



PRIJATÉ TEXTY

P8_TA(2015)0390

Bezpečné používanie diaľkovo riadených leteckých systémov (RPAS) v oblasti civilného letectva

Uznesenie Európskeho parlamentu z 29. októbra 2015 o bezpečnom používaní diaľkovo riadených leteckých systémov (RPAS), všeobecne známych ako bezpilotné lietadlá (dróny), v oblasti civilného letectva (2014/2243(INI))

Európsky parlament,

- so zreteľom na oznámenie Komisie z 8. apríla 2014 s názvom Nová éra letectva – otvorenie trhu leteckej dopravy pre bezpečné a udržateľné používanie systémov diaľkovo pilotovaných lietadiel na civilné účely (COM(2014)0207),
- so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie, a najmä na jej článok 4 ods. 2 písm. g), článok 16 a hlavu VI,
- so zreteľom na Chartu základných práv Európskej únie, a najmä na jej články 7 a 8,
- so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 95/46/ES z 24. októbra 1995 o ochrane fyzických osôb pri spracovaní osobných údajov a voľnom pohybe týchto údajov,
- so zreteľom na stanovisko európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov k oznámeniu Komisie Európskemu parlamentu a Rade s názvom Nová éra letectva – otvorenie trhu leteckej dopravy pre bezpečné a udržateľné používanie systémov diaľkovo pilotovaných lietadiel na civilné účely,
- so zreteľom na záverečnú správu európskej riadiacej skupiny pre diaľkovo riadené letecké systémy s názvom Plán integrácie civilných diaľkovo riadených leteckých systémov do európskeho systému leteckej dopravy,
- so zreteľom na vyhlásenie z Rigy o diaľkovo riadených lietadlách (drónoch) s názvom Formovanie budúcnosti letectva,
- so zreteľom na správu Snemovne lordov s názvom Civilné používanie bezpilotných lietadiel (drónov) v EÚ,
- so zreteľom na návrh Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) s názvom Konceptia operácií pre dróny – prístup k regulácii bezpilotných vzdušných prostriedkov založený na posúdení rizika,

