



Έγγραφο συνόδου

A8-0261/2015

25.9.2015

ΕΚΘΕΣΗ

σχετικά με την ασφαλή χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (RPAS), κοινώς γνωστών ως «μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων» (Unmanned Aerial Vehicles), στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας
(2014/2243(INI))

Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

Εισηγήτρια: Jacqueline Foster

ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΑ

	Σελίδα
ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ.....	3
ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ.....	14
ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΝ, ΔΙΚΑΙΟΣΥΝΗΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΕΣΕΩΝ.....	19
ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ	25

ΠΡΟΤΑΣΗ ΨΗΦΙΣΜΑΤΟΣ ΤΟΥ ΕΥΡΩΠΑΪΚΟΥ ΚΟΙΝΟΒΟΥΛΙΟΥ

σχετικά με την ασφαλή χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (RPAS), κοινώς γνωστών ως «μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων» (Unmanned Aerial Vehicles), στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας (2014/2243(INI))

Το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο,

- έχοντας υπόψη την ανακοίνωση της Επιτροπής, της 8ης Απριλίου 2014, με τίτλο «Μία νέα εποχή για την αεροπορία – Άνοιγμα της αγοράς αερομεταφορών στην πολιτική χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών με ασφαλή και βιώσιμο τρόπο» (COM(2014)0207),
- έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ), το άρθρο 16 και τον τίτλο VI,
- έχοντας υπόψη τον Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, ιδίως δε τα άρθρα 7 και 8,
- έχοντας υπόψη την οδηγία 95/46/EK του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 24ης Οκτωβρίου 1995, για την προστασία των φυσικών προσώπων έναντι της επεξεργασίας δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα και για την ελεύθερη κυκλοφορία των δεδομένων αυτών,
- έχοντας υπόψη τη γνωμοδότηση του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων σχετικά με την ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο και το Συμβούλιο με τίτλο «Μια νέα εποχή για την αεροπορία - Άνοιγμα της αγοράς αερομεταφορών στην πολιτική χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών με ασφαλή και βιώσιμο τρόπο»,
- έχοντας υπόψη την τελική έκθεση της ευρωπαϊκής διευθύνουσας ομάδας για τα RPAS με τίτλο «Οδικός χάρτης για την ένταξη των RPAS στο Ευρωπαϊκό Σύστημα Πολιτικής Αεροπορίας» (Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System),
- έχοντας υπόψη τη δήλωση της Ρίγας με θέμα τη «Διαμόρφωση πλαισίου για το μέλλον της πολιτικής αεροπορίας» όσον αφορά τα συστήματα τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (drones),
- έχοντας υπόψη την έκθεση της Βουλής των Λόρδων με τίτλο «Μη στρατιωτική χρήση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών στην ΕΕ»,
- έχοντας υπόψη την πρόταση του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) με τίτλο «Προσδιορισμός των χρήσεων των τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών - Μία βάσει κινδύνου προσέγγιση της ρύθμισης όσον αφορά τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη» (Concept of Operations for Drones - A risk based approach to regulation of unmanned aircraft),
- έχοντας υπόψη τη Σύμβαση του Σικάγου της 7ης Δεκεμβρίου 1944,

- έχοντας υπόψη το άρθρο 52 του Κανονισμού του,
 - έχοντας υπόψη την έκθεση της Επιτροπής Μεταφορών και Τουρισμού και τη γνωμοδότηση της Επιτροπής Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων (A8-0261/2015),
- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα μικρά τηλεκατευθυνόμενα αεροσκάφη μοντελισμού χρησιμοποιούνται εδώ και πολλές δεκαετίες από τους λάτρεις του είδους· λαμβάνοντας υπόψη ότι κατά τα τελευταία 15 χρόνια σημειώθηκε ραγδαία ανάπτυξη στη χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (RPAS), ευρύτερα γνωστών ως «μη επανδρωμένων εναέριων οχημάτων» (Unmanned Aerial Vehicles, συντομ. UAV) ή «drones»· λαμβάνοντας ιδίως υπόψη ότι τα μικρά RPAS που έχουν σχεδιαστεί τόσο για χόμπι όσο και σκοπούς αναψυχής έχουν καταστεί όλο και πιο δημοφιλή·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι η συγκεκριμένη τεχνολογία, ενώ αναπτύχθηκε κατ' αρχήν για στρατιωτικούς σκοπούς, έχει πλέον εμπορική χρήση, γεγονός που θέτει υπό πίεση τα νομοθετικά όρια· λαμβάνοντας υπόψη ότι σήμερα τα RPAS που χρησιμοποιούνται σε επαγγελματικό πλαίσιο παρέχουν επίσης σημαντικά οφέλη για διάφορες μη στρατιωτικές χρήσεις, των οποίων η προστιθέμενη αξία αυξάνεται με την απόσταση μεταξύ της συσκευής και του τηλεχειριστή (πτήσεις εκτός οπτικού πεδίου)· λαμβάνοντας υπόψη ότι σε αυτές τις χρήσεις, οι οποίες παρουσιάζουν ευρύτατη ποικιλία και δυνατότητα περαιτέρω εξέλιξης στο μέλλον, περιλαμβάνονται μεταξύ άλλων επιθεωρήσεις ασφάλειας και έλεγχος υποδομών (σιδηροδρομικές γραμμές, φράγματα, και εγκαταστάσεις ηλεκτροπαραγωγής), εκτίμηση φυσικών καταστροφών, (περιβαλλοντικά υπεύθυνες) δραστηριότητες ακριβείας στον τομέα της γεωργίας, παραγωγή περιεχομένου από MME, θερμογραφία αέρα ή παράδοση δεμάτων σε απομονωμένες περιοχές· λαμβάνοντας υπόψη ότι μπορεί κανείς να προβλέψει ταχύτατη εξέλιξη νέων εφαρμογών στο εγγύς μέλλον, πράγμα που καταδεικνύει τον καινοτόμο και δυναμικό χαρακτήρα της βιομηχανίας των RPAS·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη τις δυνατότητες αυτής της τεχνολογίας να αντικαθιστά τον άνθρωπο σε επικίνδυνα περιβάλλοντα·
- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι υπάρχουν δύο κατηγορίες χρήσης των RPAS: RPAS επαγγελματικής και RPAS ψυχαγωγικής χρήσης· υπογραμμίζει ότι αυτές οι δύο, διαφορετικές στην ουσία τους, κατηγορίες πρέπει να διέπονται από διαφορετικές απαιτήσεις στο ίδιο ενωσιακό ρυθμιστικό πλαίσιο·
- E. λαμβάνοντας υπόψη ότι η σημερινή νομοθεσία της ΕΕ προβλέπει ότι ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) είναι, κατ' αρχήν, η αρμόδια αρχή πιστοποίησης για τα RPAS με ανώτατη πιστοποιημένη μάζα απογείωσης άνω των 150 kg· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα RPAS, βάρους 150 kg ή λιγότερο, εμπίπτουν στη δικαιοδοσία του κράτους μέλους·
- ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι κανόνες για τα RPAS υφίστανται, ή αναπτύσσονται στην Αυστρία, την Κροατία, την Τσεχική Δημοκρατία, τη Δανία, τη Γαλλία¹, τη Γερμανία, την Ιταλία, την Ιρλανδία, την Πολωνία, την Ισπανία και το Ηνωμένο Βασίλειο²

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Quelle-place-pour-les-drones-dans.html>

² <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1995&pageid=16012>

λαμβάνοντας υπόψη ότι υφίστανται ήδη εγκεκριμένες σχολές χειριστών τέτοιων αεροσκαφών στη Δανία, το Ηνωμένο Βασίλειο και στις Κάτω Χώρες, καθώς και πάνω από 500 αδειοδοτημένοι χειριστές RPAS στις Κάτω Χώρες και το Ηνωμένο Βασίλειο·

- Z. λαμβάνοντας υπόψη ότι όλοι οι υφιστάμενοι κανόνες για τα RPAS στην Ευρώπη είναι προσαρμοσμένοι στην εκτίμηση του κινδύνου ασφάλειας της χρήσης τους· λαμβάνοντας υπόψη ότι κανόνες για τα RPAS έχουν ως επίκεντρο τον φορέα εκμετάλλευσης και όχι το αεροσκάφος, όπως στην περίπτωση των επανδρωμένων αεροσκαφών· λαμβάνοντας υπόψη ότι ο κίνδυνος δεν εξαρτάται μόνο από τον τύπο της μηχανής και τα χαρακτηριστικά της (βάρος, ταχύτητα, κ.τ.λ.), αλλά και από πρόσθετους παράγοντες, όπως το έδαφος πάνω από το οποίο εκτελούνται οι πτήσεις, το υψόμετρο, την πείρα του φορέα εκμετάλλευσης και το συγκεκριμένο είδος πτητικής λειτουργίας καθώς και την ικανότητα του φορέα εκμετάλλευσης να αντιμετωπίζει απρόβλεπτες καταστάσεις·
- H. λαμβάνοντας υπόψη ότι οι δυνατότητες για οικονομική ανάπτυξη στη βιομηχανία αυτή, από τον κατασκευαστή έως τον τελικό χρήστη, είναι τεράστιες, τόσο για τις μεγάλες επιχειρήσεις, όσο και για την αλυσίδα εφοδιασμού που αποτελείται από χιλιάδες ΜΜΕ καθώς και καινοτόμες νεοσύστατες επιχειρήσεις· λαμβάνοντας υπόψη ότι είναι επιτακτική ανάγκη να διατηρηθούν υψηλής ποιότητας πρότυπα κατασκευής και πρότυπα λειτουργιών κατά τρόπον ώστε να διατηρείται η ευρωπαϊκή υπεροχή στον τομέα αυτό·
- Θ. λαμβάνοντας υπόψη ότι σε αναγνώριση της ταχείας ανάπτυξης της αγοράς αυτής, τα RPAS δικαίως ενσωματώνονται σε υφιστάμενα αεροπορικά προγράμματα, όπως η κοινή επιχείρηση του ερευνητικού προγράμματος για τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο ευρωπαϊκό ουρανό (SESAR), και το πρόγραμμα «Ορίζοντας 2020»· λαμβάνοντας υπόψη ότι η βιομηχανία έχει ήδη επενδύσει σημαντικούς οικονομικούς πόρους και θα είχε κίνητρο να διπλασιάσει τις επενδυτικές της προσπάθειες, αν διευκολυνόταν η πρόσβαση στη χρηματοδότηση για τις ΜΜΕ, οι οποίες αποτελούν το μεγαλύτερο μέρος αυτού του τομέα· λαμβάνοντας υπόψη ότι εξαιρετικά σημαντική θα είναι η πρόσθετη χρηματοδότηση για περαιτέρω έρευνα και ανάπτυξη, προκειμένου να στηριχθεί αυτή η νέα βιομηχανία καθώς και για την ασφαλή ενσωμάτωση των RPAS στον εναέριο χώρο·
- I. λαμβάνοντας υπόψη ότι και σε αυτό το αρχικό στάδιο και τα κράτη μέλη και η βιομηχανία και η Επιτροπή έχουν αναγνωρίσει το δυναμικό της αγοράς αυτής και έχουν κάθε λόγο να τονίζουν ότι κάθε πλαίσιο πολιτικής πρέπει να επιτρέπει την ανάπτυξη του ευρωπαϊκού τομέα, προκειμένου να είναι ανταγωνιστικός σε παγκόσμιο επίπεδο·
- IA. λαμβάνοντας υπόψη ότι η αναδυόμενη αυτή αγορά προσφέρει σημαντικές ευκαιρίες για επενδύσεις, καινοτομία και για δημιουργία θέσεων απασχόλησης σε όλη την αλυσίδα εφοδιασμού, προς όφελος της κοινωνίας, ενώ ταυτόχρονα αναγνωρίζει ότι θα πρέπει να διαφυλαχθεί το δημόσιο συμφέρον, με ιδιαίτερη έμφαση σε συγκεκριμένα ζητήματα όσον αφορά την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την προστασία δεδομένων, τη λογοδοσία και την αστική ευθύνη·
- IB. λαμβάνοντας υπόψη ότι, παρ' όλο που αναγνωρίζεται το οικονομικό δυναμικό των RPAS, η ανάπτυξή τους θα είναι μία από τις σημαντικότερες προκλήσεις στο μέλλον όσον αφορά την ασφάλεια του κλάδου αερομεταφορών καθώς και την ασφάλεια των

