

Czwartek, 29 października 2015 r.

P8_TA(2015)0390

Bezpieczne korzystanie ze zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (RPAS) w dziedzinie lotnictwa cywilnego**Rezolucja Parlamentu Europejskiego z dnia 29 października 2015 r. w sprawie bezpiecznego korzystania ze zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (RPAS), powszechnie znanych jako bezzałogowe statki powietrzne (UAV), w dziedzinie lotnictwa cywilnego (2014/2243(INI))**

(2017/C 355/09)

Parlament Europejski,

- uwzględniając komunikat Komisji z dnia 8 kwietnia 2014 r. pt. „Nowa era w dziejach lotnictwa – otwarcie rynku lotniczego na cywilne wykorzystanie zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych w bezpieczny i zrównoważony sposób” (COM(2014)0207),
 - uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 4 ust. 2 lit. g) i art. 16 oraz tytuł VI,
 - uwzględniając Kartę praw podstawowych Unii Europejskiej, a w szczególności jej art. 7 i 8,
 - uwzględniając dyrektywę 95/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 24 października 1995 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w zakresie przetwarzania danych osobowych i swobodnego przepływu tych danych,
 - uwzględniając opinię Europejskiego Inspektora Ochrony Danych w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady pt. „Nowa era w dziejach lotnictwa – otwarcie rynku lotniczego na cywilne wykorzystanie systemów zdalnie pilotowanych statków powietrznych w bezpieczny i zrównoważony sposób”,
 - uwzględniając końcowe sprawozdanie europejskiej grupy sterującej ds. RPAS pt. „Plan działania na rzecz integracji zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych w ramach europejskiego systemu lotnictwa cywilnego”,
 - uwzględniając deklarację z Rygi dotyczącą zdalnie sterowanych statków powietrznych (dronów) zatytułowaną „Kształtowanie przyszłości lotnictwa”,
 - uwzględniając sprawozdanie Izby Lordów pt. „Cywilne wykorzystanie dronów w UE”,
 - uwzględniając wniosek Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) zatytułowany „Concept of Operations for Drones – A risk based approach to regulation of unmanned aircraft” („Koncepcja prowadzenia operacji z wykorzystaniem dronów. Oparte na ryzyku podejście do uregulowania kwestii bezzałogowych statków powietrznych”),
 - uwzględniając konwencję chicagowską z dnia 7 grudnia 1944 r.,
 - uwzględniając art. 52 Regulaminu,
 - uwzględniając sprawozdanie Komisji Transportu i Turystyki oraz opinię Komisji Wolności Obywatelskich, Sprawiedliwości i Spraw Wewnętrznych (A8-0261/2015),
- A. mając na uwadze, że pasjonaci pilotują małe, sterowane drogą radiową modele statków powietrznych od wielu dziesięcioleci; mając na uwadze, że w ostatnich 15 latach miał miejsce gwałtowny wzrost wykorzystywania zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych (RPAS), znanych szerzej jako bezzałogowe statki powietrzne (UAV) lub drony; mając na uwadze, że szczególnie małe RPAS, przeznaczone zarówno do celów hobbistycznych, jak rekreacyjnych, stają się coraz popularniejsze;

Czwartek, 29 października 2015 r.