- so zreteľom na Chicagský dohovor zo 7. decembra 1944,
 - so zreteľom na článok 52 rokovacieho poriadku,
 - so zreteľom na správu Výboru pre dopravu a cestovný ruch a stanovisko Výboru pre občianske slobody, spravodlivosť a vnútorné veci (A8-0261/2015),
- A. keďže nadšenci už mnoho desaťročí používajú malé rádiom ovládané modely lietadiel; keďže v uplynulých 15 rokoch možno sledovať rýchly nárast v používaní RPAS, všeobecnejšie známych ako bezpilotné lietadlá alebo dróny; keďže najmä malé RPAS skonštruované pre amatérske aj rekreačné účely sa stávajú čoraz populárnejšie;
 - B. keďže technológia vyvinutá v prvom rade na vojenské účely sa teraz používa komerčne, čím sa posúvajú legislatívne hranice; keďže RPAS používané v profesionálnom kontexte v súčasnosti poskytujú aj významné prínosy pre rôzne civilné použitia, ktorých pridaná hodnota sa zvyšuje so vzdialenosťou medzi lietadlom a diaľkovým pilotom (operácie mimo vizuálneho kontaktu); keďže aplikácie RPAS, ktoré sú veľmi rôznorodé a v budúcnosti by sa mohli rozšíriť na ďalšie oblasti, možno použiť napríklad na bezpečnostné kontroly a monitorovanie infraštruktúry (železničné trate, priehrady a elektrárne), posudzovanie prírodných katastrof, (ekologické) operácie presného poľnohospodárstva a mediálnu produkciu, leteckú termografiu alebo doručovanie balíkov v izolovaných regiónoch; keďže v blízkej budúcnosti možno rátať s prudkým rozvojom nových aplikácií, čo preukazuje inovačný a dynamický charakter odvetvia RPAS;
 - C. keďže technológia RPAS môže nahradiť priame zásahy človeka v nebezpečnom prostredí;
 - D. keďže existujú dva druhy aplikácií RPAS, a to profesionálne a rekreačné aplikácie RPAS; keďže na tieto dve kategórie, ktoré sa vo svojej podstate líšia, by sa mali vzťahovať rôzne požiadavky v medziach toho istého regulačného rámca EÚ;
 - E. keďže súčasné právne predpisy EÚ stanovujú, že Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA) je v podstate certifikačným orgánom v prípade RPAS s maximálnou vzletovou hmotnosťou vyššou ako 150 kg; keďže RPAS s hmotnosťou 150 kg alebo menej patria do právomoci členského štátu;
 - F. keďže predpisy v oblasti RPAS existujú alebo sa vypracúvajú v Českej republike, Dánsku, vo Francúzsku¹, v Chorvátsku, Írsku, Nemecku, Poľsku, Rakúsku, Spojenom kráľovstve², Španielsku a Taliansku; keďže v Dánsku, Spojenom kráľovstve a Holandsku už pôsobia schválené letecké školy a v Holandsku a Spojenom kráľovstve je vyše 500 pilotov RPAS s preukazom spôsobilosti;
 - G. keďže všetky predpisy v oblasti RPAS platné v Európe sú prispôbené na posudzovanie bezpečnostného rizika prevádzky; keďže takéto predpisy v oblasti RPAS sú zamerané na prevádzkovateľa, čím sa líšia od prístupu zameraného na lietadlo, ktorý sa využíva v leteckej doprave s posádkou; keďže riziko závisí nielen od druhu stroja a jeho charakteristík (hmotnosť, rýchlosť atď.), ale aj od ďalších faktorov, ako je oblasť preletu, výška, odbornosť prevádzkovateľa, konkrétny druh prevádzky a schopnosť prevádzkovateľa vyrovnáť sa s nepredvídanými okolnosťami;

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>.

- H. keďže potenciál hospodárskeho rastu v tomto odvetví od výrobcu ku koncovému používateľovi je obrovský, a to v prípade veľkých podnikov i dodávateľského reťazca pozostávajúceho z tisícov MSP, ako aj inovatívnych začínajúcich podnikov; keďže je nevyhnutné zachovať normy výroby a prevádzky na svetovej úrovni a zároveň podporovať vedúce postavenie Európy;
- I. keďže so zreteľom na rýchly rozvoj tohto trhu sa RPAS oprávnené začleňujú do existujúcich programov v oblasti letectva, ako je spoločný podnik na výskum manažmentu letovej prevádzky jednotného európskeho neba (SESAR) a program Horizont 2020; keďže odvetvie už investovalo značné finančné zdroje a malo by motiváciu zintenzívniť svoje investičné úsilie, ak by MSP, ktoré tvoria jeho najväčšiu časť, boli schopné ľahšie získavať finančné prostriedky; keďže dodatočné finančné prostriedky na ďalší výskum a vývoj budú mať zásadný význam pre podporu tohto nového odvetvia a bezpečnej integrácie RPAS do vzdušného priestoru;
- J. keďže už v tomto skorom štádiu členské štáty, odvetvie a Komisia uznali potenciál tohto trhu a rozhodne zdôrazňujú, že každý politický rámec musí umožniť rast európskeho priemyslu, aby mohol konkurovať v celosvetovom meradle;
- K. keďže tento vznikajúci trh ponúka významné príležitosti na investície, inovácie a vytváranie pracovných miest naprieč dodávateľským reťazcom a v prospech spoločnosti, pričom sa zároveň uznáva, že treba chrániť verejný záujem, najmä vrátane otázok týkajúcich sa súkromia, ochrany údajov, zodpovednosti a občianskoprávnej zodpovednosti;
- L. keďže napriek hospodárskemu potenciálu RPAS bude ich rozvoj jednou z najdôležitejších budúcich výziev v oblasti bezpečnosti leteckého priemyslu a bezpečnosť a ochrana ľudí a spoločnosti;
- M. keďže EÚ by mala čo najskôr vypracovať legislatívny rámec výlučne na civilné využitie RPAS;
- N. keďže európsky legislatívny rámec musí na jednej strane umožniť priemyslu, aby pokračoval v inováciách a rozvíjal sa za optimálnych podmienok, a na strane druhej musí poskytnúť verejnosti záruku, že život a majetok, ako aj osobné údaje a súkromie budú účinne chránené;

