



---

## PIENĒMTIE TEKSTI

---

### P8\_TA(2015)0390

#### **Tālvadības gaisa kuģu sistēmu (RPAS) droša izmantošana civilās aviācijas jomā**

**Eiropas Parlamenta 2015. gada 29. oktobra rezolūcija par tālvadības gaisa kuģu sistēmu (RPAS), ko plašāk pazīst kā bezpilota gaisa kuģus (UAV), drošu izmantošanu civilās aviācijas jomā (2014/2243(INI))**

*Eiropas Parlaments,*

- ņemot vērā Komisijas 2014. gada 8. aprīļa paziņojumu "Jauna lappuse aviācijas vēsturē. Aviācijas tirgus atvēršana tālvadības gaisa kuģu sistēmu drošai un ilgtspējīgai izmantošanai civiliem mērķiem" (COM(2014)0207),
- ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību un jo īpaši tā 4. panta 2. punkta g) apakšpunktu, 16. pantu un tā VI sadaļu,
- ņemot vērā Eiropas Savienības Pamattiesību hartu un jo īpaši tās 7. un 8. pantu,
- ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes 1995. gada 24. oktobra Direktīvu 95/46/EK par personu aizsardzību attiecībā uz personas datu apstrādi un šādu datu brīvu apriti,
- ņemot vērā Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja atzinumu par Komisijas paziņojumu Parlamentam un Padomei „Jauna lappuse aviācijas vēsturē. Aviācijas tirgus atvēršana tālvadības gaisa kuģu sistēmu drošai un ilgtspējīgai izmantošanai civiliem mērķiem”,
- ņemot vērā par RPAS atbildīgās Eiropas vadības grupas nobeiguma ziņojumu "Ceļvedis tālvadības gaisa kuģu sistēmu integrēšanai Eiropas civilās aviācijas sistēmā",
- ņemot vērā Rīgas deklarāciju par tālvadības gaisa kuģiem (bezpilota lidaparātiem) "Aviācijas nākotnes plānošana",
- ņemot vērā Lordu palātas ziņojumu "Bezpilota lidaparātu izmantošana civiliem mērķiem ES",
- ņemot vērā Eiropas Aviācijas drošības aģentūras (EASA) priekšlikumu "Bezpilota lidaparātu darbības koncepcija — uz risku balstīta pieeja bezpilota lidaparātu regulējumam”,
- ņemot vērā 1944. gada 7. decembra Čikāgas konvenciju,