ανθρώπων και των εταιρειών·

- ΠΓ. λαμβάνοντας υπόψη ότι εναπόκειται στην ΕΕ να αναπτύξει το συντομότερο δυνατόν ένα νομοθετικό πλαίσιο που να διέπει αποκλειστικά τη μη στρατιωτική χρήση των RPAS·
- ΙΔ. λαμβάνοντας υπόψη ότι το ευρωπαϊκό νομοθετικό πλαίσιο πρέπει αφενός να επιτρέπει στον εν λόγω τομέα να εξακολουθεί να καινοτομεί και να αναπτύσσεται υπό τις καλύτερες συνθήκες, αφετέρου να δίνει στους πολίτες την εγγύηση ότι προστατεύονται αποτελεσματικά η ζωή και η περιουσία τους καθώς και τα προσωπικά τους δεδομένα και η προσωπική τους ζωή·

Η διεθνής διάσταση

1. επισημαίνει ότι οι ΗΠΑ θεωρείται από πολλούς ότι κατέχουν ηγετική θέση στην αγορά των RPAS, τουλάχιστον όσον αφορά τις στρατιωτικές δραστηριότητες· τονίζει ωστόσο ότι η Ευρώπη κατέχει ηγετική θέση στον μη στρατιωτικό τομέα με 2.500 φορείς εκμετάλλευσης (400 στο Ηνωμένο Βασίλειο, 300 στη Γερμανία, 1.500 στη Γαλλία, 250 στη Σουηδία κ.λπ.) σε σύγκριση με 2.342 φορείς σε όλο τον υπόλοιπο κόσμο και ότι πρέπει να κάνει ό,τι είναι δυνατόν για να προαγάγει την ισχυρή ανταγωνιστική της θέση·
2. σημειώνει ότι η Ιαπωνία διαθέτει μεγάλο αριθμό φορέων εκμετάλλευσης των RPAS και δύο δεκαετίες εμπειρίας, κυρίως σε γεωργικές δραστηριότητες ακριβείας όπως οι αεροψεκασμοί φυτών· υπενθυμίζει ότι ήταν η πρώτη χώρα που επέτρεψε να χρησιμοποιείται η τεχνολογία RPAS σε γεωργικές δραστηριότητες, στα μέσα της δεκαετίας του 1990, και ότι ο αριθμός των φορέων εκμετάλλευσης έχει πολλαπλασιαστεί εντός λίγων ετών
3. επισημαίνει ότι το Ισραήλ διαθέτει έναν εξαιρετικά δραστήριο κατασκευαστικό κλάδο, με άμεση όμως εστίαση στα στρατιωτικά RPAS υπογραμμίζει το γεγονός ότι μια ολοκληρωμένη υπηρεσία αεροναυτιλίας πολιτικού-στρατιωτικού χαρακτήρα καθιστά τώρα πλέον εύκολη την ενσωμάτωση των RPAS στον εναέριο χώρο του Ισραήλ·
4. επισημαίνει ότι η Αυστραλία, η Κίνα (όπου κατασκευάζονται πολλά μικρά RPAS) και η Νότια Αφρική βρίσκονται μεταξύ των 50 άλλων χωρών που δραστηριοποιούνται, επί του παρόντος, στην ανάπτυξη των RPAS·
5. τονίζει ότι πρέπει να αναγνωριστεί η παγκόσμια διάσταση των RPAS και καλεί την Επιτροπή να λάβει πλήρως υπόψη το γεγονός αυτό·

Η κατάσταση στα κράτη μέλη της ΕΕ

6. τονίζει ότι όλα τα κράτη μέλη έχουν κάποιες δραστηριότητες σε σχέση με τα RPAS που μπορεί να αφορούν την κατασκευή ή/και τη χρήση τους·
7. υπογραμμίζει το γεγονός ότι, αν δεν έχει εγκριθεί εξαίρεση, οι δραστηριότητες χρήσης είναι νόμιμες μόνον εφόσον έχει τεθεί σε ισχύ εθνική νομοθεσία· υπενθυμίζει ότι αυτό βασίζεται στους κανόνες του ICAO σύμφωνα με τους οποίους κάθε είδους χρήση μη

επανδρωμένου οχήματος πρέπει να έχει ειδική άδεια¹.

8. επισημαίνει ότι η έλλειψη εναρμονισμένων ρυθμίσεων σε ενωσιακό επίπεδο απειλεί να εμποδίσει την ανάπτυξη μιας ευρωπαϊκής αγοράς RPAS, δεδομένου ότι οι άδειες που χορηγεί ένα κράτος μέλος δεν αναγνωρίζονται πάντα κατ' αμοιβαιότητα από άλλα κράτη μέλη.

Βασικά ζητήματα

9. παρατηρεί ότι ο τομέας των RPAS ζητεί επειγόντως τη διαμόρφωση ευρωπαϊκών και διεθνών κανόνων, προκειμένου να διασφαλιστεί η διασυνοριακή ανάπτυξη των RPAS· θεωρεί ότι χρειάζεται ένα σαφές ευρωπαϊκό νομικό πλαίσιο για να διασφαλιστούν οι επενδύσεις και η ανάπτυξη ενός ανταγωνιστικού ευρωπαϊκού τομέα RPAS· υπογραμμίζει το γεγονός ότι εάν δεν αναληφθεί δράση άμεσα, υπάρχει κίνδυνος να μη υλοποιηθούν πλήρως οι οικονομικές δυνατότητες και οι θετικές συνέπειες των RPAS·
10. υπενθυμίζει την οικονομική σημασία του εν λόγω τομέα και υπογραμμίζει την ανάγκη για αρμόζουσες πολιτικές με σκοπό την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των προσωπικών δεδομένων, την ασφάλεια και την προστασία των πολιτών, πολιτικές που να είναι αναλογικές προς τον στόχο τους, χωρίς να επιβάλλουν περιττό φόρτο στις MME·
11. εκτιμά ότι ένα σαφές, αποτελεσματικό και ασφαλές ευρωπαϊκό πλαίσιο που θα τεθεί γρήγορα σε ισχύ θα μπορούσε να προωθήσει τη συζήτηση σχετικά με την επεξεργασία παγκόσμιων κανόνων για τη χρήση των RPAS·
12. είναι της άποψης ότι η εν λόγω μελλοντική νομοθεσία θα πρέπει να κάνει σαφή διάκριση της επαγγελματικής από την ψυχαγωγική χρήση των RPAS·
13. υπογραμμίζει το γεγονός ότι η ασφάλεια και η προστασία αποτελούν καθοριστικής σημασίας πτυχές για κάθε δραστηριότητα και χρήση των RPAS και ότι πρέπει να είναι αναλογικές προς τους κινδύνους· εκτιμά ότι το μελλοντικό ευρωπαϊκό ρυθμιστικό πλαίσιο πρέπει να προσαρμοστεί σε συγκεκριμένους κινδύνους που συνδέονται με πτήσεις εκτός οπτικού πεδίου (BVLOS), χωρίς παρ' όλα αυτά να αποθαρρύνει αυτό τον τύπο πτήσεων·
14. επισημαίνει το γεγονός ότι το ζήτημα της προστασίας των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής είναι κρίσιμο για να υποστηριχθεί από το ευρύ κοινό η χρήση των μη στρατιωτικών RPAS, επομένως είναι κρίσιμο και για να διευκολυνθεί η ανάπτυξη και η ασφαλής ενσωμάτωση των RPAS στην πολιτική αεροπορία, με αυστηρή τήρηση της οδηγίας 95/46/EK για την προστασία των δεδομένων, με σεβασμό στο δικαίωμα προστασίας της ιδιωτικής ζωής, όπως ορίζεται στο άρθρο 7 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ (ΧΘΔ), και το δικαίωμα προστασίας των προσωπικών δεδομένων, που κατοχυρώνεται από το άρθρο 8 του Χάρτη Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ και το άρθρο 16 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΣΛΕΕ)· καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν ότι, κατά τη διαμόρφωση οποιασδήποτε ενωσιακής πολιτικής για τα RPAS, θα ενσωματωθούν οι εγγυήσεις της προστασίας της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων σύμφωνα με τις αρχές