Medzinárodný rozmer

1. poznamenáva, že mnohí vnímajú Spojené štáty americké ako hlavný trh na používanie RPAS, hoci ide o vojenské operácie; zdôrazňuje však, že Európa má vedúce postavenie v civilnom sektore s 2 500 prevádzkovateľmi (400 v Spojenom kráľovstve, 300 v Nemecku, 1 500 vo Francúzsku, 250 vo Švédsku atď.) v porovnaní s 2 342 prevádzkovateľmi vo zvyšku sveta a mala by urobiť všetko, čo je v jej silách, aby svoju silnú konkurenčnú pozíciu podporila;
2. poznamenáva, že Japonsko má veľký počet prevádzkovateľov RPAS a dve desaťročia skúseností, a to prevažne v oblasti operácií presného poľnohospodárstva pomocou RPAS, ako je postrekovanie plodín; pripomína, že Japonsko bolo prvou krajinou, ktorá v polovici deväťdesiatych rokov povolila používanie technológie RPAS v poľnohospodárstve, a počet prevádzkovateľov sa za niekoľko rokov znásobil;
3. poznamenáva, že Izrael má veľmi aktívny výrobný priemysel, ktorý sa však priamo

zameriava na vojenské RPAS; zdôrazňuje skutočnosť, že integrované civilno-vojenské letecké navigačné služby teraz zjednodušujú integráciu RPAS do izraelského vzdušného priestoru;

4. poznamenáva, že Austrália, Čína (kde sa vyrába veľké množstvo veľmi malých RPAS) a Južná Afrika patria medzi 50 ďalších krajín, ktoré v súčasnosti RPAS vyvíjajú;
5. zdôrazňuje, že treba uznať globálny rozmer RPAS, a vyzýva Komisiu, aby to v plnom rozsahu zohľadnila;

Súčasný stav v členských štátoch EÚ

6. zdôrazňuje, že všetky členské štáty vyvíjajú určité činnosti súvisiace s RPAS, a to v oblasti výroby a/alebo prevádzky;
7. zdôrazňuje skutočnosť, že pokiaľ nebola udelená výnimka, prevádzka je zákonná len vtedy, ak existujú vnútroštátne právne predpisy; pripomína, že táto povinnosť je založená na pravidle ICAO, že na všetky operácie vykonávané bezpilotnými lietadlami sa musí udeliť osobitné povolenie¹;
8. konštatuje, že keďže neexistujú žiadne harmonizované predpisy na úrovni EÚ, rozvoj európskeho trhu bezpilotných lietadiel by mohol byť sťažený, pretože členské štáty spravidla navzájom neuznávajú národné povolenia;

