



EVROPSKA
KOMISIJA

Bruselj, 8.4.2014
COM(2014) 207 final

SPOROČILO KOMISIJE EVROPSKEMU PARLAMENTU IN SVETU

Nova doba letalstva

**Odprtje letalskega trga za varno in trajnostno civilno uporabo daljinsko vodenih
zračnih sistemov**

Civilno letalstvo prispeva k celostni logistični prevoznici verigi, katere namen je bolje služiti državljanom in družbi. Njegova dodana vrednost je zagotavljanje hitrih, zanesljivih in prilagodljivih povezav v globalnem omrežju. Do leta 2050 naj bi bilo operativnih več različnih kategorij zrakoplovov, ki se bodo med seboj razlikovale po velikosti, zmogljivosti in vrsti ter med katerimi bodo nekatere še vedno imele pilota na krovu, veliko pa jih bo daljinsko vodenih ali v celoti avtomatiziranih¹. Odprtje evropskega trga za daljinsko vodene zračne sisteme (v nadaljnjem besedilu: RPAS) – ali civilno uporabo brezpilotnih zrakoplovov – je zato pomemben korak v smeri letalskega trga prihodnosti.

Evropski vrh z dne 19. decembra 2013 je pozval k ukrepom, da se omogoči postopno vključevanje RPAS v civilni zračni prostor od leta 2016 naprej. To sporočilo se osredotoča na RPAS za civilno uporabo in je odgovor na poziv evropske industrije proizvodnje in storitev, naj se odpravijo ovire pri uvajanju RPAS na evropski enotni trg.

RPAS so del obsežnejše kategorije brezpilotnih zračnih sistemov (UAS), ki vključuje tudi zrakoplove, ki se lahko programirajo za samostojno letenje brez posredovanja pilota. Kot je razvidno iz imena, RPAS upravlja pilot na daljavo.

Tehnologija RPAS se je v preteklih letih hitro razvila in se lahko zdaj, tako kot številne druge letalske tehnologije pred njo, kot zanesljiva nova tehnologija z zgolj vojaške opreme razširi na civilno uporabo. Da bi izkoristili polni potencial RPAS, bi se ti morali uporabljati za običajni zračni promet in biti vključeni med „običajno vodene“ zrakoplove v nerezerviranem zračnem prostoru, tj. zračnem prostoru, ki je odprt za vse vrste civilnega zračnega prevoza.²

Države članice so začele z odobritvami operacij RPAS v nerezerviranem zračnem prostoru, da bi se odzvale na povpraševanje na trgu. Kratkoročno je najbolj obetajoč trg na področjih, kot sta pregledovanje infrastrukture ali fotografija,³ dolgoročno pa to lahko postane prevoz blaga in nekoč tudi ljudi.

V tem sporočilu so navedena stališča Komisije glede obravnavanja operacij RPAS v političnem okviru na evropski ravni, ki bo omogočil postopen razvoj trga komercialnih RPAS, obenem pa ščitil javni interes. Za evropsko industrijo je pri odločanju o nadaljnjih naložbah pomembno razumeti usmeritev prihodnjega regulativnega razvoja.

Regulativni ukrepi ter z njimi povezana prizadevanja za raziskave in razvoj bodo temeljili na obstoječih pobudah, ki vključujejo številne akterje: Evropsko agencijo za varnost v letalstvu (v nadaljnjem besedilu: EASA), nacionalne organe za civilno letalstvo, Evropsko organizacijo za opremo civilnega letalstva (v nadaljnjem besedilu: EUROCAE), Eurocontrol, Skupne organe za določitev pravil o brezpilotnih sistemih (v nadaljnjem besedilu: JARUS)⁴, Skupno podjetje SESAR, Evropsko obrambno agencijo (v nadaljnjem besedilu: EDA), Evropsko vesoljsko agencijo (v nadaljnjem besedilu: ESA), proizvodno industrijo in operaterje RPAS.