¹ http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf

της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας· σε αυτό το πλαίσιο, καλεί την Επιτροπή να προωθήσει την ανάπτυξη προτύπων όσον αφορά τις έννοιες της προστασίας της ιδιωτικής ζωής από τη φάση του σχεδιασμού και της προστασίας της ιδιωτικής ζωής εξ ορισμού·

15. συμφωνεί και πλήρως υποστηρίζει τις πέντε θεμελιώδεις αρχές για τη μελλοντική ανάπτυξη των RPAS που καθορίζονται στη δήλωση της Ρίγας:
 - τα RPAS πρέπει να αντιμετωπίζονται ως νέοι τύποι αεροσκαφών που θα διέπονται από αναλογικούς κανόνες με βάση το επίπεδο κινδύνου της εκάστοτε χρήσης τους·
 - πρέπει να θεσπιστούν ενωσιακοί κανόνες για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών στον τομέα των RPAS οι οποίοι θα ενθαρρύνουν τις επενδύσεις από τον κλάδο·
 - πρέπει να αναπτυχθούν τεχνολογίες και πρότυπα για την πλήρη ένταξη των RPAS στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο·
 - η δημόσια αποδοχή είναι καίριας σημασίας για την ανάπτυξη των υπηρεσιών RPAS·
 - ο φορέας εκμετάλλευσης ενός RPAS είναι υπεύθυνος για τη χρήση του·
16. τονίζει ότι βραχυπρόθεσμα, από απόψεως διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας, υπάρχουν ήδη επιχειρησιακές διαδικασίες που επιτρέπουν στα RPAS να πετούν εκτός ειδικών και περιορισμένων περιοχών· υπενθυμίζει ότι πολλά στρατιωτικά και μη στρατιωτικά RPAS πετούν χρησιμοποιώντας συγκεκριμένους αεροδιαδρόμους αυξάνοντας τα τυποποιημένα κριτήρια διαχωρισμού που συνήθως χρησιμοποιούνται από τα επανδρωμένα αεροσκάφη·
17. τονίζει τη σημασία των πτήσεων εκτός οπτικού πεδίου για την ανάπτυξη του τομέα· εκτιμά ότι η ευρωπαϊκή νομοθεσία πρέπει να ευνοεί αυτό τον τρόπο λειτουργίας·
18. αναγνωρίζει ότι ο αντίκτυπος των RPAS στις επανδρωμένες πτήσεις είναι περιορισμένος λόγω του μικρού ποσοστού των RPAS ως προς τα επανδρωμένα αεροσκάφη· επισημαίνει, ωστόσο, ότι οι πιέσεις όσον αφορά τη διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας (ΔΕΚ) μπορεί να αυξηθούν λόγω της θετικής αύξησης των αθλητικών και ψυχαγωγικών RPAS, τα οποία σε ορισμένες περιπτώσεις μπορεί να απειλήσουν την ασφάλεια της εναέριας κυκλοφορίας, και ζητεί το στοιχείο αυτό να ληφθεί υπόψη από τις αρμόδιες αρχές και από τους μελλοντικούς κανόνες της ΕΕ, προκειμένου να εξασφαλισθεί ένα συνεχές, αποτελεσματικό πρότυπο όσον αφορά τη ΔΕΚ σε όλα τα κράτη μέλη·
19. υπογραμμίζει το γεγονός ότι μακροπρόθεσμα, οι τεχνικές και ρυθμιστικές λύσεις θα πρέπει κατά προτίμηση να επιτρέψουν στα RPAS να χρησιμοποιούν τον εναέριο χώρο μαζί με κάθε άλλο χρήστη του εναέριου χώρου χωρίς να επιβάλουν στον τελευταίο απαιτήσεις για νέο εξοπλισμό· σημειώνει ότι μεγάλος αριθμός μικρών RPAS πετούν κάτω από τα 500 πόδια, μαζί με επανδρωμένα αεροσκάφη· τονίζει ότι, παρά το γεγονός ότι οι πάροχοι υπηρεσιών αεροναυτιλίας (ΠΥΑ) δεν παρέχουν υπηρεσίες ελέγχου της εναέριας κυκλοφορίας (ΕΕΚ) σε αυτά τα ύψη, εξακολουθούν να έχουν την ευθύνη να

παρέχουν επαρκή πληροφόρηση και για τους δύο τύπους αεροσκαφών ώστε να συνυπάρχουν στον ίδιο εναέριο χώρο· σημειώνει ότι το EUROCONTROL στηρίζει τα κράτη στη δημιουργία κοινής αντίληψης των σχετικών ζητημάτων καθώς και στην προώθηση όσο το δυνατόν μεγαλύτερης εναρμόνισης·

20. εκτιμά ότι το ζήτημα της ταυτοποίησης των RPAS, ανεξάρτητα από το μέγεθός τους, είναι βασικό· τονίζει ότι πρέπει να δοθούν λύσεις στις οποίες θα λαμβάνεται υπόψη αν η χρήση των RPAS είναι ψυχαγωγική ή εμπορική·

Λύσεις για το μέλλον

21. πιστεύει ότι πρέπει να αναπτυχθεί ένα σαφές, εναρμονισμένο και αναλογικό ευρωπαϊκό και διεθνές ρυθμιστικό πλαίσιο με βάση την εκτίμηση κινδύνου, που θα αποφεύγει τις δυσανάλογες ρυθμίσεις για τις επιχειρήσεις οι οποίες μπορεί να αποθαρρύνουν τις επενδύσεις και την καινοτομία στον κλάδο των RPAS, ενώ, συγχρόνως, θα προστατεύει τους πολίτες επαρκώς και θα δημιουργεί βιώσιμες και καινοτόμες θέσεις απασχόλησης· θεωρεί ότι μία αναλυτική εκτίμηση κινδύνου πρέπει να χρησιμοποιήσει ως βάση τον προσδιορισμό των χρήσεων όπως έχει καταρτιστεί από τον EASA και πρέπει να λαμβάνει υπόψη εσωτερικά χαρακτηριστικά των RPAS (βάρος, πεδίο χρήσης, ταχύτητα) καθώς και τον χαρακτήρα της χρήσης τους (ψυχαγωγικό ή επαγγελματικό)· πιστεύει ότι αυτό το πλαίσιο πρέπει να εντάσσεται σε μία μακρόπνοη προοπτική, λαμβανομένων υπόψη των πιθανών εξελίξεων και άλλων πτυχών αυτών των τεχνολογιών στο μέλλον·
22. στηρίζει την πρόθεση της Επιτροπής να αρθεί το όριο των 150kg και να αντικατασταθεί από ένα συνεκτικό και ολοκληρωμένο ρυθμιστικό πλαίσιο εντός της ΕΕ, το οποίο θα δίνει τη δυνατότητα στις εθνικές αρμόδιες αρχές, στους εξουσιοδοτημένους φορείς ή τις οργανώσεις να αναλαμβάνουν δραστηριότητες επικύρωσης και εποπτείας· πιστεύει ότι η αναλογικότητα στους κανόνες πρέπει να συμπληρώνεται από την αναγκαία ευελιξία στις διαδικασίες·
23. εκτιμά ότι η εξέλιξη των αρμοδιοτήτων του EASA ως προς τα RPAS πρέπει να ληφθεί υπόψη στον προϋπολογισμό του, ώστε να διασφαλιστεί η δυνατότητα εκτέλεσης των καθηκόντων που του ανατίθενται·
24. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι, κατά την ανάπτυξη οποιασδήποτε πολιτικής της ΕΕ σχετικά με τα RPAS, η προστασία της ιδιωτικής ζωής και η προστασία των δεδομένων θα αποτελούν ενσωματωμένες εγγυήσεις καθιστώντας ως ελάχιστη απαίτηση το να είναι οι εκτιμήσεις αντικτύπου και η προστασία της ιδιωτικής ζωής υποχρεωτικά στοιχεία ήδη από τη φάση του σχεδιασμού και εξ ορισμού·
25. εκφράζει ανησυχία για τυχόν παράνομες και μη ασφαλείς χρήσεις RPAS (δηλαδή RPAS μετασχηματισμένα από μη στρατιωτικό εργαλείο σε όπλο που χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς ή άλλους σκοπούς ή RPAS που χρησιμοποιούνται για να προκαλούν εμπλοκές σε συστήματα πλοήγησης ή επικοινωνιών)· καλεί την Επιτροπή να στηρίζει την ανάπτυξη της απαιτούμενης τεχνολογίας, για να κατοχυρώνονται η προστασία, η ασφάλεια και η ιδιωτική ζωή κατά τη χρήση των RPAS, μεταξύ άλλων μέσω πόρων του Ορίζων 2020 προοριζόμενων κυρίως για την έρευνα και ανάπτυξη σε συστήματα, τεχνολογίες κ.λπ. που μπορούν να χρησιμοποιηθούν με σκοπό την ενδυνάμωση της ιδιωτικής ζωής από τη φάση του σχεδιασμού και εξ ορισμού και να στηρίξει την

ανάπτυξη τεχνολογιών όπως είναι οι τεχνολογίες για την ανίχνευση και αποφυγή, η γεω-περίφραξη (geofencing), η αντι-εξουδετέρωση και η αντι-πειρατεία, αλλά και την ενδυνάμωση της ιδιωτικής ζωής από τη φάση του σχεδιασμού και εξ' ορισμού που να καθιστά δυνατή την ασφαλή χρήση των μη στρατιωτικών RPAS·