Kľúčové otázky

9. domnieva sa, že odvetvie RPAS naliehavo potrebuje európske a celosvetové predpisy s cieľom zabezpečiť cezhraničný rozvoj RPAS; domnieva sa, že je potrebný jasný európsky právny rámec, aby sa zaistili investície a rozvoj konkurencieschopného európskeho odvetvia RPAS; zdôrazňuje skutočnosť, že ak sa urýchlene neprijmú žiadne opatrenia, existuje riziko, že ekonomický potenciál a pozitívne účinky RPAS sa plne nevyužijú;
10. pripomína hospodársky význam tohto odvetvia a zdôrazňuje, že treba zaviesť vhodné politiky zamerané na ochranu súkromia a zaistenie ochrany údajov a bezpečnosti, ktoré budú primerané svojmu cieľu a nebudú pritom zbytočne zaťažovať MSP;
11. je presvedčený, že jasný, účinný, spoľahlivý a bezodkladne zavedený európsky rámec by mohol pomôcť pri rokovaní o vytvorení celosvetových pravidiel týkajúcich sa využívania bezpilotných lietadiel;
12. domnieva sa, že v rámci takýchto budúcich právnych predpisov treba stanoviť jasný rozdiel medzi profesionálnym a rekreačným využívaním diaľkovo riadených lietadiel;
13. zdôrazňuje skutočnosť, že bezpečnosť a ochrana sú v súvislosti s prevádzkou RPAS a príslušnými predpismi prvoradá a musia zodpovedať rizikám; domnieva sa, že budúci európsky regulačný rámec by mal byť prispôbený konkrétnym rizikám súvisiacim s letmi mimo vizuálneho kontaktu, no bez toho, aby od takýchto letov odrádzal;
14. zdôrazňuje skutočnosť, že tematika ochrany údajov a súkromia má zásadný význam, pokiaľ ide o posilnenie širokej verejnej podpory pre využívanie civilných RPAS, a preto

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

je tiež kľúčová pre uľahčenie rastu a bezpečnú integráciu RPAS do civilného letectva, pričom treba prísne dodržiavať smernicu 95/46/ES o ochrane údajov, právo na ochranu súkromného života zakotvené v článku 7 Charty základných práv EÚ a právo na ochranu osobných údajov zakotvené v článku 8 Charty základných práv EÚ a článku 16 Zmluvy o fungovaní Európskej únie (ZFEÚ); vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili, že pri vytváraní akejkoľvek politiky EÚ v oblasti RPAS sa pevne zakotvia záruky ochrany súkromia a údajov v súlade so zásadami nevyhnutnosti a proporcionality; v tejto súvislosti vyzýva Komisiu, aby podporovala vytvorenie noriem týkajúcich sa koncepcie súkromia už v štádiu návrhu a štandardnej ochrany súkromia;

15. súhlasí s piatimi kľúčovými zásadami pre budúci rozvoj RPAS, ktoré sú stanovené vo vyhlásení z Rigy, a plne ich podporuje:
 - k RPAS treba pristupovať ako k novým druhom lietadiel, ktoré si vyžadujú primerané predpisy založené na riziku každej operácie;
 - musia sa vypracovať predpisy EÚ pre bezpečné poskytovanie služieb RPAS, aby odvetvie mohlo investovať;
 - musia sa vyvinúť technológie a normy s cieľom umožniť úplnú integráciu RPAS do európskeho vzdušného priestoru;
 - pre rast služieb RPAS je zásadné prijatie zo strany verejnosti;
 - prevádzkovateľ RPAS je zodpovedný za jeho používanie;
16. zdôrazňuje, že v krátkodobom horizonte z pohľadu manažmentu letovej prevádzky (ATM) sú už zavedené prevádzkové postupy umožňujúce RPAS lietať mimo špecifických a obmedzených priestorov; pripomína, že mnoho civilných a vojenských RPAS sa prevádzkuje s využitím vyhradených koridorov, keď sú posilnené štandardné kritériá odstupu obvykle používané v prípade pilotovaných lietadiel;
17. zdôrazňuje význam letov mimo vizuálneho kontaktu pre rozvoj odvetvia; domnieva sa, že európske právne predpisy by mali tento postup podporovať;
18. uznáva, že vplyv RPAS na dopravu pilotovanými lietadlami je obmedzený vzhľadom na malý podiel RPAS v porovnaní s pilotovanými lietadlami; konštatuje však, že tlak na ATM sa môže zvýšiť z dôvodu vítaného nárastu športových a rekreačných RPAS, ktoré by za určitých okolností mohli predstavovať hrozbu pre bezpečnosť leteckej dopravy, a požaduje, aby príslušné orgány a budúce predpisy EÚ tento faktor zohľadňovali s cieľom zabezpečiť naďalej účinnú úroveň ATM vo všetkých členských štátoch;
19. zdôrazňuje skutočnosť, že v dlhodobom horizonte by technické a regulačné riešenia mali podľa možností umožniť RPAS využívať vzdušný priestor popri iných používateľoch vzdušného priestoru bez toho, aby sa týmto používateľom ukladali nové požiadavky na vybavenie; poznamenáva, že existuje veľký počet malých RPAS prevádzkovaných vo výške do 500 stôp spolu s pilotovanými lietadlami; zdôrazňuje, že hoci poskytovatelia leteckých navigačných služieb nezabezpečujú služby riadenia letovej prevádzky (ATC) v uvedených výškach, majú povinnosť poskytovať dostatočné informácie, aby oba typy lietadiel mohli byť prevádzkované v rovnakom vzdušnom priestore; poznamenáva, že Eurocontrol podporuje štáty pri rozvíjaní spoločného chápania súvisiacich otázok a pri podnecovaní harmonizácie v čo najväčšej miere;