1. RPAS LAHKO PONUDIJO ŠTEVILNE NOVE STORITVE

RPAS se že uporabljajo za civilne namene in pričakuje se, da bodo vedno bolj vplivali na naše vsakdanje življenje. Tako kot je na podlagi internetne tehnologije na začetku devetdesetih let

¹ Evropska komisija (2011), *Letalstvo za leto 2050 (Flightpath 2050)*, Bruselj, str. 28.

² V nerezerviranem zračnem prostoru morajo biti zrakoplovi zmožni zaznati drug promet in ustrezno ukrepati. Če takšno zaznavanje ni mogoče, je treba operacije omejiti na rezerviran zračni prostor.

³ Delovni dokument služb Komisije (SWD(2012) 259).

⁴ JARUS je mednarodna skupina organov za letalstvo, primerljiva z nekdanjimi Združenimi letalskimi organi. Njene članice so Avstralija, Avstrija, Belgija, Brazilija, Češka, Danska, Finska, Francija, Grčija, Italija, Izrael, Južna Afrika, Kanada, Malta, Nemčija, Nizozemska, Norveška, Ruska federacija, Španija, Švica, ZDA, Združeno kraljestvo ter Eurocontrol in EASA.

nastalo veliko različnih aplikacij, bi morale tudi tehnologije RPAS v prihodnjih letih privedi do veliko različnih storitev, zlasti v kombinaciji z drugimi tehnologijami, kot je natančno določanje položaja s sistemom Galileo, ali do podpiranja drugih tehnologij, na primer telekomunikacij pri pomoči ob nesrečah ali pri dinamičnem povečevanju zmogljivosti omrežja. Čeprav je trenutno težko predvideti natančne značilnosti in obseg morebitnih operacij RPAS, se pričakuje, da bo storitveni sektor ustvaril zadostne prihodke, da bo lahko podpiral razvoj proizvodne industrije.⁵

Na drugih celinah operaterji RPAS podpirajo precizno kmetijstvo z bolj učinkovito in pravočasno uporabo gnojil ali pesticidov. V Evropi se RPAS uporabljajo za inšpekcijske varnostne preglede infrastrukture, kot so železniški tiri, jezovi, nasipi ali energetska omrežja. Nacionalni organi jih uporabljajo pri pomoči pri nesrečah, npr. za prelete poplavljenih območij ali za pomoč pri gašenju požarov.

V prihodnosti bi RPAS lahko omogočili dviganje velikih vetrnih elektrarn v zrak za proizvodnjo „zelene“ električne energije. Poleg tega pa se inženirji posvečajo mikro RPAS, ki bi se lahko uporabljali pri uhajanju plina ali kemikalij ali pa se programirali tako, da bi delovali kot čebele za opraševanje rastlin.

Za zagotavljanje teh storitev RPAS vključujejo številne različne vrste zrakoplovov, katerih največja vzletna teža znaša od nekaj gramov do več kot deset ton, največja hitrost do lebdenja do več kot 1 000 km/h, avtonomija od nekaj minut do mesecev, kar zadeva dvizžno tehnologijo, pa uporabljajo rotor, fiksna krila ali pa so lažja od zraka. Poleg proizvajalcev in sestavljalcev sistemov industrija RPAS vključuje tudi široko dobavno verigo omogočitvene tehnologije (upravljanje zrakoplova, komunikacija, pogon, energija, senzorji, telemetrija itd.), razvijalce s področja koristnega tovora in operaterje.

2. RPAS POMENIJO NOV TRG ZA USTVARJANJE DELOVNIH MEST IN RAST

Obvladovanje tehnologije RPAS bo postalo ključno za prihodnjo konkurenčnost evropske letalske industrije. Trenutno v svetovnem proizvodnem sektorju RPAS prevladujeta ZDA in Izrael, ki gradita na podlagi strokovnega znanja s področja velikih vojaških RPAS. Druge države, ki niso članice EU, kot so Brazilija, Kitajska, Indija in Rusija, imajo prav tako potencial, da postanejo močne konkurentke. Močan skupni trg EU bi moral zagotavljati trdno podlago za konkuriranje na svetovni ravni. Pravni okvir, ki bi to omogočal, ne bi zagotavljal samo pravil za proizvodnjo zrakoplovov, temveč bi, kar je še pomembneje, postopoma omogočil najprej preproste, sčasoma pa bolj zapletene operacije. Tako bi operaterji lahko pridobili dragoceno praktično znanje in postopoma razvili svoja podjetja.

