utilizarea instrumentelor UE, cum ar fi programele Orizont 2020 și COSME, va promova dezvoltarea de aplicații RPAS într-o gamă largă de sectoare, va stimula inovarea orientată către utilizator și va încuraja crearea de lanțuri valorice industriale transsectoriale, de infrastructuri de sprijin adecvate și de clustere. De asemenea, va identifica în propriile sale programe și politici oportunități de promovare a utilizării acestei tehnologii inovatoare. De exemplu, RPAS pot juca un rol în cadrul programului Copernic, programul UE de monitorizare a Pământului, unde ar putea completa efectiv senzorii spațiali și in situ pentru unele servicii de monitorizare și de supraveghere.

Acțiunea 6:

Comisia va defini acțiuni specifice în cadrul Orizont 2020 și al COSME pentru a sprijini dezvoltarea pieței RPAS și se va asigura că actorii implicați, în special IMM-urile, au o imagine cuprinzătoare a acestor instrumente. Ea va institui mecanismele necesare de cooperare cu activitățile desfășurate de întreprinderea comună SESAR pentru a evita suprapunerile și pentru a exploata cat mai bine posibil resursele disponibile.

4. CONCLUZII

RPAS sunt pe cale să devină o realitate și în curând vor fi disponibile pe piață la scară europeană. Piața RPAS constituie o șansă reală de stimulare a creării de locuri de muncă și o sursă de inovare și de creștere economică pentru anii următori. Ea lansează, de asemenea, noi provocări legate de siguranță, de securitate și de respectarea drepturilor cetățenilor, care trebuie soluționate înainte ca RPAS să poată fi utilizate pe scară mai largă într-un mediu civil. Lipsa unei reglementări armonizate la nivel european și a unor tehnologii validate constituie principalul obstacol în calea deschiderii pieței RPAS și în calea integrării RPAS în spațiul aerian european neselegat. Industria de profil solicită luarea de măsuri rapide în direcția creării unui cadru de reglementare care să permită utilizarea RPAS.

Acum este momentul potrivit pentru a debloca piața RPAS din UE, cu o combinație de măsuri de reglementare noi și existente la nivel european care să trateze toate aspectele relevante, inclusiv introducerea unor cerințe de siguranță, de securitate și de protecție a vieții private și a datelor în cadrul normelor existente ale UE în aceste domenii. De asemenea, sunt necesare eforturi de C&D pentru a asigura integrarea progresivă a RPAS în aviația civilă începând cu anul 2016.

Comisia Europeană va utiliza programul Orizont 2020 pentru acțiuni de C&D de sprijin. În plus, provocarea este aceea de a face uz în mod inteligent de programele industriale existente pentru a stimula competitivitatea industriei și a operatorilor de RPAS. De asemenea, Comisia Europeană intenționează să prezinte, dacă este cazul, propuneri legislative pentru a elimina insecuritatea juridică care împiedică dezvoltarea pieței europene și pentru a oferi cetățenilor

europeni încrederea că se vor asigura niveluri ridicate de protecție în ceea ce privește siguranța, securitatea și protecția vieții private.