26. ενθαρρύνει τις καινοτόμες τεχνολογίες στον τομέα των RPAS που έχουν τεράστιο δυναμικό για τη δημιουργία θέσεων απασχόλησης, ιδίως πράσινης απασχόλησης, καθώς περιλαμβάνει επαγγέλματα από ευρύτατο φάσμα· ενθαρρύνει την ανάπτυξη και τη διερεύνηση των μεγάλων δυνατοτήτων συμμετοχής των ΜΜΕ όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών παραγωγής ειδικών εξαρτημάτων και υλικών· τονίζει την ανάγκη να διοργανωθούν και να προωθηθούν κέντρα κατάρτισης και απόκτησης προσόντων·
27. θεωρεί ότι οι κανόνες σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο θα πρέπει να αναφέρουν με σαφήνεια τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα RPAS σε σχέση με την εσωτερική αγορά, το διεθνές εμπόριο (παραγωγή, πώληση, αγορά, εμπόριο και χρήση των RPAS) και τα θεμελιώδη δικαιώματα της προστασίας της ιδιωτικής ζωής και της προστασίας δεδομένων· πιστεύει επίσης ότι οι κανόνες αυτοί πρέπει να συντελούν στη σωστή επιβολή των διατάξεων για την προστασία της ιδιωτικής ζωής, των δεδομένων καθώς και κάθε άλλης νομικής διάταξης που σχετίζεται με τους διάφορους κινδύνους από τη χρήση των RPAS και με τις ευθύνες που αυτή συνεπάγεται, όπως του ποινικού δικαίου, της νομοθεσίας περί πνευματικής ιδιοκτησίας, περί αεροπορικών μεταφορών και της περιβαλλοντικής νομοθεσίας· υπογραμμίζει την ανάγκη να διασφαλίζεται ότι κάθε πρόσωπο που χειρίζεται ένα RPAS πρέπει να λαμβάνει γνώση των βασικών κανόνων που διέπουν τη χρήση των RPAS και ότι οι κανόνες αυτοί θα πρέπει να δηλώνονται σε σημείωμα προς τον αγοραστή RPAS·
28. θεωρεί ότι η βιομηχανία, οι ρυθμιστικές αρχές και οι οικονομικοί φορείς θα πρέπει να συνεργαστούν προκειμένου να κατοχυρώσουν την ασφάλεια δικαίου που ευνοεί τις επενδύσεις και να αποφύγουν το πρόβλημα του «ποιος θα κάνει την αρχή;», κατά το οποίο η βιομηχανία είναι απρόθυμη να επενδύσει στην ανάπτυξη των απαραίτητων τεχνολογιών αν δεν είναι βέβαιη για το πώς θα ρυθμίζονται, ενώ οι ρυθμιστές είναι απρόθυμοι να αναπτύξουν πρότυπα όσο η βιομηχανία δεν προτείνει τεχνολογίες για χορήγηση άδειας· τονίζει την ανάγκη γνήσιας σύνδεσης των ΜΜΕ με αυτή την διαδικασία τυποποίησης·
29. θεωρεί ότι μία «βάσει κινδύνου προσέγγιση», ευθυγραμμισμένη με τη διακήρυξη της Ρίγας και τον προσδιορισμό χρήσεων, όπως έχει καταρτιστεί από τον EASA, είναι μια στερεή βάση για την ασφαλή χρήση των RPAS, και ότι οι κανονιστικές απαιτήσεις θα πρέπει να βασιστούν είτε σε κατά περίπτωση προσέγγιση ή σε προσέγγιση ανάλογα με τον τύπο/κλάση, όποιο από τα δύο ενδείκνυται περισσότερο, και να επιτυγχάνουν υψηλό επίπεδο ασφάλειας και διαλειτουργικότητας· θεωρεί ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η επιτυχία των κατασκευαστών και φορέων εκμετάλλευσης των RPAS, είναι ζωτικής σημασίας οι απαιτήσεις τυποποίησης του Ευρωπαϊκού Οργανισμού Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας (EUROCAE) να επικυρωθούν από τον αρμόδιο ρυθμιστικό φορέα·
30. θεωρεί ότι οι μελλοντικοί ευρωπαϊκοί και διεθνείς κανόνες για τα RPAS θα πρέπει να αντιμετωπίζουν θέματα σχετικά με:

- την αξιοπλοΐα
 - τις προδιαγραφές πιστοποίησης
 - την εμπορική χρήση και τη χρήση για σκοπούς αναψυχής
 - την ταυτοποίηση του RPAS και του ιδιοκτήτη ή του έχοντος την εκμετάλλευση·
 - την έγκριση των οργανισμών εκπαίδευσης των πιλότων
 - την κατάρτιση και αδειοδότηση των χειριστών
 - τις επί μέρους λειτουργίες
 - ευθύνη και ασφαλίσεις·
 - την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής·
 - την «γεω-περίφραξη» (geofencing)·
 - τις ζώνες με απαγόρευση πτήσεων·
31. καλεί τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι, όταν παρέχεται κατάρτιση σε επαγγελματίες χρήστες και ιδιοκτήτες RPAS, αυτή περιλαμβάνει ειδική κατάρτιση σχετικά με την προστασία των δεδομένων και της ιδιωτικής ζωής και ότι οι επαγγελματίες χρήστες RPAS υπόκεινται σε αμοιβαία αναγνώριση από τα κράτη μέλη προς εξάλειψη οποιωνδήποτε περιορισμών στην αγορά·
32. υπογραμμίζει ότι τα RPAS τα οποία πετούν εκτός οπτικού πεδίου του τηλεχειριστή θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με τεχνολογία «detect-and-avoid» («εντόπιζε και απόφευγε»), προκειμένου να εντοπίζονται αεροσκάφη που χρησιμοποιούν τον ίδιο εναέριο χώρο, ενώ θα διασφαλίζεται ότι τα RPAS δεν θέτουν σε κίνδυνο την ασφάλεια των επανδρωμένων αεροσκαφών, και επιπρόσθετα, λαμβάνουν υπόψη πυκνοκατοικημένες ζώνες, ζώνες με απαγόρευση πτήσεων, όπως αερολιμένες, εγκαταστάσεις παραγωγής ηλεκτρικής ενέργειας, εγκαταστάσεις παραγωγής πυρηνικής ενέργειας και μονάδες χημικής βιομηχανίας, και άλλες υποδομές ζωτικής σημασίας· ως εκ τούτου απευθύνει έκκληση στην Επιτροπή να εξασφαλίσει τα αναγκαία κονδύλια για την έρευνα και την ανάπτυξη μέσω της κοινής επιχείρησης SESAR·
33. καλεί την Ευρωπαϊκή Επιτροπή καθώς και τους σχετικούς κοινούς οργανισμούς και επιχειρήσεις να ενισχύσουν τα προγράμματά τους για την έρευνα και την ανάπτυξη· εκτιμά ότι, λαμβανομένου υπόψη του οικονομικού αντικτύπου που αναμένεται σε αυτό τον τομέα, η Ένωση πρέπει να ευνοήσει την ανάδυση ευρωπαϊκών τεχνολογιών, μεταξύ άλλων μέσω του «Ορίζων 2020»· ζητεί επίσης να ληφθεί υπόψη στα προγράμματα έρευνας η ανάπτυξη τεχνολογιών για τον εντοπισμό και τη σύλληψη RPAS·
34. υπενθυμίζει ότι το ευρωπαϊκό πρόγραμμα του GNSS EGNOS, το οποίο ενισχύει το σήμα του GPS, πιστοποιήθηκε για την πολιτική αεροπορία το 2011 και ότι το Galileo πρόκειται να περάσει κατά τα επόμενα χρόνια βαθμηδόν στη φάση εκμετάλλευσης· πιστεύει από αυτή την άποψη ότι ένα προηγμένο σύστημα διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας καθώς και εφαρμογές για τα RPAS οι οποίες βασίζονται σε ευρωπαϊκά προγράμματα του GNSS θα συμβάλουν θετικά στην ασφαλή χρήση των RPAS·
35. επισημαίνει ότι τα RPAS που εναρμονίζονται με μία βάση κινδύνου προσέγγιση πρέπει να εξοπλίζονται με τσιπάκι αναγνώρισης και να καταχωρίζονται για να διασφαλίζεται η ιχνηλασιμότητα, η λογοδοσία και η ενδεδειγμένη εφαρμογή των κανόνων αστικής ευθύνης·
36. επικροτεί τον προσδιορισμό χρήσεων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών τον οποίο

κατάρτισε ο EASA και ο οποίος ορίζει τρεις διαφορετικές κατηγορίες RPAS και αντίστοιχους κανόνες·