Natančen obseg potencialnega trga RPAS je težko napovedati. Glede na vir iz industrijskega sektorja se pričakuje, da se bodo globalne proračunske napovedi na področju raziskav in razvoja ter javnih naročil, tudi v zvezi z vojaškim in vladnim sektorjem, do leta 2023 s sedanje 5,2 milijarde USD povečale na okoli 11,6 milijarde USD letno.⁶ Trenutno na svetu obstaja 1 708 različnih RPAS, od tega 566 v Evropi, ki jih razvija ali proizvaja 471 proizvajalcev po svetu, od tega 176 v Evropi.⁷

Izkušnje kažejo, da se trgi po sprejetju omogočitvenega političnega okvira lahko hitro razvijajo. Število japonskih operaterjev RPAS se je med letoma 1993 in 2005 18-krat

⁵ Za več podrobnosti glej delovni dokument služb Komisije (SWD(2012) 259).

⁶ Teal Group Unmanned Aerial Vehicle Systems – Market Profile and Forecast 2013 Edition.

⁷ UVS International Association (2013), *RPAS: Globalna perspektiva (RPAS: The Global Perspective)*.

povečalo na približno 14 000, z izjemnim porastom po začetku veljavnosti predpisov o uporabi v kmetijstvu.

V Franciji je začetna uredba⁸ privedla do povečanja števila odobrenih operaterjev s 86 decembra 2012 na več kot 400 februarja 2014. Podobna tržna rast in z njo povezano ustvarjanje delovnih mest sta bila opazna na Švedskem in v Združenem kraljestvu.

Naraščajoče dejavnosti RPAS bodo prinesle precejšnje število novih delovnih mest. Raziskava Združenih držav s področja industrije napoveduje, da bo v prvih treh letih vključevanja RPAS v nacionalni zračni prostor ustvarjenih več kot 70 000 delovnih mest, z ekonomskim učinkom v višini več kot 13,6 milijarde USD. Število delovnih mest, ustvarjenih z novimi dejavnostmi RPAS v Združenih državah, naj bi do leta 2025 preseglo 100 000.⁹ V Evropi naj bi bilo do leta 2050 ustvarjenih približno 150 000 delovnih mest,¹⁰ pri čemer niso všteta tista, ki bodo ustvarjena v okviru storitev operaterjev.

Potencial rasti se lahko sprosti le, če se vzpostavi omogočitevni pravni okvir na evropski ravni. Evropska industrija¹¹ si dosledno prizadeva za oblikovanje takšnih pravil, da bi omogočila civilne operacije RPAS in hkrati zagotovila zahtevane visoke ravni varnosti, zaščite in zasebnosti, ki so pogoj, da javnost sprejme RPAS.

3. RAZVOJ POTENCIALA RPAS

RPAS so s formalnega vidika zrakoplovi in morajo biti v skladu pravili o letalski varnosti. Standardi ICAO prepovedujejo letenje brezpilotnih zrakoplovov, razen če pristojni nacionalni organi izdajo posebno individualno dovoljenje.¹² Trenutno je širitev trga RPAS omejena, ker v večini držav članic ni ustreznega regulativnega okvira in je treba od vsake države članice, kjer bi proizvajalci radi tržili RPAS ali kjer bi dobavitelji radi delovali, pridobiti individualno dovoljenje. Številne države članice so začele razvijati nacionalna pravila, da bi olajšale ta postopek odobritve,¹³ vendar se brez evropskih standardov, ki jih mora pripraviti EASA, pravi evropski trg ne bo vzpostavil, kar močno ovira razvoj tega sektorja. Za nekatere vrste operacij RPAS še vedno manjkajo nekatere omogočitvene tehnologije. In končno, za razvoj civilnih aplikacij RPAS je prav tako treba zagotoviti, da nobena od njih ne bi mogla ogroziti zasebnosti ali telesne integritete državljanov. Industrija odlaga naložbe, dokler pravni okvir ne bo zagotovil zadostne pravne varnosti.¹⁴

⁸ Veljati je začela aprila 2012, ureja pa manj kot 25-kilogramske RPAS.