20. domnieva sa, že zásadný význam má identifikácia bezpilotných lietadiel bez ohľadu na ich veľkosť; zdôrazňuje, že by sa mali nájsť riešenia, ktoré budú zohľadňovať rekreačné či komerčné účely, na ktoré sa bezpilotné lietadlá využívajú;

Riešenia do budúcnosti

21. je presvedčený, treba vypracovať jasný, harmonizovaný a primeraný európsky a celosvetový regulačný rámec, ktorý bude založený na posúdení rizík a nebude obsahovať neprimerané predpisy pre podniky, ktoré by odrádzali od investícií a inovácií v odvetví RPAS, pričom bude primerane chrániť občanov a vytvárať udržateľné a inovatívne pracovné miesta; domnieva sa, že dôkladné posudzovanie rizika by sa malo opierať o koncepciu operácií, ktorú vytvorila EASA, a malo by zohľadňovať charakteristiky RPAS (hmotnosť, rozsah pôsobnosti, rýchlosť) a povahu ich využitia (rekreačné alebo profesionálne účely); domnieva sa, že tento rámec by mal byť súčasťou dlhodobej perspektívy a zohľadňovať možný budúci vývoj a iné aspekty týchto technológií;
22. podporuje zámer Komisie zrušiť prah 150 kg a nahradiť ho uceleným a komplexným regulačným rámcom EÚ, ktorý by umožnil príslušným vnútroštátnym orgánom, kompetentným inštitúciám alebo združeniam, aby vykonávali vyhodnotenie a dohľad; domnieva sa, že primeranosť predpisov by sa mala doplniť potrebnou flexibilitou procesov a postupov;
23. je presvedčený, že v rozpočte agentúry EASA by sa mal zohľadniť vývoj jej právomocí v oblasti RPAS, aby sa zabezpečilo, že bude môcť vykonávať úlohy, ktoré jej boli zverené;
24. vyzýva Komisiu, aby zabezpečila, že pri formulovaní akejkoľvek politiky EÚ v oblasti RPAS sa zaručí ochrana súkromia a údajov, a to tým, že sa ako minimálna požiadavka stanoví povinnosť vypracovať posúdenia vplyvu a zabezpečiť ochranu súkromia už v štádiu návrhu a štandardnú ochranu súkromia;
25. vyjadruje znepokojenie nad potenciálnym nelegálnym a nebezpečným využitím RPAS (napr. úprava RPAS z civilného nástroja na zbraň používanú na vojenské či iné účely alebo využívanie RPAS na rušenie navigačných či komunikačných systémov); vyzýva Komisiu, aby podporovala rozvoj technológie potrebnej na zaistenie bezpečnosti, ochrany a súkromia pri prevádzkovaní RPAS, a to aj prostredníctvom finančných prostriedkov programu Horizont 2020 zameraných predovšetkým na výskum a vývoj systémov, technológií atď., ktoré možno použiť na posilnenie ochrany súkromia už v štádiu návrhu a štandardnej ochrany súkromia, a aby podporovala rozvoj technológií, ako sú technológie zisťovania a vyhýbania (detect and avoid), geofencing, technológie proti rušeniu či únosom, ako aj ochrana súkromia už v štádiu návrhu a štandardná ochrana súkromia, ktoré umožnia bezpečné používanie civilných RPAS;
26. podporuje inovatívne technológie v oblasti RPAS, ktoré majú obrovský potenciál, pokiaľ ide o vytváranie pracovných miest, a to najmä ekologických pracovných miest, pretože zahŕňajú široké spektrum profesií; nabáda na rozvoj a využívanie veľkého potenciálu, ktorý predstavuje zaangažovanie MSP, pokiaľ ide o služby zamerané na výrobu špecializovaných súčiastok a materiálu; zdôrazňuje, že je potrebné vytvárať a podporovať centrá pre zabezpečovanie kvalifikácie a odbornej prípravy;
27. domnieva sa, že predpisy na úrovni EÚ a na vnútroštátnej úrovni by mali jasne uvádzať