- ņemot vērā Reglamenta 52. pantu,
  - ņemot vērā Transporta un tūrisma komitejas ziņojumu, kā arī Pilsoņu brīvību, tieslietu un iekšlietu komitejas atzinumu (A8-0261/2015),
- A. tā kā nelieliem tālvadāmiem lidmodeļiem entuziasti liek lidot jau vairākus desmitus gadu; tā kā pēdējo 15 gadu laikā ir strauji pieaudzis *RPAS*, ko plašāk pazīst kā bezpilota gaisa kuģus (*UAV*) jeb bezpilota lidaparātus, lietojums; tā kā īpaši populāras ir kļuvušas mazas *RPAS*, kas tiek izstrādātas gan hobiiju, gan atpūtas vajadzībām;
  - B. tā kā galvenokārt militāriem mērķiem izstrādātā tehnoloģija šobrīd tiek lietota komerciālos nolūkos, paplašinot likumdošanas robežas; tā kā profesionālajā jomā izmantotās *RPAS* šobrīd arī nodrošina būtiskus ieguvumus dažādos civilos lietojumos, kuru pievienotā vērtība palielinās līdz ar attālumu starp gaisa kuģi un tālvadības pilotu (lidojumi ārpus redzamības); tā kā šādi *RPAS* lietojuma veidi ir ārkārtīgi dažādi un nākotnē var tikt attīstīti, piemēram, veicot drošības pārbaudes un infrastruktūras (sliežu ceļu, aizsprostu un spēkstaciju) uzraudzību, veicot novērtējumus attiecībā uz dabas katastrofām, veicot (videi draudzīgas) precīzas lauksaimnieciskas darbības, darbojoties plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, gaisa termogrāfijā vai arī sūtījumu piegādei nošķirtos reģionos; tā kā tuvākajā nākotnē ir paredzama jaunu lietojumprogrammu strauja attīstība, kas apliecina *RPAS* nozares novatorismu un dinamiku;
  - C. tā kā bīstamos apstākļos *RPAS* tehnoloģija var aizstāt tiešu cilvēka iejaukšanos;
  - D. tā kā ir divas *RPAS* lietojuma kategorijas — profesionālajai darbībai paredzētās *RPAS* un *RPAS* atpūtas nolūkiem; uzsver, ka abām minētajām kategorijām, kuras pēc savas būtības atšķiras, ir jāpiemēro atšķirīgas prasības tā paša ES tiesiskā regulējuma ietvaros;
  - E. tā kā ES šobrīd Eiropas Aviācijas drošības aģentūra (*EASA*) faktiski ir tādu *RPAS* sertifikācijas iestāde, kuru maksimāli pieļaujamā pacelšanās masa pārsniedz 150 kg; tā kā *RPAS*, kas sver 150 kg vai mazāk, ir attiecīgās dalībvalsts jurisdikcijā;
  - F. tā kā *RPAS* noteikumi jau pastāv vai tiek izstrādāti Austrijā, Horvātijā, Čehijā, Dānijā, Francijā<sup>1</sup>, Vācijā, Itālijā, Īrijā, Polijā, Spānijā un Apvienotajā Karalistē<sup>2</sup>; tā kā Dānijā, Apvienotajā Karalistē un Nīderlandē darbojas apstiprinātas lidošanas skolas un Nīderlandē un Apvienotajā Karalistē jau darbojas vairāk nekā 500 licencētu *RPAS* pilotu;
  - G. tā kā visi Eiropā spēkā esošie *RPAS* noteikumi ir pielāgoti darbības drošuma riska novērtēšanai; tā kā šādos *RPAS* noteikumos galvenā uzmanība tiek pievērsta operatoram, nevis gaisa kuģim, kā tas ir pilotējamās aviācijas gadījumā; tā kā risks ir atkarīgs ne vien no ierīces veida un tās raksturlielumiem (svara, ātruma utt.), bet arī no papildu faktoriem, piemēram, no pārlidotās teritorijas, augstuma, operatora pieredzes, darbības īpašā tipa un operatora spējas risināt neparedzētas situācijas;
  - H. tā kā šīs nozares ekonomiskās izaugsmes iespējas no ražotāja līdz galalietotājam ir milzīgas un vienlīdz pieejamas gan lielajiem uzņēmumiem, gan piegādes ķēdei, kurā darbojas tūkstošiem šādu MVU, kā arī novatoriskiem jaundibinātiem uzņēmumiem; tā kā ir īpaši būtiski saglabāt pasaules līmeņa ražošanas un darbības standartus, vienlaikus stiprinot Eiropas vadošo pozīciju šajā jomā;

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

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

- I. tā kā, atzīstot šā tirgus straujo attīstību, *RPAS* ir pamatoti ietvertas pašreizējās aviācijas programmās, piemēram, Eiropas Vienotās gaisa telpas gaisa satiksmes pārvaldības sistēmas izpētes kopuzņēmumā (*SESAR*) un programmā „Apvārsnis 2020”; tā kā nozare jau ir ieguldījusi būtiskus finanšu resursus un ieguldītu vēl vairāk, ja MVU, kas šajā nozarē veido lielāko daļu, būtu pieejamāks finansējums; tā kā ārkārtīgi svarīgs būs papildu finansējums turpmākai pētniecībai un izstrādei, lai atbalstītu šo jauno nozari un *RPAS* integrācijas gaisa telpā drošumu un drošību;
- J. tā kā pat šajā agrīnajā posmā dalībvalstis, nozare un Komisija ir atzinušas šā tirgus potenciālu un vēlas uzsvērt, ka jebkuram politikas satvaram vajadzētu veicināt Eiropas izaugsmi nozarē, lai būtu iespējams konkurēt pasaulē;
- K. tā kā šis augošais tirgus sniedz būtiskas iespējas ieguldījumu, inovāciju un darbvieta izveides jomā visā piegādes ķēdē, kā arī sabiedrības interesēs, vienlaikus atzīstot, ka sabiedrības intereses ir jāaizsargā, tostarp konkrēti saistībā ar privātuma, datu aizsardzības, pārskatatbildības un civiltatbildības jautājumiem;
- L. tā kā, neskatoties uz *RPAS* ekonomisko potenciālu, to attīstība būs viens no sarežģītākajiem jautājumiem nākotnē attiecībā uz aviācijas nozares drošumu, kā arī cilvēku un uzņēmumu drošību un drošumu;
- M. tā kā Eiropas Savienībai pēc iespējas ātri ir jāizstrādā tiesiskais regulējums tieši attiecībā uz *RPAS* civilo lietojumu;
- N. tā kā Eiropas tiesiskajā regulējumā, no vienas puses, ir jāatļauj nozarei veikt inovācijas un attīstīties labākajos iespējamajos apstākļos un, no otras puses, jārada iedzīvotājiem pārliecība par cilvēku un īpašuma, kā arī personas datu un privātuma efektīvu aizsardzību,