⁹ AUVSI (2013), *Gospodarski vpliv vključevanja brezpilotnih zračnih sistemov v ZDA (The Economic Impact of Unmanned Aircraft Systems Integration in the US)*, str. 574.

¹⁰ Ocena Združenja evropske vesoljske in obrambne industrije (ASD).

¹¹ Industrija je bila vključena v „Načrt vključevanja daljinsko vodenih zračnih sistemov v evropski sistem civilnega letalstva“ („Roadmap for the integration of Remotely Piloted Aircraft Systems in the European Civil Aviation System“) evropske usmerjevalne skupine za RPAS, ki določa strategijo RPAS, ki združuje zakonodajne pobude, prizadevanja na področju raziskav in razvoja in usklajevanje. Poleg tega se oblikujejo združenja RPAS za izražanje posebnih interesov, tudi za prizadevanja za nacionalne in evropske ukrepe.

¹² Člen 8 Čikaške konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu iz leta 1944.

¹³ Vključno z AT, BE, CZ, DE, DK, ES, FR, IT, NL, NO in Združenim kraljestvom.

¹⁴ Ti problemi so podrobneje razloženi v Delovnem dokumentu služb Komisije (SWD(2012) 259).

Bistvo evropske strategije RPAS

Namen evropske strategije je vzpostavitev enotnega trga RPAS, da bi se izkoristile družbene koristi te inovativne tehnologije, in obravnavanje pomislekov državljanov prek javne razprave in zaščitnih ukrepov, kadar je to potrebno. Določiti bi morala tudi pogoje za oblikovanje močne in konkurenčne proizvodne in storitvene industrije, ki bi bila lahko konkurenčna na svetovnem trgu.

Aplikacije RPAS se lahko razvijejo le, če zrakoplov lahko leti v nerezerviranem zračnem prostoru, ne da bi pri tem ogrožal varnost in delovanje širšega sistema civilnega letalstva. V ta namen mora EU vzpostaviti omogočitveno regulativno strukturo, h kateri lahko prispevajo glavni akterji na evropski in nacionalni ravni. Treba bi bilo tudi povečati in učinkovito usklajevati prizadevanja na področju raziskav in razvoja, usmerjena v vključevanje v civilni zračni prostor, da bi se čim prej lahko uvedle obetavne tehnologije.

Postopno vključevanje RPAS v zračni prostor od leta 2016 naprej mora spremljati ustrezna javna razprava o razvoju ukrepov, ki obravnavajo družbene probleme, vključno z varnostjo, zasebnostjo in varstvom podatkov, odgovornostjo do tretjih oseb in zavarovanjem ali jamstvi.

Poleg tega bi morali obstoječi programi podpirati konkurenčnost evropske industrije RPAS.

Ta strategija bi morala zagotoviti ustrezno pravno varnost in dovolj časa, da bi industrija lahko sprejela odločitve o naložbah in ustvarila nova delovna mesta. Ker je trg RPAS po svoji naravi globalen, se bo EU usklajevala tudi z mednarodnimi partnerji.

3.1. Varno delovanje v nerezerviranem zračnem prostoru: regulativni okvir

Varnost je najpomembnejši cilj politike EU na področju letalstva. Sedanji regulativni sistem za RPAS na podlagi razdrobljenih pravil glede priložnostnih operativnih dovoljenj je upravno ozko grlo, ki ovira razvoj evropskega trga RPAS. Za nacionalna dovoljenja ne velja vzajemno priznavanje in ne omogočajo dejavnosti na evropski ravni, bodisi za proizvodnjo ali uporabo RPAS.