37. επισημαίνει ότι η επιβολή της νομοθεσίας για τα RPAS είναι ζωτικής σημασίας για την ασφαλή και επιτυχημένη ένταξη των RPAS στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο·
38. ζητεί από την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να διασφαλίσουν επαρκείς μηχανισμούς επιβολής της νομοθεσίας για τα RPAS·
39. τονίζει ότι οι κανονιστικές αρχές μη επανδρωμένων συστημάτων (JARUS) είναι ένας διεθνής οργανισμός με προαιρετική συμμετοχή που περιλαμβάνει τις εθνικές αρχές πολιτικής αεροπορίας από 22 χώρες της ΕΕ και εκτός αυτής και περιλαμβάνει επίσης ρυθμιστικούς οργανισμούς/φορείς· υπενθυμίζει ότι ο JARUS έχει ως πρόεδρο εκπρόσωπο του EASA, τον οργανισμό που πρόκειται να ασχοληθεί με τους μελλοντικούς ρυθμιστικούς κανόνες για τα RPAS· υπενθυμίζει ότι ο σκοπός του JARUS είναι η ανάπτυξη τεχνικών και επιχειρησιακών απαιτήσεων καθώς και απαιτήσεων στον τομέα της ασφάλειας για την πιστοποίηση και την ασφαλή ενσωμάτωση μεγάλων και μικρών RPAS στον εναέριο χώρο και στα αεροδρόμια·
40. θεωρεί ότι ο JARUS θα μπορούσε να διασφαλίζει ότι τυχόν μελλοντικοί κανόνες της ΕΕ θα συντονίζονται με τις διεθνείς ρυθμίσεις σε άλλες χώρες, μέσω μιας διαδικασίας αμοιβαίας αναγνώρισης·
41. θεωρεί ότι οι αρχές προστασίας των δεδομένων των κρατών μελών θα πρέπει να εργάζονται από κοινού προκειμένου να ανταλλάσσουν δεδομένα και βέλτιστες πρακτικές και να εξασφαλίζουν τη συμβατότητα με τις υφιστάμενες κατευθυντήριες γραμμές και τις ρυθμίσεις για την προστασία των δεδομένων, όπως είναι η οδηγία 95/46/EK·
42. υπογραμμίζει ότι η χρήση των RPAS από υπηρεσίες επιβολής του νόμου και υπηρεσίες πληροφοριών πρέπει να σέβεται το θεμελιώδες δικαίωμα της ιδιωτικής ζωής, την προστασία των δεδομένων, την ελεύθερη κυκλοφορία και την ελευθερία της έκφρασης και ότι είναι ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι δυνάμει κίνδυνοι που συνδέονται με αυτή τη χρήση των RPAS, όσον αφορά την επιτήρηση ατόμων και ομάδων καθώς και την παρακολούθηση δημοσίων χώρων όπως είναι τα σύνορα·
43. πιστεύει ότι οι αρχές προστασίας των δεδομένων των κρατών μελών θα πρέπει να μοιράζονται τις υφιστάμενες κατευθυντήριες γραμμές για την προστασία των δεδομένων ως προς τα εμπορικά RPAS, καλεί δε τα κράτη μέλη να εφαρμόσουν προσεκτικά τη νομοθεσία για την προστασία των δεδομένων με τρόπο ο οποίος θα αντιμετωπίζει πλήρως τις ανησυχίες του κοινού σχετικά με την ιδιωτική του ζωή και δεν θα οδηγεί σε δυσανάλογο γραφειοκρατικό φόρτο για τους φορείς εκμετάλλευσης των RPAS·
44. συνιστά θερμά οι τρέχουσες συζητήσεις μεταξύ της ΕΕ και των εθνικών φορέων χάραξης πολιτικής και των ρυθμιστικών αρχών, της βιομηχανίας, των ΜΜΕ και των εμπορικών επιχειρήσεων να διευρυνθούν περαιτέρω και να δρομολογηθεί ένας δημόσιος διάλογος με τη συμμετοχή των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων παραγόντων, όπως ΜΚΟ (περιλαμβανομένων των οργανώσεων υπέρ των πολιτικών δικαιωμάτων) και των αρχών επιβολής του νόμου, για να καταγραφούν και να τύχουν αντιμετώπισης οι ανησυχίες που αφορούν την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων

και οι ευθύνες και προκλήσεις ενώπιον των οποίων τίθενται διάφοροι παράγοντες κατά τη διαφύλαξη αυτών των δικαιωμάτων και την προστασία της ασφάλειας των πολιτών όταν χρησιμοποιούνται RPAS

45. εκφράζει την άποψη ότι το Κοινοβούλιο θα πρέπει να εγκρίνει τη θέση του πριν την έγκριση από την Επιτροπή της δέσμης μέτρων για τις αερομεταφορές, ανταποκρινόμενο με τον τρόπο αυτό στην έκκληση της βιομηχανίας για σαφή καθοδήγηση·
46. υπογραμμίζει την ανάγκη να υπάρχει ένα σαφές νομικό πλαίσιο που να βασίζεται σε σχετικά κριτήρια για το πώς χρησιμοποιούνται οι κάμερες και οι αισθητήρες, ιδίως από εμπορικά και ιδιωτικά συστήματα RPAS, πλαίσιο το οποίο να εξασφαλίζει στην πράξη την προστασία του δικαιώματος στην ιδιωτική ζωή και την προστασία των δεδομένων αλλά και να εγγυάται την προστασία των πολιτών, με δεδομένο ότι το ολοένα μικρότερο μέγεθος των εξαρτημάτων των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών θα οδηγήσει στη δημιουργία περισσότερων φορητών και μη ανιχνεύσιμων συσκευών·
47. καλεί τις επιτροπές TRAN και LIBE να διοργανώσουν κοινή ακρόαση με εκπροσώπους από τη βιομηχανία, τους εθνικούς οργανισμούς προστασίας της ιδιωτικής ζωής, τον Ευρωπαϊκό Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, την Επιτροπή και ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θεμελιωδών δικαιωμάτων·
48. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης μηχανισμού τακτής υποβολής έκθεσης που θα λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις και την εξέλιξη των πολιτικών καθώς και τις σε εθνικό επίπεδο βέλτιστες πρακτικές, ενώ θα επιλαμβάνεται συμβάντων όπου εμπλέκονται RPAS, καθώς και να παρουσιάσει επισκόπηση και αποτίμηση των ρυθμιστικών προσεγγίσεων σε επίπεδο κρατών μελών, ώστε να δοθεί η δυνατότητα σύγκρισης και να εντοπιστούν οι βέλτιστες πρακτικές·
49. αναθέτει στον Πρόεδρό του να διαβιβάσει το παρόν ψήφισμα στο Συμβούλιο και στην Επιτροπή.

ΑΙΤΙΟΛΟΓΙΚΗ ΕΚΘΕΣΗ

I. Μέτρα που ελήφθησαν από την εισηγήτριά σας και η θέση της

Κατά τη δημοσίευση της ανακοίνωσης, ο Siim Kallas, ο τότε αντιπρόεδρος της Ευρωπαϊκής Επιτροπής και Επίτροπος Κινητικότητας και Μεταφορών, δήλωσε: «Αν υπήρξε ποτέ μια κατάλληλη στιγμή για τον σκοπό αυτό, αυτή η στιγμή είναι τώρα», επιχείρημα που επανέλαβε η διάδοχος του Επιτρόπου, Violeta Bulc, που έδωσε προτεραιότητα στην ένταξη των RPAS στη δέσμη μέτρων για τις αερομεταφορές, η οποία αναμένεται να έχει ολοκληρωθεί έως το τέλος του 2015.

Έπειτα από τη δημοσίευση της ανακοίνωσης της Επιτροπής το 2014, η εισηγήτριά σας διοργάνωσε, στις 27 Ιανουαρίου 2015, συνεδρίαση των ενδιαφερόμενων μερών στο Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο για τους εκπροσώπους της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, του EASA και της JARUS, της κοινής επιχείρησης SESAR, των εθνικών ρυθμιστικών αρχών, περιλαμβανομένης της CAA και του Υπουργείου Μεταφορών του Ηνωμένου Βασιλείου, του Υπουργείου Μεταφορών των Κάτω Χωρών, καθώς και των παρόχων υπηρεσιών NATS και EUROCONTROL, των κατασκευαστών BAE Systems, Airbus, Rolls Royce, ASD, και της ένωσης πιλότων BALPA. Ιδιαίτερα σημαντική ήταν η παρουσία εκπροσώπων της Europe Air Sports, που αντανακλά την αυξανόμενη χρήση των RPAS για σκοπούς αναψυχής.

Αναγνωρίστηκε ευρέως από τους συμμετέχοντες ότι το ρυθμιστικό πλαίσιο πρέπει να είναι αναλογικό ώστε να ευνοεί την ανάπτυξη του κλάδου, ενώ παράλληλα θα πρέπει να αποφεύγεται κάθε άσκοπη επιβάρυνση για την εν λόγω αναδυόμενη βιομηχανία. Επιπλέον, κάθε πλαίσιο πρέπει να επιδιώκει τη διεθνή αναγνώριση με σκοπό την τόνωση της E&A.

Τον Φεβρουάριο του 2015, κατά τη διάρκεια της επίσκεψης της Επιτροπής TRAN στην Ουάσινγκτον D.C., η εισηγήτριά σας συναντήθηκε με αξιωματούχο της Ομοσπονδιακής Υπηρεσίας Πολιτικής Αεροπορίας (Federal Aviation Administration, FAA) που είναι αρμόδια για την ένταξη των «μη επανδρωμένων εναέριων συστημάτων» (UAS= RPAS). Η FAA είχε μόλις προτείνει έναν κανονισμό που θα επέτρεπε τη χρήση ορισμένων μικρών UAS στο σύστημα αερομεταφορών των ΗΠΑ, υιοθετώντας παράλληλα μια ανοιχτή προσέγγιση όσον αφορά τις μελλοντικές τεχνολογικές καινοτομίες.

Επίσης, το 2014, η εισηγήτριά σας συναντήθηκε με εκπροσώπους της Επιτροπής Ευρωπαϊκής Ένωσης της Βουλής των Λόρδων, η οποία εκπονούσε έκθεση σχετικά με την πολιτική χρήση των μη επανδρωμένων αεροσκαφών στο Ηνωμένο Βασίλειο. Επιπλέον, τον Μάρτιο του 2015, η εισηγήτριά σας εκφώνησε λόγο σχετικά με τα RPAS στο πλαίσιο της διάσκεψης που διοργάνωσε η λετονική προεδρία στη Ρίγα.

Η επακόλουθη δήλωση της Ρίγας ορίζει πέντε ουσιώδεις αρχές για τη μελλοντική εστίαση της ΕΕ:

- Τα RPAS πρέπει να αντιμετωπίζονται ως νέα είδη αεροσκαφών που θα διέπονται από αναλογικούς κανόνες με βάση το επίπεδο κινδύνου της εκάστοτε πτητικής λειτουργίας.
- Πρέπει να θεσπιστούν ευρωπαϊκοί κανόνες για την ασφαλή παροχή υπηρεσιών στον

τομέα των RPAS οι οποίοι θα ενθαρρύνουν τις επενδύσεις από τον κλάδο.

- Πρέπει να αναπτυχθούν τεχνολογίες και πρότυπα για την πλήρη ένταξη των RPAS στον ευρωπαϊκό εναέριο χώρο.
- Η δημόσια αποδοχή είναι καίριας σημασίας για την ανάπτυξη των υπηρεσιών RPAS.
- Ο φορέας εκμετάλλευσης του RPAS καθίσταται υπεύθυνος για τη χρήση του.

Στη Ρίγα, η ευρωπαϊκή αεροπορική κοινότητα δεσμεύθηκε ότι, από το 2016, θα επιτρέπει στις επιχειρήσεις να παρέχουν υπηρεσίες RPAS σε όλη την Ευρώπη.