### ***Starptautiskais aspekts***

1. norāda — daudzi uzskata, ka ASV ir *RPAS* ekspluatācijas tirgus priekšgalā, tieši gan, militāro operāciju jomā; tomēr uzsver, ka Eiropa ir priekšgalā civilajā sektorā — Eiropā darbojas 2500 operatoru (400 — Apvienotajā Karalistē, 300 — Vācijā, 1500 — Francijā, 250 — Zviedrijā u. c.) salīdzinājumā ar 2342 operatoriem pārējā pasaulē, kā arī uzsver, ka Eiropai būtu jādara viss iespējamais, lai nostiprinātu stabilas pozīcijas konkurences apstākļos;
2. norāda, ka Japānā ir liels skaits *RPAS* operatoru un divu desmitgažu darbības pieredze un lielākoties šajā valstī *RPAS* veic precīzas lauksaimnieciskas darbības, piemēram, kultūru apsmidzināšanu; atgādina, ka tā bija pirmā valsts, kas atļāva izmantot *RPAS* tehnoloģiju lauksaimnieciskās darbībās pagājušā gadsimta 90. gadu vidū, un ka dažu gadu laikā operatoru skaits daudzkrāšņās;
3. norāda, ka Izraēlā ir ļoti aktīva ražošanas nozare, taču tā tieši koncentrējas uz militārajām *RPAS*; uzsver, ka šobrīd civili militāru aeronavigācijas pakalpojumu integrācija ļauj vieglāk integrēt *RPAS* Izraēlas gaisa telpā;
4. norāda, ka Austrālija, Ķīna (kur tiek ražotas daudzas ļoti nelielas *RPAS*) un Dienvidāfrikas Republika ir to 50 citu valstu vidū, kurās tiek izstrādātas *RPAS*;
5. uzsver, ka ir jāatzīst *RPAS* globālā dimensija, un aicina Komisiju to pilnībā ņemt vērā;

## ***Stāvoklis ES dalībvalstīs***

6. uzsver, ka visās ES dalībvalstīs tiek veiktas noteiktas *RPAS* darbības — ražošanas un/vai ekspluatācijas jomā;
7. uzsver — ja vien netiek piešķirts atbrīvojums, darbības ir likumīgas tikai tad, ja ir spēkā valsts tiesību akti; atgādina, ka tā pamatā ir Starptautiskās Civilās aviācijas organizācijas (*ICAO*) noteikums, ka visām darbībām, ko veic bezpilota gaisa kuģi, ir jāpiešķir īpaša atļauja<sup>1</sup>;
8. norāda, ka saskaņota regulējuma trūkums ES līmenī var kavēt Eiropas bezpilota gaisa kuģu tirgus attīstību, ņemot vērā, ka valstu atļaujas parasti nav atzītas citās dalībvalstīs;