Vključevanje RPAS v evropski zračni sistem bi moralo temeljiti na načelu, da varnost ne bo ogrožena: operacije RPAS bi morale imeti enako raven varnosti kot pilotno letalstvo.

Regulativni okvir bi moral odražati veliko raznolikost zrakoplovov in operacij, zagotavljati, da so pravila sorazmerna z morebitnim tveganjem, ter omejevati upravno breme za industrijo in nadzorne organe. Regulativni okvir bi se najprej osredotočil na področja z dovršenimi tehnologijami in dovolj zaupanja. Regulativni ukrepi se bodo uvedli postopoma, postopoma pa se bodo odobrile tudi bolj zapletene operacije RPAS. V primerih, ko bo potrebno izdajanje potrdil ali dovoljenj, bodo evropska pravila zagotovila učinkovit sistem vzajemnega priznavanja znotraj enotnega trga za proizvajalce in operaterje RPAS ter druge organizacije.

EASA je najprimernejša za oblikovanje skupnih pravil prek preizkušenega posvetovalnega postopka. Sedanja delitev trga RPAS na zelo lahke in težke zrakoplove je zaradi usklajene varnostne politike RPAS vprašljiva. V zvezi s tem gre pri omejitvi pristojnosti EASA glede brezpilotnih zrakoplovov nad 150 kg na podlagi tradicionalnih vidikov plovnosti za dogovorjeno poljubno mejno vrednost, ki bi jo bilo treba ponovno preučiti.¹⁵

Takšna pravila morajo biti skladna s standardi ICAO in bi morala temeljiti na mednarodnem soglasju. JARUS je z namenom takega dogovora združil strokovno znanje držav članic in mednarodnih organizacij. EASA bi pri tem postopku skupine JARUS morala prevzeti vodilno

¹⁵ Uredba (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu.

vlogo in na podlagi njegovih rezultatov oblikovati izvedbena pravila ali smernice.¹⁶ EASA bo sodelovala tudi z EUROCAE, ki razvija standarde.

Zagotoviti sorazmernost pravil s tveganjem ob upoštevanju teže, hitrosti, kompleksnosti, razreda zračnega prostora ter kraja ali specifičnosti operacij itd. ne bo lahka naloga. Običajni pristop certificiranja plovnosti ter licenciranja pilotov in operaterjev bi bilo treba dopolniti s prožnimi oblikami ureditve. V nekaterih primerih bi lahko zadoščala sama identifikacija operaterjev RPAS, lahko bi se certificirali tudi samo posamezni podsistemi RPAS, kot sta sistem zaznavanja in izogibanja ali podatkovna zveza, in ne nujno celotni sistem.

Majhni operaterji RPAS si prizadevajo za uskladitev operativnih pravil za lažjo širitev poslovanja. Kot prvi korak lahko obveščanje o osnutkih tehničnih pravil, ki jih sprejmejo nacionalni organi v skladu z Direktivo 98/34/ES, prispeva k preprečevanju različnih pristopov držav članic. Lahko bi predvideli informacijsko orodje za lažji dostop MSP do obstoječih nacionalnih pravil. V poznejši fazi bi lahko sporočili usklajena pravila, da bi razjasnili, katera nacionalna pravila se nadomestijo s skupnimi evropskimi predpisi.

Ukrep 1:

Komisija bo preučila regulativne pogoje za vključitev RPAS v evropski zračni prostor od leta 2016 naprej, kar zajema potrebna osnovna regulativna vprašanja za zagotovitev usklajene in učinkovite politike, vključno z ustreznim obsegom pristojnosti EASA. Pred vsakim morebitnim zakonodajnim ukrepom bo opravljena ocena učinka.

Komisija bo EASA zaprosila, da pripravi potrebna mnenja, ki bi lahko privedla do sprejetja izvedbenih pravil, po možnosti na podlagi mednarodnih procesov, ki bodo sorazmerna s tveganjem in ki bodo predmet učinkovitega posvetovanja.