ustanovenia uplatniteľné na RPAS v súvislosti s vnútorným trhom a medzinárodným obchodom (výroba, predaj, nákup, obchod a používanie RPAS) a základné práva na ochranu súkromia a osobných údajov; je tiež presvedčený, že tieto predpisy by mali prispievať k náležitému presadzovaniu práva v oblasti ochrany súkromia a údajov a všetkých ostatných predpisov týkajúcich sa rôznych rizík a povinností spojených s prevádzkou RPAS, ako je napríklad trestné právo a právo v oblasti duševného vlastníctva, letectva a životného prostredia; zdôrazňuje, že je potrebné zaistiť, aby každá osoba prevádzkujúca RPAS bola informovaná o základných predpisoch, ktoré sa vzťahujú na používanie RPAS, a aby sa tieto predpisy konkrétne uvádzali v oznámení pre kupujúcich;

28. domnieva sa, že priemysel, regulačné orgány a obchodné subjekty musia spolupracovať, aby zaručili právnu istotu podporujúcu investície a predišli vzniku začarovaného kruhu, v ktorom je priemysel neochotný investovať do vývoja potrebných technológií bez toho, aby mal istotu, ako budú technológie regulované, zatiaľ čo regulačné orgány váhajú s vypracovaním noriem dovedty, kým odvetvie nepredstaví technológie na schválenie; zdôrazňuje, že MSP by mali byť skutočne prepojené s týmto procesom normalizácie;
29. domnieva sa, že prístup založený na posúdení rizika v súlade s vyhlásením z Rigy a koncepcia operácií, ktorú vytvorila EASA, sú pevným základom pre zaistenie bezpečnej prevádzky RPAS a že bude potrebné, aby európske regulačné požiadavky boli založené buď na individuálnom prístupe, alebo prístupe opierajúcom sa o typ/triedu podľa toho, čo je vhodnejšie, a aby zabezpečili vysokú úroveň bezpečnosti a interoperability; domnieva sa, že na zabezpečenie úspechu výrobcov a prevádzkovateľov RPAS je nevyhnutné, aby príslušný regulačný orgán potvrdil požiadavky týkajúce sa štandardizácie, ktoré vypracovala Európska organizácia pre zariadenia civilného letectva (EUROCAE);
30. je presvedčený, že budúce európske a celosvetové predpisy v oblasti RPAS by sa mali zaoberať otázkami, ktoré sa týkajú:
 - letovej spôsobilosti;
 - certifikačných špecifikácií;
 - komerčného a rekreačného používania;
 - identity bezpilotného lietadla a vlastníka/prevádzkovateľa;
 - schvaľovania výcvikových organizácií pre pilotov;
 - odbornej prípravy a vydávania preukazov spôsobilosti pilotov;
 - prevádzky;
 - zodpovednosti a poistenia;
 - ochrany údajov a súkromia;
 - geofencingu;
 - bezletových zón;