## ***Galvenās problēmas***

9. uzskata, ka *RPAS* nozarei ir steidzami vajadzīgi Eiropas un pasaules mēroga noteikumi ar mērķi nodrošināt *RPAS* pārrobežu attīstību; uzskata, ka ir vajadzīgi skaidri Eiropas regulatīvie noteikumi ar mērķi nodrošināt ieguldījumus un konkurētspējīgas Eiropas *RPAS* nozares attīstību; uzsver — ja steidzami netiks īstenota rīcība, pastāv risks, ka *RPAS* ekonomiskais potenciāls un pozitīvā ietekme netiks pilnībā izmantoti;
10. atgādina par šīs nozares ekonomisko nozīmīgumu un uzsver, ka ir nepieciešama atbilstoša politika, kas aizsargā privātumu un nodrošina datu aizsardzību, drošumu un drošību un kas būtu samērīga ar mērķi, vienlaikus neuzliekot nesamērīgu slogu MVU;
11. uzskata, ka skaidrs, efektīvs, drošs un strauji ieviests Eiropas regulējums varētu veicināt diskusijas par bezpilota lidaparātu lietošanas noteikumu izstrādi pasaules līmenī;
12. uzskata, ka šādos turpmākos tiesību aktos ir skaidri jānošķir tālvadības gaisa kuģu izmantošana profesionālos un atpūtas nolūkos;
13. uzsver, ka drošība un drošums ir īpaši svarīgi attiecībā uz jebkurām *RPAS* darbībām un noteikumiem un tām jābūt proporcionālām riskiem; uzskata, ka plānotais Eiropas regulējums būtu jāpielāgo īpašajiem riskiem, kas saistīti ar lidojumiem ārpus redzamības, tomēr neradot šķēršļus šāda veida lidojumiem;
14. uzsver, ka datu aizsardzība un privātums ir īpaši būtiski, lai sekmētu plašu sabiedrības atbalstu civilo *RPAS* izmantošanai un līdz ar to arī *RPAS* izaugsmi un drošu integrāciju civilajā aviācijā, vienlaikus stingri ievērojot Direktīvu 95/46/EK par datu aizsardzību, ES Pamattiesību hartas (EPH) 7. pantā noteiktās tiesības uz privātās dzīves aizsardzību un EPH 8. pantā un Līguma par Eiropas Savienības darbību (LESD) 16. pantā noteiktās tiesības uz personas datu aizsardzību; aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt, lai jebkādas ES politikas izstrādē par *RPAS* tiktu iekļautas privātuma neaizskaramības un datu aizsardzības garantijas atbilstīgi nepieciešamības un proporcionalitātes principiem; šajā sakarībā aicina Komisiju veicināt standartu izstrādi attiecībā uz jēdzieniem „integrēta privātuma aizsardzība” un „privātuma aizsardzība pēc noklusējuma”;
15. piekrīt pieciem *RPAS* nākotnes attīstības pamatprincipiem, kas noteikti Rīgas deklarācijā, un pilnībā atbalsta šos principus:

---

<sup>1</sup>. [http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf)