Komisija bo zagotovila, da bo morebitnim proizvajalcem, operaterjem in drugim udeleženi organizacijam na voljo enostaven in posodobljen dostop do veljavnih regulativnih pobud, vključno s sistemom obveščanja iz Direktive 1998/34/ES.

3.2. Varna uporaba v nerezerviranem zračnem prostoru: omogočivne tehnologije

Nekaj ključnih tehnologij, ki so potrebne za zagotovitev varnega vključevanja RPAS, še ni na voljo. Prizadevanja na področju raziskav in razvoja bodo usmerjena v validacijo teh tehnologij. Raziskave in razvoj potekajo v okviru različnih raziskovalnih programov, ki jih upravljajo različne organizacije, kot so Evropska komisija, Eurocontrol, EDA in ESA.¹⁷

Skupno podjetje SESAR je platforma za raziskave in razvoj za oblikovanje prihodnjega sistema upravljanja zračnega prometa enotnega evropskega neba. Skupno podjetje SESAR je sestavni del političnega okvira Unije in uporablja operativno in tehnično strokovno znanje Eurocontrola¹⁸ ter njegovih članov. Zato ima edinstven položaj za usklajevanje teh raziskav in razvoja ter omogočanje postopnega in nemotenega vključevanja RPAS.

Tehnologije, ki jih je treba nadalje razviti in validirati, so:¹⁹

- vodenje in upravljanje, vključno z dodeljevanjem in upravljanjem spektra;

¹⁶ Dokler se pristojnosti EASA ne bodo uradno razširile na več kot 150-kilogramske zrakoplove, bi lahko sprejela te rezultate kot „smernice“ za lažje sisteme. Če bi se pristojnosti EASA povečale, bi te smernice bi potem postale evropska pravila.

¹⁷ Projekt sistema za izogibanje trčenja med letom (MIDCAS), ki ga koordinira EDA; projekt ESA za satelitsko demonstracijo, ki omogoča vključevanje RPAS v Evropi (DeSIRE).

¹⁸ Eurocontrol je imenovan za upravljavca evropskega omrežja in njegova naloga bo spremljanje vpliva vključevanja RPAS na učinkovitost letalskega omrežja.

¹⁹ Glej načrt ERSR, Priloga 2: Strateški načrt raziskav in razvoja.

- tehnologije zaznavanja in izogibanja;
- varnostna zaščita pred fizičnimi, elektronskimi ali kibernetnimi napadi;
- pregledni in skladni postopki za ravnanje v izrednih razmerah;
- sposobnosti odločanja za zagotavljanje standardiziranega in predvidljivega delovanja v vseh fazah leta ter
- vprašanja, povezana s človeškim dejavnikom, kot je pilotiranje.

Skupno podjetje SESAR bo določilo ukrepe za vključitev RPAS v delovni proces raziskav in razvoja in bo zagotovilo njihovo vključitev v naslednji revidirani evropski osrednji načrt ATM. Strukture upravljanja Skupnega podjetja SESAR so odprte in se lahko prilagodijo za upoštevanje nove industrije RPAS.

Ukrep 2:

Komisija bo v okviru razpoložljivih sredstev zagotovila, da se bodo ugotovljene potrebe na področju raziskav in razvoja za vključevanje RPAS v osrednji načrt ATM po potrebi upoštevale v programu SESAR 2020.²⁰

3.3. Zagotavljanje varnosti operacij RPAS

RPAS niso varni pred morebitnim nezakonitim ravnanjem. Potencialno bi se RPAS lahko uporabili kot orožje, z njimi bi se lahko blokirali signali navigacijskega ali komunikacijskega sistema drugega RPAS, lahko pa bi se tudi nezakonito zavzele zemeljske postaje za upravljanje.