31. vyzýva členské štáty, aby zabezpečili, že odborná príprava poskytovaná profesionálnym používateľom a majiteľom RPAS bude zahŕňať osobitné školenia o ochrane údajov a súkromí a že sa na profesionálnych používateľov RPAS bude vzťahovať vzájomné uznávanie zo strany členských štátov s cieľom odstrániť všetky trhové obmedzenia;
32. zdôrazňuje, že RPAS lietajúce mimo vizuálneho kontaktu musia byť vybavené technológiou zisťovania a vyhýbania s cieľom odhaliť lietadlá využívajúce rovnaký vzdušný priestor, aby sa zaistilo, že RPAS neohrozia bezpečnosť lietadiel s posádkou a navyše zohľadnia husto osídlené oblasti a bezletové zóny, ako sú letiská, elektrárne, jadrové a chemické zariadenia a ďalšia kritická infraštruktúra; preto naliehavo žiada Komisiu, aby zabezpečila potrebné rozpočtové prostriedky na výskum a vývoj prostredníctvom spoločného podniku SESAR;
33. vyzýva Komisiu a príslušné orgány a spoločnosti, aby posilnili svoje programy výskumu a vývoja; domnieva sa, že vzhľadom na očakávaný ekonomický dosah tohto odvetvia by EÚ mala podporovať rozvoj európskych technológií, a to napríklad prostredníctvom programu Horizont 2020; požaduje, aby sa v rámci programov výskumu zohľadňoval aj rozvoj technológií zisťovania a zachytávania bezpilotných lietadiel;
34. pripomína, že európsky program globálneho navigačného satelitného systému EGNOS, ktorý zosilňuje signál GPS, bol certifikovaný pre civilné letectvo v roku 2011 a že v prípade programu Galileo sa v najbližších rokoch postupne začne prevádzková fáza; v tejto súvislosti sa domnieva, že moderný systém riadenia letovej prevádzky, ako aj aplikácie pre RPAS založené na európskych programoch GNSS pozitívne prispievajú k bezpečnej prevádzke RPAS;
35. konštatuje, že v súlade s prístupom založeným na posúdení rizika by RPAS mali byť vybavené identifikačným čipom a zaregistrované, aby sa zaistila sledovateľnosť, zodpovednosť a riadne vykonávanie predpisov týkajúcich sa občianskoprávnej zodpovednosti;
36. podporuje koncepciu operácií pre bezpilotné lietadlá, ktorú vytvorila EASA a ktorá vymedzuje tri rôzne kategórie RPAS a príslušné predpisy;
37. konštatuje, že presadzovanie právnych predpisov týkajúcich sa RPAS je kľúčom k bezpečnej a úspešnej integrácii RPAS do európskeho vzdušného priestoru;
38. vyzýva Komisiu a členské štáty, aby zabezpečili dostatočné prostriedky na presadzovanie právnych predpisov týkajúcich sa RPAS;
39. zdôrazňuje, že Spojené orgány pre stanovovanie pravidiel pre systémy bez posádky (JARUS) sú medzinárodným zoskupením s dobrovoľným členstvom, ktoré združuje vnútroštátne úrady civilného letectva z 22 krajín EÚ a krajín mimo EÚ a regionálne agentúry/orgány; pripomína, že zoskupeniu JARUS predsedá zástupca agentúry EASA, ktorá sa bude zaoberať budúcim nariadením o RPAS; poukazuje na to, že účelom zoskupenia JARUS je vytvárať technické, bezpečnostné a prevádzkové požiadavky na certifikáciu a bezpečnú integráciu veľkých a malých RPAS do vzdušného priestoru a na letiskách;
40. domnieva sa, že zoskupenie JARUS by mohlo zabezpečiť, aby všetky budúce predpisy EÚ boli koordinované s medzinárodnými opatreniami v iných krajinách, a to

prostredníctvom procesu vzájomného uznávania;