- pret *RPAS* ir jāattiecas kā pret jauniem gaisa kuģu tipiem, tiem piemērojot samērīgus noteikumus, balstoties uz katras operācijas radīto risku;
  - ir jāizstrādā ES noteikumi par *RPAS* pakalpojumu drošu sniegšanu, lai mudinātu nozari veikt ieguldījumus;
  - ir jāizstrādā tehnoloģija un standarti, lai veicinātu *RPAS* pilnīgu integrāciju Eiropas gaisa telpā;
  - sabiedrības atbalsts ir īpaši būtisks *RPAS* pakalpojumu izaugsmē;
  - *RPAS* operators atbild par to izmantošanu;
16. uzsver, ka īstermiņā no *ATM* viedokļa ekspluatācijas procedūras jau ir spēkā, lai *RPAS* varētu lidot ārpus īpašām un ierobežotām zonām; atgādina, ka daudzas civilās un militārās *RPAS* lido, izmantojot īpaši paredzētus koridorus, kas pastiprina standarta nošķiršanas kritērijus, kurus parasti izmanto attiecībā uz pilotējamiem lidaparātiem;
17. uzsver, ka nozares attīstībai ir svarīgi ārpus redzamības veiktie lidojumi; uzskata, ka Eiropas Savienības tiesību aktos būtu jāveicina šāds darbības veids;
18. atzīst, ka *RPAS* ietekme uz pilotējamiem lidaparātiem ir ierobežota, jo *RPAS* īpatsvars ir neliels salīdzinājumā ar pilotējamiem lidaparātiem; tomēr norāda, ka spiediens uz gaisa satiksmes pārvaldību (*ATM*) varētu palielināties sporta un atpūtas nolūkiem paredzēto *RPAS* atzinīgi vērtējamās izaugsmes dēļ, kas atsevišķos gadījumos var apdraudēt gaisa satiksmes drošību, un prasa attiecīgajām iestādēm un paredzamajos ES noteikumos šo faktoru ņemt vērā, lai nodrošinātu nepārtrauktus un efektīvus *ATM* standartus visās dalībvalstīs;
19. uzsver — būtu vēlams, lai ilgtermiņā tehniskie un regulatīvie risinājumi veicinātu, ka *RPAS* izmanto gaisa telpu līdzās citiem gaisa telpas lietotājiem, nepiemērojot pēdējiem jaunas prasības attiecībā uz aprīkojumu; norāda, ka liels skaits mazu *RPAS* darbojas zemāk nekā 500 pēdu augstumā kopā ar pilotējamiem lidaparātiem; uzsver — lai gan aeronavigācijas pakalpojumu sniedzēji (*ANSP*) nenodrošina gaisa satiksmes kontroles (*ATC*) pakalpojumus šādā augstumā, tie sniedz pietiekamu informāciju, lai abu veidu lidaparāti varētu līdzpastāvēt vienā gaisa telpā; norāda, ka *EUROCONTROL* atbalsta valstis, veidojot kopēju izpratni par attiecīgajiem jautājumiem un pēc iespējas vairāk sekmējot saskaņošanu;
20. uzskata, ka vissvarīgākais jautājums ir bezpilota lidaparātu identifikācija neatkarīgi no to lieluma; uzsver, ka būtu jārod risinājumi, ņemot vērā bezpilota lidaparātu lietojumu atpūtas vai komerciālos nolūkos;

### ***Priekšlikumi nākotnei***

21. uzskata, ka ir jāizstrādā skaidri, saskaņoti, samērīgi un uz riska novērtējumu balstīti Eiropas un pasaules mēroga regulatīvie noteikumi, kuros netiek pieļautas nesamērīgas prasības uzņēmumiem, kas kavētu ieguldījumus un inovācijas *RPAS* nozarē, vienlaikus pienācīgi aizsargājot iedzīvotājus un radot noturīgas un inovatīvas darbvietas; uzskata, ka vispusīga riska novērtējuma pamatā vajadzētu būt *EASA* izstrādātajai darbību koncepcijai un ka tajā būtu jāņem vērā *RPAS* raksturlielumi (svars, darbības joma, ātrums) un izmantošanas veids (atpūtai vai profesionāliem mērķiem); uzskata, ka

šādiem noteikumiem jābūt ilgtspējīgiem, ņemot vērā šo tehnoloģiju turpmāko iespējamo attīstību un ar tām saistītus citus aspektus;