- B. mając na uwadze, że technologia opracowana pierwotnie do celów wojskowych jest obecnie stosowana także komercyjnie, co prowadzi do przesuwania granic ustawowych; mając na uwadze, że dziś RPAS stosowane do celów zawodowych przynoszą także znaczne korzyści w zakresie różnego rodzaju użycia cywilnego, a ich wartość dodana wzrasta wraz ze wzrostem odległości między statkiem powietrznym a pilotem (operacje powietrzne prowadzone poza zasięgiem wzroku); mając na uwadze, że zastosowania RPAS, bardzo różnorodne i mogące się w przyszłości objąć swoim zasięgiem dodatkowe dziedziny, mogą być wykorzystywane w szczególności do kontroli bezpieczeństwa i monitorowania infrastruktury (tory kolejowe, zapory i obiekty energetyczne), oceny katastrof naturalnych, wymagającej precyzji działalności rolniczej (rolnictwa odpowiedzialnego pod względem środowiskowym), produkcji medialnej, lotniczej analizy termicznej lub dostarczania przesyłek w rejonach odizolowanych; mając na uwadze, że w najbliższej przyszłości można przewidzieć szybki rozwój nowych zastosowań, co świadczy o innowacyjnym i dynamicznym charakterze sektora RPAS;
- C. mając na uwadze, że technologia RPAS może zastąpić bezpośrednią interwencję człowieka w niebezpiecznych warunkach;
- D. mając na uwadze, że istnieją dwa rodzaje zastosowania RPAS, a mianowicie RPAS stosowane do celów zawodowych i RPAS do użytku rekreacyjnego; podkreśla, że te dwie kategorie, które zasadniczo różnią się od siebie, powinny być regulowane odrębnymi przepisami zawartymi w tych samych ramach prawnych UE;
- E. mając na uwadze, że aktualne prawodawstwo UE przewiduje, iż – co do zasady – instytucją certyfikującą w odniesieniu do RPAS o maksymalnej masie startowej przekraczającej 150 kg jest obecnie Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). mając na uwadze, że RPAS o masie nieprzekraczającej 150 kg podlegają jurysdykcji poszczególnych państw członkowskich;
- F. mając na uwadze, że regulacje dotyczące RPAS istnieją bądź są opracowywane w Austrii, Chorwacji, Republice Czeskiej, Danii, Francji⁽¹⁾, Niemczech, Włoszech, Irlandii, Polsce, Hiszpanii i Zjednoczonym Królestwie⁽²⁾; mając na uwadze, że w Danii, Zjednoczonym Królestwie i Niderlandach działają już zatwierdzone szkoły lotnicze, a w Niderlandach i Zjednoczonym Królestwie ponad 500 osób posiada uprawnienia do pilotowania RPAS;
- G. mając na uwadze, że wszystkie przepisy dotyczące RPAS, jakie obowiązują w Europie, są dostosowane do prowadzenia oceny zagrożenia bezpieczeństwa, z jakim wiąże się poszczególne operacje; mając na uwadze, że przepisy dotyczące RPAS są raczej „ukierunkowane na operatora” i nie odzwierciedlają podejścia, zakładającego „ukierunkowanie na statek lotniczy”, jakie przyjmuje się w przypadku lotów załogowych; mając na uwadze, że ryzyko zależy nie tylko od rodzaju urzędzenia i jego charakterystyki (ciężar, prędkość itp.), lecz także od innych czynników, takich jak obszar, nad którym odbywają się przeloty, wysokość, doświadczenie operatora, konkretny rodzaj operacji i zdolność operatora do radzenia sobie z nieprzewidzianymi sytuacjami;
- H. mając na uwadze, że istnieje ogromny potencjał wzrostu gospodarczego w tym sektorze, od poziomu producenta do poziomu użytkownika końcowego, zarówno w przypadku dużych przedsiębiorstw, jak i łańcucha dostaw składającego się z tysięcy MŚP oraz innowacyjnych podmiotów rozpoczynających działalność gospodarczą; mając na uwadze, że konieczne jest utrzymanie światowej klasy norm produkcji i norm operacyjnych, przy jednoczesnym wspieraniu pierwszoplanowej roli Unii Europejskiej w tej dziedzinie;
- I. mając na uwadze, że w uznaniu szybkiego rozwoju tego rynku, RPAS są słusznie uwzględniane w istniejących programach z zakresu lotnictwa cywilnego, takich jak wspólne przedsięwzięcie w celu opracowania europejskiego systemu zarządzania ruchem lotniczym nowej generacji (SESAR) i program „Horyzont 2020”; mając na uwadze, że przemysł ten zainwestował już znaczne zasoby finansowe, a ułatwienie dostępu do finansowania dla MŚP, stanowiących największą część tego sektora, stanowiłoby bodziec do podwojenia inwestycji; mając na uwadze, że dodatkowe finansowanie na dalsze badania i rozwój będzie mieć kluczowe znaczenie dla wspierania tego nowego sektora i bezpiecznego włączenia RPAS w przestrzeń powietrzną;
- J. mając na uwadze, że nawet na tym wczesnym etapie państwa członkowskie, przemysł i Komisja uznały potencjał tego rynku i pragną podkreślić, że aby zapewnić konkurencyjność na rynku światowym, wszelkie ramy polityki muszą umożliwiać wzrost w przemyśle europejskim;

⁽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>

Czwartek, 29 października 2015 r.