Različni letalski operaterji bodo morali za optimizacijo učinkovitosti sistema v realnem času sporočati in si izmenjevati informacije, potrebne za upravljanje 4D-poti v prihodnjem sistemu upravljanja zračnega prometa in za daljinsko upravljanje zrakoplova. Obravnavanje varnostnih pomanjkljivosti pri obveščanju in sporočanju je zato bistven element osrednjega načrta ATM, katerega sestavni del bodo postali RPAS. Ugotovljene varnostne zahteve bo nato treba spremeniti v pravne obveznosti za vse zadevne udeležence, kot so izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa, operaterji RPAS ali ponudniki telekomunikacijskih storitev in ki bodo pod nadzorom pristojnih organov.

Ukrep 3:

Komisija bo poskrbela za pokritost varnostnih vidikov operacij RPAS, da se prepreči nezakonito vmešavanje in lahko proizvajalci in operaterji sprejmejo ustrezne varnostne ukrepe za zmanjševanje tveganja.

3.4. Varstvo temeljnih pravic državljanov

Operacije RPAS ne smejo povzročiti kršenja temeljnih pravic, vključno s pravico do zasebnega in družinskega življenja ter varstvom osebnih podatkov. Nekatere izmed številnih morebitnih civilnih aplikacij RPAS lahko vključujejo zbiranje osebnih podatkov in vzbujajo pomisleke glede etike, zasebnosti ali varstva podatkov, zlasti na področju nadzora, spremljanja, kartiranja in video posnetkov.

Operaterji RPAS bi morali ravnati v skladu z veljavnimi določbami o varstvu podatkov, zlasti tistimi, ki so določene v nacionalnih ukrepih v skladu z Direktivo 95/46/ES o varstvu

²⁰ To bi vključevalo oceno zahtev glede spektra za ustrezno nadaljnje ukrepanje na naslednji svetovni konferenci o radiokomunikacijah.

podatkov²¹ in Okvirnim sklepom 2008/977²². Najpogosteje navedena tveganja so povezana z uporabo opreme za nadzor, nameščene v RPAS. Vsaka obdelava osebnih podatkov bo morala biti upravičena. Posledično bi moralo odprtje letalskega trga za RPAS vključevati oceno ukrepov, potrebnih za zagotavljanje spoštovanja temeljnih pravic ter zahtev glede varstva podatkov in zasebnosti. Stanje na področju zasebnosti bi morali pristojni organi, vključno z nacionalnimi nadzornimi organi za varstvo podatkov, stalno spremljati.

Ukrep 4:

Komisija bo ocenila, kako bi se aplikacije RPAS lahko uskladile s pravili o varstvu podatkov. Namerava se posvetovati s strokovnjaki in zadevnimi deležniki, obravnavati ukrepe v okviru svoje pristojnosti, po možnosti skupaj z ukrepi za ozaveščanje, za zaščito temeljnih pravic ter spodbujati ukrepe, ki so v pristojnosti držav članic.

3.5. Zagotavljanje odgovornosti do tretjih oseb in zavarovanje

Kljub najstrožjim varnostnim standardom lahko pride do nesreče in žrtvam je treba plačati odškodnino za kakršno koli poškodbo ali škodo.

Za to je potrebno, da se odgovorni lahko zlahka prepoznajo in da lahko izpolnijo svoje finančne obveznosti. Sedanja ureditev zavarovanja odgovornosti do tretjih oseb²³ je bila vzpostavljena za zrakoplove s posadko, katerih masa (od 500 kg naprej) določa najnižjo zavarovalno premijo. Komisija bo ocenila potrebo po spremembi obstoječih pravil za specifičnost RPAS, med katerimi jih bo veliko pod sedanjo mejo 500 kg, in način za spodbujanje razvoja učinkovitega zavarovalniškega trga, na katerem premije ustrezajo resničnemu finančnemu tveganju, ocenjenemu na podlagi dokazov, pridobljenih v incidentih in s poročanjem o nesrečah.

Ukrep 5:

Komisija bo ocenila sedanjo ureditev na področju odgovornosti in zahtevo glede zavarovanja odgovornosti do tretjih oseb. V skladu z oceno učinka bo uvedla ustrezne pobude za zagotovitev ustreznih regulativnih določb.