22. atbalsta Komisijas ieceri atcelt 150 kg robežlīmeni un to aizstāt ar saskaņotiem un vispusīgiem ES regulatīvajiem noteikumiem, kas ļautu valstu kompetentajām iestādēm un kvalificētām struktūrām vai apvienībām uzņemties apstiprināšanas un uzraudzības pasākumus; uzskata, ka noteikumu samērīgums būtu jāpapildina ar procesos un procedūrās vajadzīgo elastīgumu;
23. uzskata, ka EASA kompetenču attīstība *RPAS* jomā būtu jāņem vērā Aģentūras budžeta plānošanā, lai tā spētu izpildīt tai noteiktos uzdevumus;
24. aicina Komisiju nodrošināt, lai jebkādas ES politikas izstrādē par *RPAS* tiktu iekļautas privātās dzīves neaizskaramības un datu aizsardzības garantijas, kā minimālo prasību nosakot pēc noklusējuma obligātus ietekmes novērtējumus un privātās dzīves neaizskaramību;
25. pauž bažas par *RPAS* iespējamu izmantošanu nelikumīgos un nedrošos nolūkos (piemēram, gadījumos, kad civiliem mērķiem paredzētas *RPAS* tiek pārveidotas par ieročiem, kurus var izmantot militāriem vai citiem nolūkiem, un gadījumos, kad *RPAS* tiek izmantotas, lai radītu traucējumus navigācijā vai komunikācijas sistēmās); aicina Komisiju atbalstīt nepieciešamās tehnoloģijas izstrādi, lai garantētu drošumu, drošību un privātumu *RPAS* ekspluatācijā, tostarp, izmantojot programmas "Apvārsnis 2020" līdzekļus, kas tiktu novirzīti galvenokārt tādu sistēmu, tehnoloģiju u. c. izpētei un izstrādei, kuras var izmantot, lai uzlabotu integrētu privātuma aizsardzību pēc noklusējuma, un atbalstīt tādu tehnoloģiju izstrādi kā atklāšanas un izvairīšanās, ģeozonu noteikšanas, traucējumu novēršanas un gaisa kuģu nolaupīšanas nepieļaušanas tehnoloģijas, kā arī integrētu privātuma aizsardzību pēc noklusējuma, kas ļautu droši izmantot civilos *RPAS*;
26. atbalsta ar *RPAS* nozari saistītas inovatīvas tehnoloģijas, kurām ir milzīgs darbvieta, jo īpaši zaļo darbvieta, radīšanas potenciāls, jo tās ietver ļoti dažādu jomu profesijas; mudina attīstīt un izpētīt lielās iespējas iesaistīt MVU sadarbībā ar attiecīgajiem dienestiem specializētu detaļu un materiālu ražošanā; uzsver nepieciešamību dibināt un popularizēt centrus, kuros varētu iegūt kvalifikāciju un apmācību;
27. uzskata, ka noteikumos ES un valstu līmenī būtu skaidri jānorāda uz nosacījumiem, ko piemēro *RPAS* saistībā ar iekšējo tirgu, starptautisko tirdzniecību (*RPAS* ražošana, tirdzniecība, iegāde, pārdošana un izmantošana), un uz pamattiesībām uz privātumu un datu aizsardzību; arī uzskata, ka šiem noteikumiem būtu jāsekmē tiesību aktu privātuma un datu aizsardzības jomā un jebkuru citu piemērojamo tiesību aktu attiecībā uz dažādajiem riskiem un pienākumiem saistībā ar lidojošām *RPAS*, piemēram, krimināltiesību, intelektuālā īpašuma, aviācijas un vides jomā, pareiza piemērošana; uzsver, ka ir jānodrošina, lai ikviena persona, kas ekspluatē *RPAS*, apzinātos spēkā esošos pamatnoteikumus par *RPAS* izmantošanu, un ka minētie noteikumi būtu jāizklāsta instrukcijā pircējiem;
28. uzskata, ka nozarei, regulatoriem un komerciāliem operatoriem ir jāvienojas, lai nodrošinātu juridisko noteiktību ieguldījumiem un nepieļautu „vistas un olas” problēmu, kad nozare nevēlas ieguldīt vajadzīgo tehnoloģiju attīstīšanā, jo pastāv nenoteiktība par to, kā tās tiks regulētas, savukārt regulatori nevēlas izstrādāt standartus,

pirms nozare nav izstrādājusi tehnoloģijas, kurām ir vajadzīga atļauja; uzsver, ka šādā standartizācijas procesā ir pienācīgi jāiesaista MVU;