Η Ευρωπαϊκή Επιτροπή ετοιμάζει πρόταση που θα εγκριθεί έως το τέλος του 2015. Το Κοινοβούλιο, και ιδίως η Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, θα διαδραματίσει τον ρόλο της και θα ανταποκριθεί με εποικοδομητικό τρόπο στις μελλοντικές προκλήσεις. Τέλος, το σαφές μήνυμα της εισηγήτριάς σας είναι να εγκριθεί μια έκθεση INI, με τη στήριξη και τη συμμετοχή σας, η οποία θα αποστείλει ένα ισχυρό πολιτικό μήνυμα που θα δηλώνει ότι είμαστε έτοιμοι, τόσο για αυτό το νέο συναρπαστικό βήμα προς τα εμπρός, όσο για να διαδραματίσουμε πλήρως τον ρόλο μας στη δημιουργία του τομέα της πολιτικής αεροπορίας του 21ου αιώνα.

II. Ορολογία

ATM	Διαχείριση της εναέριας κυκλοφορίας
BALPA	Ένωση Πιλότων Βρετανικών Αερομεταφορέων
AEK (CAA)	Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας του Ηνωμένου Βασιλείου
DfT (UK)	Υπουργείο Μεταφορών (ΗΒ)
DfT (NL)	Υπουργείο Μεταφορών (Κάτω Χώρες)
EOAA	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας
EUROCAE	Ευρωπαϊκός Οργανισμός Εξοπλισμού Πολιτικής Αεροπορίας
FAA	Ομοσπονδιακή Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας
ΔΟΠΑ	Διεθνής Οργανισμός Πολιτικής Αεροπορίας
JARUS	Κανονιστικές Αρχές Μη Επανδρωμένων Συστημάτων
RPAS	Συστήματα τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών

SESAR ευρωπαϊκό ουρανό.	Ερευνητικό έργο διαχείρισης της εναέριας κυκλοφορίας στον ενιαίο
UAS	Μη επανδρωμένα εναέρια συστήματα
UAV	Μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα

III (α). Γενικές πληροφορίες: Γενικά χαρακτηριστικά της ανακοίνωσης της Επιτροπής του Απριλίου 2014 - COM(2014)207

Στην ανακοίνωσή της, η Επιτροπή διευκρινίζει με ποιον τρόπο προτείνει να αντιμετωπίσει το ζήτημα των πτητικών λειτουργιών των RPAS σε ένα μελλοντικό ευρωπαϊκό πλαίσιο πολιτικής. Ορίζει ότι κάθε κανονισμός που εκδίδεται πρέπει να ευνοεί την ανάπτυξη της αγοράς εμπορικών RPAS και, ταυτόχρονα, τη διαφύλαξη του δημόσιου συμφέροντος.

Νέα πρότυπα για τη ρύθμιση των δραστηριοτήτων των μη στρατιωτικών RPAS θα θεσπισθούν που θα καλύπτουν την ασφάλεια, την προστασία της ιδιωτικής ζωής, την προστασία των δεδομένων, την ασφάλιση και την ευθύνη. Στόχος της Επιτροπής είναι να μετατρέψει την ευρωπαϊκή βιομηχανία RPAS σε παγκόσμιο ηγέτη όσον αφορά την εν λόγω αναδυόμενη τεχνολογία.

Έως το τέλος του 2015, αναμένεται να έχει εγκριθεί σχετική νομοθετική πρόταση. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι τα νέα πρότυπα θα καλύπτουν τα ακόλουθα:

- Θέσπιση ευρωπαϊκών κανόνων για τις εγκρίσεις ασφαλείας: Τα πρότυπα της ΕΕ θα βασίζονται στην αρχή ότι τα RPAS πρέπει να προσφέρουν, κατά περίπτωση, ισοδύναμο επίπεδο ασφαλείας με εκείνο των επανδρωμένων αεροσκαφών. Επιπλέον, ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA) θα προβεί στην εκπόνηση πανευρωπαϊκών προτύπων για τα RPAS·
- Προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων: Τα δεδομένα που συλλέγονται μέσω των RPAS πρέπει να συμμορφώνονται με τους εφαρμοστέους κανόνες προστασίας των δεδομένων, και οι αρχές προστασίας των δεδομένων υποχρεούνται να παρακολουθούν τη μετέπειτα επεξεργασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα· η Επιτροπή θα αξιολογεί τον τρόπο με τον οποίο θα διασφαλίζεται η πλήρης εφαρμογή των κανόνων προστασίας των δεδομένων στα RPAS και, εφόσον απαιτείται, θα προτείνει αλλαγές ή ειδικές κατευθυντήριες γραμμές·
- Διενέργεια ελέγχων για τη διασφάλιση της ασφαλείας: Καθώς τα RPAS μπορούν να χρησιμοποιηθούν παράνομα, ο EASA θα αναπτύξει τις απαραίτητες απαιτήσεις ασφαλείας, κυρίως για την προστασία των ροών πληροφοριών. Οι εν λόγω απαιτήσεις θα μετατραπούν σε νομικές υποχρεώσεις για όλους τους εμπλεκόμενους – όπως διαχειριστές της εναέριας κυκλοφορίας, φορείς εκμετάλλευσης και πάροχοι υπηρεσιών τηλεπικοινωνιών – οι οποίες θα επιβάλλονται από τις εθνικές αρχές·
- Θέσπιση σαφούς πλαισίου για την αστική ευθύνη και την ασφάλιση: Το τρέχον καθεστώς ασφάλισης έναντι τρίτων ισχύει κυρίως για επανδρωμένα αεροσκάφη, το βάρος των οποίων (από 500 kg και άνω) καθορίζει το ελάχιστο ποσό ασφάλισης. Η Επιτροπή θα αξιολογήσει την ανάγκη τροποποίησης των υφιστάμενων κανόνων με γνώμονα τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά των RPAS·
- Ενίσχυση της έρευνας και ανάπτυξης (E&A) και στήριξη της νέας βιομηχανίας: Η Επιτροπή δήλωσε ότι επιθυμεί να ενισχύσει την E&A, και ιδίως το ταμείο που τελεί υπό τη διαχείριση της κοινής επιχείρησης SESAR, προκειμένου να διασφαλιστεί η ταχύτερη δυνατή ένταξη των RPAS στο SESAR. Οι MME και οι νεοσύστατες επιχειρήσεις του

τομέα θα λάβουν βιομηχανική στήριξη για την ανάπτυξη τεχνολογίας στο πλαίσιο των προγραμμάτων «Ορίζοντας 2020» και COSME.

III (β). Παράδειγμα πρόσφατης άδειας για RPAS σε κράτος μέλος:

Στο ΗΒ, η Υπηρεσία Πολιτικής Αεροπορίας (ΥΠΑ) ορίζει ως «μικρά μη επανδρωμένα αεροσκάφη» τα αεροσκάφη βάρους έως 441b. Οι απαιτήσεις ασφαλείας για τη συγκεκριμένη κατηγορία ορίζονται στα άρθρα 166 και 167 του κώδικα αεροναυτιλίας (Air Navigation Order) του Ηνωμένου Βασιλείου, σύμφωνα με τα οποία:

- 1. Η πτητική λειτουργία δεν πρέπει να θέτει σε κίνδυνο κανέναν άνθρωπο ή αντικείμενο.*
- 2. Το αεροσκάφος πρέπει να βρίσκεται εντός του οπτικού πεδίου (το οποίο ορίζεται συνήθως στα 1.640 πόδια οριζοντίως και στα 400 πόδια κάθετα) του εξ αποστάσεως χειριστή του (ήτοι, του προσώπου που είναι υπεύθυνο για τη χρήση του). Οι πτήσεις πέραν των εν λόγω αποστάσεων πρέπει να εγκρίνονται από την ΥΠΑ (βασική προϋπόθεση είναι ο φορέας εκμετάλλευσης να μπορεί να αποδείξει ότι είναι σε θέση να εκτελεί πτήσεις με ασφάλεια).*
- 3. Τα μικρά μη επανδρωμένα αεροσκάφη (ανεξαρτήτως μάζας) που χρησιμοποιούνται για σκοπούς επιτήρησης υπόκεινται σε αυστηρότερους περιορισμούς όσον αφορά τις ελάχιστες αποστάσεις που πρέπει να τηρούνται από τους ανθρώπους ή τις κατοικίες που δεν βρίσκονται υπό τον έλεγχό τους. Όσοι επιθυμούν να εκτελούν πτήσεις εντός αυτών των ελάχιστων αποστάσεων, πρέπει να λαμβάνουν άδεια από την ΥΠΑ πριν από την έναρξη της πτήσης.*
- 4. Άδεια από την ΥΠΑ απαιτείται επίσης για όλες τις πτήσεις που εκτελούνται για εναέρια εργασίες.*
- 5. Ο «εξ αποστάσεως χειριστής» οφείλει να μεριμνά για την ασφαλή εκτέλεση της πτήσης.*

3.9.2015

ΓΝΩΜΟΔΟΤΗΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ ΠΟΛΙΤΙΚΩΝ ΕΛΕΥΘΕΡΙΩΝ, ΔΙΚΑΙΟΣΎΝΗΣ ΚΑΙ ΕΣΩΤΕΡΙΚΩΝ ΥΠΟΘΈΣΕΩΝ

προς την Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού

σχετικά με την ασφαλή χρήση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (RPAS),
κοινώς γνωστών ως «μη επανδρωμένα εναέρια οχήματα» στον τομέα της πολιτικής
αεροπορίας
(2014/2243(INI))

Συντάκτρια γνωμοδότησης: Soraya Post

ΠΡΟΤΑΣΕΙΣ

Η Επιτροπή Πολιτικών Ελευθεριών, Δικαιοσύνης και Εσωτερικών Υποθέσεων καλεί την
Επιτροπή Μεταφορών και Τουρισμού, που είναι αρμόδια επί της ουσίας, να συμπεριλάβει
στην πρόταση ψηφίσματός της τις ακόλουθες προτάσεις:

- A. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα συστήματα τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών (RPAS) μπορούν να χρησιμοποιηθούν για ένα φάσμα πολιτικών (μη στρατιωτικών) σκοπών, π.χ. σε σχέση με υποδομές ζωτικής σημασίας και πολιτική προστασία, διαχείριση καταστροφών και έρευνα και διάσωση, προστασία του περιβάλλοντος, αγροτική και βιομηχανική παραγωγή, επιβολή του νόμου και επιτήρηση, συγκέντρωση πληροφοριών, δημοσιογραφία, εμπορικές δραστηριότητες και δραστηριότητες αναψυχής·
- B. λαμβάνοντας υπόψη ότι, παρά το δυναμικό και τα οφέλη των RPAS, η χρήση τους συνεπάγεται σημαντικούς κινδύνους, συγκεκριμένα διότι τα RPAS βελτιώνουν άλλες τεχνολογίες που μπορεί να οδηγήσουν σε επιτήρηση και ιχνηλάτηση προσώπων και αντικειμένων· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα RPAS είναι εξ ορισμού μία μορφή τεχνολογίας διπλής χρήσης που απαιτεί πολύ περιοριστικούς και αυστηρούς κανόνες· λαμβάνοντας υπόψη ότι τα RPAS συνεπάγονται ειδικές προκλήσεις όταν αφορούν την επεξεργασία δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα, διότι τούτο επηρεάζει τα θεμελιώδη δικαιώματα, ήτοι το δικαίωμα στην ιδιωτική ζωή και το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων, και όταν αφορούν τη δημόσια ασφάλεια, διότι αυτά τα συστήματα μπορούν, είτε σκόπιμα είτε όχι, να χρησιμοποιηθούν για να βλάψουν ανθρώπους και υποδομές·
- Γ. λαμβάνοντας υπόψη ότι η κατακερματισμένη εθνική νομοθεσία σχετικά με τη μη στρατιωτική χρήση των RPAS παρακωλύει την ανάπτυξη ενωσιακής αγοράς RPAS, εμποδίζει την τη θέσπιση υψηλού επιπέδου κοινών διασφαλίσεων, και θέτει σοβαρά εν κινδύνω τα θεμελιώδη δικαιώματα των πολιτών της ΕΕ, ειδικότερα το δικαίωμα στην

ιδιωτική ζωή, το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων, το δικαίωμα σε ασφάλεια και προστασία και την ελευθερία του συνέρχεσθαι·

- Δ. λαμβάνοντας υπόψη ότι ένα σαφές και πλήρες κανονιστικό πλαίσιο, ικανό να καλύψει ολόκληρη την αλυσίδα των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών με σκοπό να εγγυηθεί την ασφάλεια, την προστασία, την προστασία της ιδιωτικής ζωής και των δεδομένων, την προστασία του περιβάλλοντος, την ευθύνη και λογοδοσία, την επιβολή του νόμου, την ασφάλιση, την εξακρίβωση της ταυτότητας και τη διαφάνεια μπορεί να εγγυάται την ασφάλεια δικαίου και την ασφαλή ενσωμάτωση των συστημάτων τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών στο σύστημα της πολιτικής αεροπορίας, θα μπορούσε δε να οδηγήσει στο να διαδραματίζει η ΕΕ αποφασιστικό ρόλο στον ορισμό διεθνών προτύπων·
- Ε. λαμβάνοντας υπόψη ότι μεγαλύτερη πρόσβαση των καταναλωτών στα συστήματα τηλεχειριζόμενων αεροσκαφών θα έχει επίσης τεράστιες συνέπειες στην κοινωνία οδηγώντας σε ριζικές αλλαγές στη διεξαγωγή των εμπορικών και ιδιωτικών συναλλαγών·

ΣΤ. λαμβάνοντας υπόψη ότι πρέπει να γίνεται διάκριση ανάμεσα στα RPAS που χρησιμοποιούνται για αναψυχή και τα RPAS που χρησιμοποιούνται για επαγγελματικούς λόγους λαμβάνοντας υπόψη ότι ορισμένες ιδιαίτερα παρεμβατικές τεχνολογίες πρέπει να απαγορεύονται σε περίπτωση χρήσεως των RPAS για σκοπούς αναψυχής· λαμβάνοντας υπόψη ότι η τεχνολογία υψηλού δυναμικού την οποία διαθέτουν ορισμένα RPAS για επαγγελματική χρήση πρέπει να τηρεί απαρέγκλιτα την αρχή της αναλογικότητας και την αρχή της αναγκαιότητας·

- Ζ. λαμβάνοντας υπόψη ότι τα RPAS και οι χρήσεις τους μπορεί να έχουν έναν ιδιαίτερα παρεμβατικό χαρακτήρα στον χώρο της ιδιωτικής ζωής και της προστασίας των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα· λαμβάνοντας υπόψη ότι η απουσία άμεσου συνδέσμου μεταξύ μηχανήματος και χειριστή δημιουργεί ένα αίσθημα αποποίησης της ευθύνης για τη χρήση του μηχανήματος·
- 1. υποστηρίζει την πρόταση της Επιτροπής για ταχεία τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 216/2008 σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας, επανεξετάζοντας την έλλειψη αρμοδιότητας για ρύθμιση των RPAS κάτω των 150 κιλών, έτσι ώστε να εξασφαλίζεται ότι η ΕΕ μπορεί να ρυθμίζει κατάλληλα την ενσωμάτωση των RPAS στο σύστημα πολιτικής αεροπορίας αντιμετωπίζοντας τις προϋποθέσεις ασφάλειας, προστασίας, ιδιωτικής ζωής και προστασίας των δεδομένων για την πολιτική χρήση των RPAS·
- 2. επαναλαμβάνει ότι όταν τα δεδομένα προσωπικού χαρακτήρα υπόκεινται σε επεξεργασία από τα RPAS που επιχειρούν στην ΕΕ, είτε για λόγους επιβολής του νόμου είτε από φυσικό πρόσωπο στη διάρκεια αμιγώς προσωπικής δραστηριότητας ή δραστηριότητας νοικοκυριού, ισχύουν το δικαίωμα στην προστασία της ιδιωτικής ζωής που κατοχυρώνεται στο άρθρο 7 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων και το δικαίωμα στην προστασία των δεδομένων προσωπικού χαρακτήρα που κατοχυρώνεται στο άρθρο 8 του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της ΕΕ και το άρθρο 16 της ΣΛΕΕ και ότι πρέπει να τηρείται πλήρως το νομικό πλαίσιο της ΕΕ για την προστασία των δεδομένων·
- 3. καλεί την Επιτροπή να εξασφαλίσει ότι, κατά την ανάπτυξη οιασδήποτε πολιτικής της ΕΕ σχετικά με τα RPAS, η προστασία της ιδιωτικής ζωής και η προστασία των δεδομένων θα

αποτελούν ενσωματωμένες εγγυήσεις καθιστώντας ως ελάχιστη απαίτηση το να είναι οι αξιολογήσεις αντικτύπου και η προστασία της ιδιωτικής ζωής ήδη από τη φάση του σχεδιασμού και εξ ορισμού υποχρεωτικά στοιχεία·

4. υπενθυμίζει την οικονομική σημασία του εν λόγω τομέα και υπογραμμίζει την ανάγκη για αρμόζουσες πολιτικές με σκοπό την προστασία της ιδιωτικής ζωής και την εξασφάλιση της προστασίας των δεδομένων, της ασφάλειας και προστασίας, πολιτικές που να είναι αναλογικές προς τον στόχο τους χωρίς να επιβάλλουν ταυτόχρονα περιττό άχθος στις ΜΜΕ·
5. καλεί την Επιτροπή και τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι, κατά την ανάπτυξη οιασδήποτε πολιτικής της ΕΕ σχετικά με τα RPAS, η προστασία της ιδιωτικής ζωής και η προστασία των δεδομένων θα αποτελούν ενσωματωμένες εγγυήσεις σύμφωνα με τις αρχές της αναγκαιότητας και της αναλογικότητας, μεταξύ άλλων καθιστώντας εν είδει γενικού κανόνα τις αξιολογήσεις αντικτύπου και την προστασία της ιδιωτικής ζωής ήδη από τη φάση του σχεδιασμού και εξ ορισμού υποχρεωτικά στοιχεία για όλα τα RPAS που χρησιμοποιούνται εντός της ΕΕ και αναπτύσσοντας τις απαραίτητες κατευθυντήριες γραμμές (έχοντας υπόψη την εμπειρογνωμοσύνη του Ευρωπαϊού Επόπτη Προστασίας Δεδομένων και των αρχών προστασίας των δεδομένων των κρατών μελών εντός της Ομάδας Εργασίας του Άρθρου 29) ώστε να εξασφαλίζεται η συντονισμένη υλοποίηση του ρυθμιστικού πλαισίου που διέπει τα RPAS· καλεί την Επιτροπή να τηρεί το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο πλήρως ενήμερο για οιαδήποτε δράση — περιλαμβανομένων των μελετών αξιολογήσεων του αντικτύπου — που σκοπεύει να υλοποιήσει στον τομέα των RPAS·
6. υπογραμμίζει την ανάγκη να υπάρχει ένα σαφές νομικό πλαίσιο που να βασίζεται σε σχετικά κριτήρια για το πώς χρησιμοποιούνται οι κάμερες και οι αισθητήρες, ιδίως από εμπορικά και ιδιωτικά συστήματα RPAS, πλαίσιο το οποίο να εξασφαλίζει στην πράξη την προστασία του δικαιώματος στην ιδιωτική ζωή και στην προστασία των δεδομένων και να εγγυάται την προστασία των πολιτών, έχοντας υπόψη ότι το διαρκώς μικρότερο μέγεθος των εξαρτημάτων των RPAS·
7. υπογραμμίζει ότι η χρήση των RPAS από υπηρεσίες επιβολής του νόμου και υπηρεσίες πληροφοριών πρέπει να σέβεται τα θεμελιώδη δικαιώματα στην ιδιωτική ζωή, την προστασία των δεδομένων, την ελεύθερη διακίνηση και την ελευθερία της έκφρασης και ότι είναι ανάγκη να αντιμετωπιστούν οι δυνάμει κίνδυνοι που συνδέονται με αυτή τη χρήση των RPAS, όσον αφορά τόσο την επιτήρηση ατόμων και ομάδων όσο και την παρακολούθηση δημοσίων χώρων όπως είναι τα σύνορα·
8. θεωρεί ότι οι κανόνες σε επίπεδο ΕΕ και σε εθνικό επίπεδο θα πρέπει να ορίζουν και αναφέρουν σαφώς τις διατάξεις που εφαρμόζονται στα RPAS σε σχέση με την εσωτερική αγορά και το διεθνές εμπόριο (την παραγωγή τους, την πώληση και αγορά, το εμπόριο και χρήση των RPAS), την ασφάλεια και την προστασία (άδειες πιλότου, άδεια πτήσης, ταυτοποίηση ιδιοκτητών, ιχνηλασιμότητα θέσης σε πραγματικό χρόνο και παρακολούθηση των RPAS και των πτήσεων τους, περιλαμβανομένων και των ζωνών όπου απαγορεύεται η πτήσης τους, όπως είναι αερολιμένες και άλλες υποδομές ζωτικής σημασίας, ασφάλιση ευθύνης έναντι τρίτων για τους χειριστές RPAS καθώς και οι κανόνες που πρέπει να ακολουθούνται κατά τη χρήση ενός μη επανδρωμένου αεροσκάφους, π.χ. σε οπτική επαφή), την ιδιωτική ζωή και την προστασία των δεδομένων καθώς και κάθε άλλη ισχύουσα νομοθεσία, όπως είναι η ποινική νομοθεσία, η νομοθεσία