- K. mając na uwadze rozległe możliwości w zakresie inwestycji, innowacji i tworzenia miejsc pracy w całym łańcuchu dostaw oraz korzyści dla społeczeństwa, jakie ten powstający rynek może stworzyć, przy jednoczesnym uznaniu konieczności zabezpieczenia interesu publicznego, co powinno w szczególności obejmować kwestie związane z ochroną prywatności i danych oraz rozliczalnością i odpowiedzialnością cywilną;
- L. mając na uwadze, że bez względu na potencjał gospodarczy RPAS ich rozwijanie się będzie jednym z najważniejszych wyzwań przyszłości w zakresie bezpieczeństwa sektora lotniczego oraz bezpieczeństwa osób i przedsiębiorstw;
- M. mając na uwadze, że Unia Europejska powinna jak najszybciej stworzyć ramy prawne dotyczące wyłącznie użycia RPAS w sektorze cywilnym;
- N. mając na uwadze, że europejskie ramy prawne powinny z jednej strony zapewnić sektorowi jak najlepsze warunki do dalszych innowacji i rozwoju, z drugiej zaś strony powinny zapewnić obywatelom skuteczną ochronę osób i mienia, jak również danych osobowych i prywatności;

Wymiar międzynarodowy

- 1. zauważa, że Stany Zjednoczone są powszechnie uznawane za wiodący rynek w zakresie wykorzystania RPAS, przy czym jest to wykorzystanie na potrzeby operacji wojskowych; podkreśla jednak, że liderem w sektorze cywilnym jest Europa – 2 500 operatorów pochodzi z Europy (400 ze Zjednoczonego Królestwa, 300 z Niemiec, 1 500 z Francji, 250 ze Szwecji itd.), natomiast z pozostałych rejonów świata wywodzi się ich 2 342, w związku z czym Europa powinna dołożyć wszelkich starań, aby dalej wzmacniać swoją silną konkurencyjną pozycję;
- 2. zwraca uwagę, że w Japonii funkcjonuje wielu operatorów RPAS, a kraj ten ma 20 lat doświadczenia w tym zakresie, przede wszystkim w działalności rolniczej z wykorzystaniem RPAS wymagającej precyzji, jak opryski upraw; przypomina, że było to pierwsze państwo, które dopuściło wykorzystanie technologii RPAS w działalności rolniczej w połowie lat 90., po czym w ciągu kilku lat liczba operatorów z wielokrotnością się;
- 3. zauważa, że przemysł wytwórczy Izraela działa bardzo aktywnie, jednak koncentruje się głównie na wojskowym zastosowaniu RPAS; podkreśla fakt, że zintegrowane cywilno-wojskowe służby żeglugi powietrznej ułatwiają obecnie włączenie RPAS do izraelskiej przestrzeni powietrznej;
- 4. zauważa, że Australia, Chiny (gdzie produkuje się wiele bardzo małych RPAS) i Południowa Afryka należą do grupy pozostałych 50 krajów, które obecnie opracowują RPAS;
- 5. podkreśla, że należy uznać światowy wymiar RPAS i wzywa Komisję do uwzględnienia tego faktu w pełni;