29. uzskata, ka uz risku balstīta pieeja saskaņā ar Rīgas deklarāciju un EASA izstrādātā darbības koncepcija ir stabils pamats, lai nodrošinātu *RPAS* drošu ekspluatāciju, un ka Eiropas regulatīvo prasību pamatā būs nepieciešama pieeja katru gadījumu izskatīt atsevišķi vai uz veidu/klasi balstīta pieeja atkarībā no tā, kura no šīm pieejām ir piemērotāka, kā arī būs jānodrošina augsts drošības un sadarbības līmenis; uzskata — lai nodrošinātu *RPAS* ražotāju un operatoru veiksmīgu darbību, ir ļoti svarīgi, lai attiecīgā regulatīvā struktūra apstiprinātu Eiropas Civilās aviācijas aprīkojuma organizācijas (*EUROCAE*) standartizācijas prasības;
30. uzskata, ka, izvērtējot paredzamos Eiropas un pasaules mēroga noteikumus par *RPAS*, būtu jāskata jautājumi saistībā ar:
  - lidojumderīgumu;
  - sertifikācijas specifikācijām;
  - ekspluatāciju komerciālā un atpūtas nolūkā;
  - bezpilota lidaparāta un īpašnieka/operatora identifikāciju;
  - pilotu apmācības organizāciju apstiprināšanu;
  - pilotu apmācību un licencēšanu;
  - darbībām;
  - atbildību un apdrošināšanu;
  - datu aizsardzību un privātumu;
  - ģeozonu noteikšanu;
  - lidojumu aizliegumu (slēgtās) zonas;
31. aicina dalībvalstis nodrošināt, ka, apmācot profesionālus *RPAS* lietotājus un *RPAS* īpašniekus, tiek paredzētas arī īpašas mācības par datu aizsardzību un privātumu un ka uz profesionāliem *RPAS* lietotājiem attiecas dalībvalstu savstarpēja atzišana, lai mazinātu tirgus ierobežojumus;
32. uzsver, ka *RPAS*, kas lido ārpus redzamības, ir jāaprīko ar atklāšanas un izvairīšanās tehnoloģiju, lai atklātu lidaparātus, kas izmanto to pašu gaisa telpu, nodrošinot, ka *RPAS* neapdraud pilotējamo lidaparātu darbības drošību, turklāt ņemot vērā blīvi apdzīvotas teritorijas, lidojumu aizliegumu zonas, piemēram, lidostas, spēkstacijas, atomelektrostacijas, ķīmiskās rūpnīcas un citu īpaši būtisku infrastruktūru; tādēļ prasa Komisijai nodrošināt vajadzīgos pētniecības un izstrādes budžeta līdzekļus ar kopuzņēmuma *SESAR* starpniecību;
33. aicina Komisiju, kā arī attiecīgās struktūras un uzņēmumus stiprināt savas pētniecības un izstrādes programmas; uzskata, ka, ņemot vērā paredzamo ekonomikas lejupslīdi šajā nozarē, ES būtu jāveicina Eiropas tehnoloģiju attīstība, piemēram, ar programmu

„Apvārsnis 2020”; prasa izpētes programmās ņemt vērā arī bezpilota lidaparātu pamanīšanas un pārtveršanas tehnoloģiju izstrādi;