3.6. Podpora razvoju trga in evropskim industrijam

Komisija bo podprla vzpostavitev trga RPAS in konkurenčnost z njim povezanih industrijskih sektorjev, ki vključujejo številna MSP in novoustanovljena podjetja.

Z uporabo instrumentov EU, kot sta programa Obzorje 2020 in COSME, bo spodbujala razvoj aplikacij RPAS v številnih sektorjih, spodbujala inovacije, usmerjene na uporabnike, ter pospeševala oblikovanje medsektorskih industrijskih vrednostnih verig, ustrezno podporo infrastruktur in grozdov. V svojih programih in politikah bo prav tako poiskala možnosti za spodbujanje uporabe te inovativne tehnologije. RPAS na primer lahko igrajo vlogo v programu EU za spremljanje Zemlje Copernicus, v okviru katerega bi lahko učinkovito dopolnjevali vesoljske senzorje in senzorje *in situ* za nekatere storitve spremljanja in nadzora.

²¹ Direktiva 95/46/ES o varstvu posameznikov pri obdelavi osebnih podatkov in o prostem pretoku takih podatkov, UL L 281, 23.11.1995, str. 31–50.

²² Okvirni sklep Sveta 2008/977/PNZ z dne 27. novembra 2008 o varstvu osebnih podatkov, ki se obdelujejo v okviru policijskega in pravosodnega sodelovanja v kazenskih zadevah.

²³ Uredba (ES) št. 785/2004 o zahtevah v zvezi z zavarovanjem za letalske prevoznike in operaterje.

Ukrep 6:

Komisija bo v okviru programov Obzorje 2020 in COSME določila posebne ukrepe za podporo razvoja trga RPAS trga in zagotovila, da bodo imeli zadevni akterji, zlasti MSP, celovit pregled nad temi orodji. Vzpostavila bo potrebne mehanizme sodelovanja na področju dejavnosti Skupnega podjetja SESAR, da bi se preprečilo prekrivanje in izkoristila razpoložljiva sredstva.

4. ZAKLJUČKI

RPAS postajajo resničnost in bodo kmalu na voljo na evropskem trgu. Trg RPAS pomeni resnično priložnost za spodbujanje ustvarjanja novih delovnih mest ter vir inovacij in gospodarske rasti v prihodnjih letih. Prav tako prinaša nove izzive v zvezi z varnostjo, zaščito in spoštovanjem pravic državljanov, ki jih je treba obravnavati preden se RPAS začnejo uporabljati v civilnem okolju v resnem obsegu. Pomanjkanje usklajenih predpisov po vsej Evropi in validiranih tehnologij je glavna ovira za odprtje trga RPAS in vključevanje RPAS v evropski nerezervirani zračni prostor. Industrija si prizadeva za hitre ukrepe za vzpostavitev omogočitevnega regulativnega okvira za RPAS.

Zdaj je pravi čas za odprtje trga RPAS v EU s povezovanjem novih in obstoječih regulativnih ukrepov na evropski ravni, ki obravnavajo vsa pomembna vprašanja, tudi vključitev zahtev glede varnosti, zaščite, zasebnosti in varstva podatkov v okviru obstoječih pravil EU na teh področjih. Potrebna so tudi prizadevanja na področju raziskav in razvoja, da se zagotovi postopno vključevanje RPAS v civilno letalstvo od leta 2016 naprej.

Evropska komisija bo za podporne ukrepe na področju raziskav in razvoja uporabila program Obzorje 2020. Poleg tega obstaja izziv, kako pametno izkoristiti obstoječe industrijske programe za podporo konkurenčnosti industrije in operaterjev RPAS. Evropska komisija po potrebi namerava pripraviti tudi zakonodajne predloge za odpravo pravne negotovosti, ki ovira razvoj evropskega trga, in poskrbeti za zaupanje evropskih državljanov, da bo zagotovljena visoka stopnja varnosti, zaščite in zasebnosti.