Aktualna sytuacja w państwach członkowskich UE

- 6. podkreśla, że wszystkie państwa członkowskie prowadzą określone działania w zakresie RPAS, w kontekście produkcji lub operacji;
- 7. podkreśla, że o ile nie zostanie przyznane odstępstwo, działalność operacyjna jest zgodna z prawem wyłącznie wtedy, gdy są ustanowione przepisy krajowe; przypomina, że podstawę dla takiego stanu rzeczy stanowi zasada ICAO, zgodnie z którą wszystkie operacje realizowane przez bezzałogowe pojazdy powietrzne muszą uzyskać specjalne zezwolenie⁽¹⁾;
- 8. zauważa, że brak zharmonizowanej regulacji na poziomie UE może utrudnić rozwój europejskiego rynku RPAS, zważywszy że zezwolenia udzielone na poziomie krajowym nie są zazwyczaj wzajemnie uznawane przez inne państwa członkowskie;

Kluczowe kwestie

- 9. uznaje, że sektor RPAS pilnie wymaga opracowania przepisów na szczeblu europejskim i światowym, aby zapewnić transgraniczny rozwój w tym obszarze; uznaje, że niezbędne są jasne unijne ramy prawne w celu zapewnienia inwestycji i rozwoju konkurencyjnego europejskiego sektora RPAS; zaznacza fakt, że jeżeli niezwłocznie nie zostaną podjęte żadne działania, istnieje ryzyko, że potencjał gospodarczy i korzystny wpływ RPAS nie zostaną w pełni wykorzystane;

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

Czwartek, 29 października 2015 r.

10. przypomina o gospodarczym znaczeniu tego sektora i podkreśla potrzebę opracowania odpowiednich strategii politycznych chroniących prywatność i zapewniających ochronę danych osobowych, pewność i bezpieczeństwo, a jednocześnie proporcjonalnych, tak by nie nakładać nadmiernego obciążenia na MŚP;

11. uważa, że jasne, skuteczne, pewne i szybko wprowadzone europejskie ramy prawne mogłyby przyspieszyć dyskusję nad opracowaniem światowych przepisów regulujących użycie dronów;

12. jest zdania, że w przyszłym prawodawstwie należy jasno rozróżnić użycie do celów zawodowych i użycie rekreacyjne zdalnie kierowanych bezzałogowych systemów powietrznych;

13. podkreśla, że we wszystkich działaniach i zasadach dotyczących RPAS bezpieczeństwo i ochrona mają pierwszorzędne znaczenie i muszą być współmierne do ryzyka; uważa, że przyszłe europejskie ramy prawne powinny być dostosowane do specyficznego ryzyka związanego z lotami poza zasięgiem wzroku, nie zniechęcając jednocześnie do takich lotów;

14. zaznacza fakt, że kwestia ochrony danych i prywatności ma także kluczowe znaczenie w promowaniu szerokiego poparcia społeczeństwa dla użytkowania RPAS do celów cywilnych, a w konsekwencji ma też kluczowe znaczenie w ułatwieniu wzrostu i bezpiecznej integracji RPAS w lotnictwie cywilnym, przy ścisłym przestrzeganiu dyrektywy 95/46/WE w sprawie ochrony danych, prawa do ochrony prywatności zapisanego w art. 7 Karty praw podstawowych UE, prawa do ochrony danych osobowych zapisanego w art. 8 wspomnianej karty oraz art. 16 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE); wzywa Komisję i państwa członkowskie do zadbania, by przy opracowywaniu wszelkich strategii politycznych UE dotyczących RPAS uwzględniane były gwarancje ochrony prywatności i ochrony danych, zgodnie z zasadami konieczności i proporcjonalności; w związku z powyższym wzywa Komisję do wspierania opracowywania norm dotyczących pojęć uwzględnienia ochrony prywatności już w fazie projektowania oraz domyślnej ochrony prywatności;

15. zgadza się z pięcioma kluczowymi zasadami mającymi zastosowanie do opracowywania RPAS w przyszłości wskazanymi w deklaracji z Rygi i w pełni je popiera:

- należy traktować RPAS jako nowy rodzaj statku lotniczego i przewidzieć proporcjonalne przepisy ustalone na podstawie ryzyka, z jakim wiążą się poszczególne operacje;
- należy opracować przepisy UE w zakresie bezpiecznego świadczenia usług RPAS, aby umożliwić przemysłowi inwestycje;
- należy rozwijać technologię i opracowywać normy w celu umożliwienia pełnego włączenia RPAS do europejskiej przestrzeni lotniczej;
- akceptacja społeczna ma kluczowe znaczenie dla wzrostu w dziedzinie usług RPAS;
- operator danego RPAS odpowiada za jego wykorzystanie;