περί πνευματικής ιδιοκτησίας, η νομοθεσία περί αεροπλοΐας ή η περιβαλλοντική νομοθεσία·

9. καλεί τα κράτη μέλη να εξασφαλίσουν ότι όταν παρέχεται κατάρτιση σε επαγγελματίες χρήστες και ιδιοκτήτες RPAS αυτή περιλαμβάνει ειδική κατάρτιση σχετικά με την προστασία των δεδομένων και την ιδιωτική ζωή και ότι οι επαγγελματίες χρήστες RPAS υπόκεινται σε αμοιβαία αναγνώριση από τα κράτη μέλη προς εξάλειψη οιονδήποτε περιορισμών στην αγορά·
10. υπογραμμίζει την ανάγκη να εξασφαλίζεται ότι κάθε πρόσωπο που χειρίζεται ένα RPAS θα πρέπει να έχει επίγνωση των κανόνων σε επίπεδο ΕΕ και κρατών μελών οι οποίοι διέπουν τη χρήση των RPAS, περιλαμβανομένων εκείνων που αφορούν την ιδιωτική ζωή και την προστασία των δεδομένων, την ασφάλεια και προστασία και ότι οι εν λόγω κανόνες θα πρέπει να καθίστανται σαφείς επί παραδείγματι σε συνοδευτικό σημείωμα ή εγχειρίδιο προς οιονδήποτε που αποκτά RPAS·
11. εκφράζει ανησυχία για τις δυνάμει παράνομες και μη ασφαλείς χρήσεις RPAS (π.χ. RPAS μετασηματοδοτούμενα από μη στρατιωτικό εργαλείο σε όπλο που χρησιμοποιείται για στρατιωτικούς ή άλλους σκοπούς ή RPAS που χρησιμοποιούνται για να θέσουν εκτός λειτουργίας συστήματα πλοήγησης ή επικοινωνιών· καλεί την Επιτροπή να στηρίξει την ανάπτυξη της απαιτούμενης τεχνολογίας, για να εξασφαλίζεται η προστασία, η ασφάλεια και η ιδιωτική ζωή κατά τη χρήση των RPAS, μεταξύ άλλων μέσω πόρων του Horizon 2020 που προορίζονται κυρίως για την έρευνα και ανάπτυξη σε συστήματα, τεχνολογίες κλπ. που μπορούν να χρησιμοποιηθούν προς τόνωση της ιδιωτικής ζωής μέσω του σχεδιασμού και κατά τρόπο αυτόματο και να στηρίξει την ανάπτυξη τεχνολογιών όπως είναι οι τεχνολογίες για την ανίχνευση και αποφυγή και η γεω-περίφραξη (geofencing) ή η αντι-εξουδετέρωση και αντι-πειρατεία συστημάτων και επίσης της ιδιωτικής ζωής μέσω του σχεδιασμού και κατά τρόπο αυτόματο που να καθιστά δυνατή την ασφαλή χρήση των μη στρατιωτικών RPAS·
12. συνιστά θερμά οι τρέχουσες συζητήσεις μεταξύ της ΕΕ και των εθνικών φορέων χάραξης πολιτικής και των ρυθμιστικών αρχών, της βιομηχανίας, των ΜΜΕ και των εμπορικών επιχειρήσεων να διευρυνθούν περαιτέρω και να δρομολογηθεί ένας δημόσιος διάλογος με τη συμμετοχή των πολιτών και άλλων ενδιαφερόμενων κύκλων συμφερόντων, όπως είναι ΜΚΟ (περιλαμβανομένων των οργανώσεων υπέρ των πολιτικών δικαιωμάτων) και αρχές επιβολής του νόμου, για να καταγραφούν και τύχουν αντιμετώπισης οι ανησυχίες που αφορούν την προστασία των θεμελιωδών δικαιωμάτων και οι ευθύνες και προκλήσεις ενόπιον των οποίων τίθενται διάφοροι παράγοντες στη διασφάλιση αυτών των δικαιωμάτων και την προστασία της ασφάλειας των πολιτών όταν χρησιμοποιούνται RPAS
13. καλεί την Επιτροπή να εγκρίνει ανακοίνωση, περιλαμβανομένης εμπεριστατωμένης ανάλυσεως με λεπτομερή αξιολόγηση αντικτύπου, σχετικά με τους αντικτύπους και τους κινδύνους όσον αφορά την ασφάλεια, την προστασία, τον σεβασμό των θεμελιωδών δικαιωμάτων (ειδικότερα των δικαιωμάτων στην ιδιωτική ζωή και την προστασία των δεδομένων), την επιβολή του νόμου και τη συλλογή πληροφοριών, οι οποίοι συνδέονται με τα RPAS για να τονωθεί και εμπλουτισθεί με πληροφορίες η δημόσια συζήτηση καθώς και να σκιαγραφήσει τις πρωτοβουλίες που σχεδιάζονται σε αυτό το πεδίο σε ένα λεπτομερές σχέδιο δράσης·

14. καλεί τις επιτροπές TRAN και LIBE να διοργανώσουν κοινή ακρόαση με εκπροσώπους από τη βιομηχανία, τους εθνικούς οργανισμούς προστασίας της ιδιωτικής ζωής, τον Ευρωπαϊό Επόπτη Προστασίας Δεδομένων, την Επιτροπή και ΜΚΟ που δραστηριοποιούνται στον τομέα των θεμελιωδών δικαιωμάτων·
15. καλεί την Επιτροπή να εξετάσει το ενδεχόμενο θέσπισης μηχανισμού υποβολής έκθεσης σε τακτική βάση που θα λαμβάνει υπόψη τις τεχνολογικές εξελίξεις και την περαιτέρω ανάπτυξη των πολιτικών και τις σε εθνικό επίπεδο βέλτιστες πρακτικές και θα επιλαμβάνεται συμβάντων όπου εμπλέκονται RPAS καθώς και να παρουσιάσει επισκόπηση και αποτίμηση των ρυθμιστικών προσεγγίσεων σε επίπεδο κρατών μελών ώστε να δοθεί η δυνατότητα σύγκρισης και να εντοπισθούν οι βέλτιστες πρακτικές.

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	3.9.2015						
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	<table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 60%;">+:</td> <td style="text-align: right;">50</td> </tr> <tr> <td>-:</td> <td style="text-align: right;">4</td> </tr> <tr> <td>0:</td> <td style="text-align: right;">0</td> </tr> </table>	+:	50	-:	4	0:	0
+:	50						
-:	4						
0:	0						
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Gerard Batten, Heinz K. Becker, Malin Björk, Caterina Chinnici, Ignazio Corrao, Frank Engel, Cornelia Ernst, Laura Ferrara, Monika Flašíková Beňová, Kinga Gál, Nathalie Griesbeck, Sylvie Guillaume, Brice Hortefeux, Sophia in 't Veld, Eva Joly, Sylvia-Yvonne Kaufmann, Timothy Kirkhope, Barbara Kudrycka, Marju Lauristin, Juan Fernando López Aguilar, Monica Macovei, Vicky Maeijer, Louis Michel, Claude Moraes, József Nagy, Péter Niedermüller, Soraya Post, Birgit Sippel, Csaba Sógor, Traian Ungureanu, Bodil Valero, Marie-Christine Vergiat, Udo Voigt, Beatrix von Storch, Josef Weidenholzer, Cecilia Wikström, Kristina Winberg, Tomáš Zdechovský, Мария Габриел, Филиз Хюсменова						
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Marina Albiol Guzmán, Hugues Bayet, Carlos Coelho, Anna Maria Corazza Bildt, Pál Csáky, Teresa Jiménez-Becerril Barrio, Ska Keller, Μιλτιάδης Κύρκος, Andrejs Mamikins, Elly Schlein, Barbara Spinelli, Josep-Maria Terricabras, Kazimierz Michał Ujazdowski, Axel Voss						
Αναπληρωτές (άρθρο 200, παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Norbert Lins						

ΑΠΟΤΕΛΕΣΜΑ ΤΗΣ ΤΕΛΙΚΗΣ ΨΗΦΟΦΟΡΙΑΣ ΣΤΗΝ ΕΠΙΤΡΟΠΗ

Ημερομηνία έγκρισης	15.9.2015
Αποτέλεσμα της τελικής ψηφοφορίας	+ : 45 - : 1 0 : 0
Βουλευτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Στέλιος Κούλογλου, Merja Kyllönen, Μιλτιάδης Κύρκος, Bogusław Liberadzki, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Cláudia Monteiro de Aguiar, Renaud Muselier, Jens Nilsson, Markus Pieper, Salvatore Domenico Pogliese, Gabriele Preuß, Christine Revault D'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Massimiliano Salini, David-Maria Sassoli, Claudia Schmidt, Claudia Tapardel, Wim van de Camp, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Αναπληρωτές παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Rosa D'Amato, Daniel Dalton, Kateřina Konečná, Jozó Radoš, Ruža Tomašić, Matthijs van Miltenburg
Αναπληρωτές (άρθρο 200 παρ. 2) παρόντες κατά την τελική ψηφοφορία	Diane James, Julia Reda