34. atgādina, ka Eiropas globālās navigācijas satelītu sistēmas (*GNSS*) programma *EGNOS*, kas uzlabo GPS signāla kvalitāti, 2011. gadā tika sertificēta civilajai aviācijai un ka turpmāko dažu gadu laikā tiks pakāpeniski uzsākta *Galileo* ekspluatācija; šajā sakarībā uzskata, ka progresīva gaisa satiksmes pārvaldības sistēma, kā arī *RPAS* lietojumprogrammas, kuras balstās uz Eiropas *GNSS* programmām, labvēlīgi ietekmēs *RPAS* drošu darbību;
35. norāda, ka saskaņā ar pieeju, kas balstās uz risku, *RPAS* būtu jāaprīko ar identifikācijas čipu un jāreģistrē, lai nodrošinātu izsekojamību, pārskatatbildību un civiltiesiskās atbildības noteikumu pienācīgu īstenošanu;
36. atbalsta *EASA* izstrādāto bezpilota lidaparātu darbības koncepciju, kurā paredzētas trīs atšķirīgas *RPAS* kategorijas un attiecīgie noteikumi;
37. norāda, ka *RPAS* tiesību aktu piemērošana ir svarīgākais aspekts, lai *RPAS* droši un sekmīgi integrētu Eiropas gaisa telpā;
38. aicina Komisiju un dalībvalstis nodrošināt pietiekamus līdzekļus *RPAS* tiesību aktu piemērošanai;
39. uzsver, ka Bezpilota sistēmu reglamentēšanas apvienotā iestāde (*JARUS*) ir brīvprātīga starptautiska struktūra, kurā darbojas 22 ES un ārpus tās esošu valstu civilās aviācijas iestādes un regulatīvas aģentūras/struktūras; atgādina, ka *JARUS* vada *EASA* — aģentūras, kurai būs jāstrādā ar gaidāmo *RPAS* regulu, — pārstāvis; atgādina, ka *JARUS* mērķis ir izstrādāt tehniskas, drošības un ekspluatācijas prasības lielu un mazu *RPAS* sertifikācijai un drošai integrācijai gaisa telpā un lidlaukos;
40. uzskata, ka *JARUS* varētu nodrošināt, ka jebkuri turpmāki ES noteikumi ar savstarpējas atzīšanas procesa starpniecību tiks saskaņoti ar starptautisku kārtību citās valstīs;
41. uzskata, ka dalībvalstu datu aizsardzības iestādēm vajadzētu strādāt kopā, lai apmainītos ar datiem un labākajām praksēm un nodrošinātu atbilstīgi pašreizējām datu aizsardzības nostādņām un noteikumiem, piemēram, Direktīvai 95/46/EK;
42. uzsver, ka tiesībaizsardzības iestādēm un izlūkošanas dienestiem, izmantojot *RPAS*, ir jāievēro pamattiesības uz privātumu, datu aizsardzību, pārvietošanās brīvību un vārda brīvību un ka ir jārisina jautājums par iespējamo risku, kas saistīts ar šādu *RPAS* izmantošanu gan atsevišķu personu un grupu novērošanā, gan publisku vietu, piemēram, robežu, uzraudzīšanā;
43. uzskata, ka dalībvalstu datu aizsardzības iestādēm būtu jāinformē citai citu par pašreizējām īpašajām datu aizsardzības vadlīnijām attiecībā uz komerciālām *RPAS*, un aicina dalībvalstis rūpīgi īstenot tiesību aktus datu aizsardzības jomā tā, lai tiktu ņemtas vērā sabiedrības bažas attiecībā uz privātumu un *RPAS* operatori netiktu radīts nesamērīgs administratīvais slogs;
44. stingri iesaka, ka pašlaik notiekošajām diskusijām starp ES un valstu politiķiem un regulatoriem, rūpniecības nozari, MVU un komerciālajiem tirgus dalībniekiem vajadzētu kļūt atklātām un ka vajadzētu sākt publiskas debates, kurās piedalītos iedzīvotāji un citas attiecīgās ieinteresētās personas, piemēram, NVO (tostarp pilsonisko



tiesību organizācijas) un tiesībaizsardzības iestādes, lai ņemtu vērā un risinātu jautājumus, kas saistīti ar pamattiesību aizsardzību, atbildību un grūtībām, ar kurām saskaras dažādi dalībnieki, nodrošinot šīs tiesības un iestājoties par iedzīvotāju drošību gadījumos, kad tiek izmantotas *RPAS*;

45. uzskata, ka Parlamentam būtu jānāk klajā ar savu nostāju, pirms Komisija pieņem tiesību aktu kopumu aviācijas jomā, tādējādi reaģējot uz nozares prasību nodrošināt skaidras vadlīnijas;
46. uzsver, ka ir nepieciešams skaidrs tiesiskais regulējums, kas balstītos uz attiecīgiem kritērijiem par kameru un sensoru izmantošanu, jo īpaši komerciālās un privātās *RPAS*, un kas nodrošinās privātuma tiesību un datu efektīvu aizsardzību, kā arī aizsargās iedzīvotāju drošību, ņemot vērā to, ka *RPAS* komponentu izmērs pastāvīgi samazinās un tādējādi ierīces kļūst vieglāk pārnēsājamas un grūtāk atklājamas;
47. aicina TRAN un LIBE komitejas organizēt kopīgu uzklauššanu, tajā uzaicinot piedalīties attiecīgās nozares, valsts privātuma aizsardzības organizāciju, Eiropas Datu aizsardzības uzraudzītāja, Komisijas un NVO, kas darbojas pamattiesību jomā, pārstāvjus;
48. aicina Komisiju apsvērt iespēju ieviest regulāru ziņošanas mehānismu, kurā tiktu ņemta vērā tehniskā attīstība, politikas attīstība un valstu labākā prakse un ar kuru tiktu risināti jautājumi saistībā ar starpgadījumiem, kuros iesaistītas *RPAS*, un sniegt pārskatu par dalībvalstu reglamentējošām pieejām un to novērtējumu, lai varētu salīdzināt un noteikt labāko praksi;

o

o o

49. uzdod priekšsēdētājam šo rezolūciju nosūtīt Padomei un Komisijai.