16. podkreśla, że w krótkim okresie, z perspektywy zarządzania ruchem lotniczym, procedury operacyjne zostały już wdrożone i pozwalają RPAS na loty poza konkretne ograniczone obszary; przypomina, że wiele cywilnych i wojskowych RPAS lata specjalnie przeznaczonymi do tego korytarzami, co zwiększa zwyczajowe kryterium odległości stosowane zazwyczaj dla załogowych statków powietrznych;

17. zaznacza, że loty „poza zasięgiem wzroku” są ważne dla rozwoju sektora; uważa, że prawodawstwo europejskie musi popierać ten tryb działania;

18. przyznaje, że wpływ RPAS na ruch załogowy jest ograniczony ze względu na niewielkie stosowanie RPAS w stosunku do załogowych statków powietrznych; odnotowuje jednak, że naciski na zarządzanie ruchem lotniczym mogą się zwiększyć ze względu na oczekiwany wzrost zainteresowania wykorzystaniem RPAS do celów sportowych i rekreacyjnych, które może w pewnych okolicznościach stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa ruchu powietrznego, a także wzywa do uwzględnienia tego czynnika przez właściwe organy i w przyszłych przepisach unijnych w celu zapewnienia stałych wydajnych norm zarządzania ruchem lotniczym we wszystkich państwach członkowskich;

Czwartek, 29 października 2015 r.

19. zaznacza fakt, że rozwiązania techniczne i regulacyjne powinny umożliwić RPAS korzystanie z przestrzeni powietrznej obok wszystkich innych użytkowników przestrzeni powietrznej, nie narzucając tym ostatnim nowych wymogów w zakresie wyposażenia; zauważa, że istnieje duża liczba małych RPAS prowadzących operację na wysokości poniżej 500 stóp, razem z załogowymi statkami powietrznymi; podkreśla, że mimo iż instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej nie świadczą usług kontroli ruchu lotniczego na tych wysokościach, mają jednak obowiązek zapewnienia wystarczających informacji dla obu rodzajów statków powietrznych, by mogły one współistnieć w tej samej przestrzeni powietrznej; zauważa, że EUROCONTROL wspiera państwa w największym możliwym zakresie w tworzeniu wspólnego porozumienia w kwestiach, o których mowa, oraz w zwiększaniu harmonizacji;

20. uważa, że kluczowa jest sprawa znakowania dronów, niezależnie od ich rozmiaru; podkreśla, że należy znaleźć rozwiązania biorące pod uwagę rekreacyjny lub komercyjny charakter użycia dronów;

Rozwiązania na przyszłość

21. uważa, że, opierając się na ocenie ryzyka, należy opracować jasne, zharmonizowane i proporcjonalne europejskie ramy regulacyjne, pozbawione uciążliwych regulacji obowiązujących przedsiębiorstwa, które zniechęcałyby je do inwestowania i wprowadzania innowacji w sektorze RPAS, a jednocześnie zapewniające odpowiednią ochronę obywatelom i tworzące zrównoważone i innowacyjne miejsca pracy; uważa, że należy przeprowadzić szczegółową ocenę ryzyka na podstawie tzw. koncepcji operacji ustanowionych przez EASA, z uwzględnieniem właściwości RPAS (wagi, zakresu operacji, prędkości) i charakteru ich użytkowania (w celach rekreacyjnych lub zawodowych); uważa, że owe ramy powinny wpisywać się w perspektywę długoterminową, biorąc pod uwagę możliwy rozwój i inne aspekty tych technologii w przyszłości;

22. popiera zamiar Komisji związany z usunięciem progu 150 kg i zastąpieniem go spójnymi, kompleksowymi unijnymi ramami regulacyjnymi, które umożliwiłyby właściwym organom krajowym, wyspecjalizowanym organom lub stowarzyszeniom wykonywanie działań związanych z zatwierdzaniem i nadzorem; uważa, że proporcjonalność tych przepisów powinna iść w parze z konieczną elastycznością procesów i procedur;