41. domnieva sa, že orgány členských štátov na ochranu údajov by mali spolupracovať v záujme výmeny údajov a najlepších postupov a zabezpečovať dodržiavanie existujúcich usmernení a nariadení v oblasti ochrany údajov, ako je napríklad smernica 95/46/ES;
42. zdôrazňuje skutočnosť, že orgány presadzovania práva a spravodajské služby musia pri využívaní RPAS dodržiavať základné právo na súkromie, ochranu údajov, slobodu pohybu a slobodu prejavu a že sa treba zaoberať prípadnými rizikami spojenými s takýmto využívaním RPAS tak pri sledovaní jednotlivcov a skupín, ako aj pri monitorovaní verejných priestoroch, napríklad hraníc;
43. domnieva sa, že orgány členských štátov na ochranu údajov by si mali vymieňať existujúce osobitné usmernenia pre ochranu údajov v súvislosti s komerčnými RPAS, a vyzýva členské štáty, aby dôkladne vykonávali právne predpisy na ochranu údajov spôsobom, ktorý úplne rozptýli obavy verejnosti o súkromie a zároveň nepovedie k neprimeranému administratívne zaťaženiu prevádzkovateľov RPAS;
44. rozhodne odporúča, aby sa súčasné diskusie medzi EÚ a vnútroštátnymi tvorcami politiky a regulačnými orgánmi, priemyslom, MSP a komerčnými prevádzkovateľmi otvorili a aby sa začala verejná debata s účasťou občanov a iných relevantných zainteresovaných strán, napríklad mimovládnych organizácií (vrátane organizácií na ochranu občianskych práv) a orgánov presadzovania práva, s cieľom zohľadniť a riešiť obavy týkajúce sa ochrany základných práv a povinností rôznych aktérov a výziev, s ktorými sa stretávajú pri zaisťovaní týchto práv a pri ochrane bezpečnosti občanov pri používaní RPAS;
45. zastáva názor, že Európsky parlament musí zaujať stanovisko pred tým, ako Komisia prijme balík opatrení v oblasti leteckej dopravy, čím odpovie na žiadosť priemyslu o poskytnutie jasných usmernení;
46. zdôrazňuje, že je potrebné zaviesť jasný právny rámec založený na relevantných kritériách, pokiaľ ide o používanie kamier a senzorov, a to najmä v prípade komerčných a súkromných RPAS, ktorý zabezpečí účinnú ochranu práva na súkromie a na ochranu údajov a zaisťuje bezpečnosť občanov so zreteľom na neustále sa zmenšujúce súčiastky RPAS, čo má za následok prenosnejšie a neodhaliteľné zariadenia;
47. vyzýva výbory TRAN a LIBE, aby zorganizovali spoločné vypočutie so zástupcami priemyslu, vnútroštátnych organizácií na ochranu súkromia, európskeho dozorného úradníka pre ochranu údajov, Komisie a MVO pôsobiacich v oblasti základných práv;
48. vyzýva Komisiu, aby zvažila zavedenie mechanizmu pravidelného podávania správ, ktoré by zohľadňovali technický vývoj, ako aj vývoj politik a najlepšie postupy na vnútroštátnej úrovni, zaoberali sa incidentmi spojenými s RPAS a poskytovali prehľad a hodnotenie regulačných prístupov na úrovni členských štátov s cieľom umožniť porovnanie a identifikovať najlepšie postupy;

o

o o

49. poveruje svojho predsedu, aby postúpil toto uznesenie Rade a Komisii.