23. uważa, że rozwijanie kompetencji EASA w kwestii RPAS powinno zostać uwzględnione w budżecie tej agencji, aby dopilnować, że będzie mogła ona realizować zadania, które zostały jej powierzone;

24. wzywa Komisję do zadbania, by przy opracowywaniu wszelkich strategii politycznych UE dotyczących RPAS uwzględniane były gwarancje ochrony prywatności i ochrony danych dzięki wprowadzeniu jako minimalnego wymogu obowiązku przeprowadzenia oceny skutków, uwzględniania ochrony prywatności już w fazie projektowania i domyślnej ochrony prywatności;

25. jest zaniepokojony potencjałem nielegalnego i niebezpiecznego wykorzystania RPAS (np. RPAS przekształcane z urządzeń cywilnych w broń wykorzystywaną do celów wojskowych lub innych bądź RPAS wykorzystywane do zakłócania systemów nawigacji lub komunikacji); wzywa Komisję do wspierania rozwoju technologii niezbędnych do zapewnienia bezpieczeństwa i poszanowania prywatności podczas wykorzystywania RPAS, między innymi za pośrednictwem środków przeznaczonych na program „Horyzont 2020”, skierowanych przede wszystkim na badania naukowe i rozwój systemów, technologii itp., które mogą być wykorzystywane do zwiększenia ochrony prywatności już w fazie projektowania i domyślnej ochrony prywatności, oraz do wspierania rozwoju technologii takich jak technologia wykrywania i unikania, geofencing, systemy przeciwwzakłóceńowe i chroniące przed przejęciem RPAS, a także do ochrony prywatności już w fazie projektowania i domyślnej ochrony prywatności umożliwiających bezpieczne wykorzystanie RPAS w celach cywilnych;

26. popiera innowacyjne technologie związane z RPAS, mające ogromny potencjał tworzenia miejsc pracy, w szczególności ekologicznych miejsc pracy, gdyż obejmują one zawody z bardzo różnych dziedzin; zachęca do rozwinięcia i zbadania ogromnego potencjału zaangażowania MŚP w usługi związane z produkcją specjalistycznych części i materiałów; podkreśla potrzebę zorganizowania i wspierania centrów nadawania kwalifikacji oraz prowadzenia szkoleń;

27. uważa, że przepisy na szczeblu UE i na szczeblu krajowym powinny wyraźnie wskazywać postanowienia mające zastosowanie do RPAS w kontekście rynku wewnętrznego, handlu międzynarodowego (produkcja, sprzedaż, nabywanie, handel i wykorzystanie RPAS) oraz praw podstawowych do poszanowania prywatności i ochrony danych; uważa także, że przepisy te powinny przyczynić się do prawidłowego egzekwowania aktów prawnych o ochronie prywatności i ochronie danych oraz wszelkich innych obowiązujących przepisów dotyczących ryzyka i odpowiedzialności związanych z lotami

Czwartek, 29 października 2015 r.

RPAS, takich jak prawo karne, prawo własności intelektualnej, prawo lotnicze i środowiskowe; podkreśla potrzebę zapewnienia, by każda osoba korzystająca z RPAS została zapoznana z podstawowymi przepisami dotyczącymi korzystania z niego oraz by przepisy te były wyszczególnione w zawiadomieniu do osób nabywających RPAS;

28. uważa, że przemysł, organy regulacyjne i podmioty gospodarcze muszą współpracować, aby zapewnić pewność prawa sprzyjającą inwestycjom i aby uniknąć problemu „jajka i kury”, gdzie przemysł niechętnie inwestuje w rozwój niezbędnych technologii, nie mając pewności, w jaki sposób będą one regulowane, natomiast organy regulacyjne niechętnie opracowują nowe normy do chwili przedstawienia przez przemysł technologii celem zatwierdzenia; nalega, aby MŚP zostały faktycznie włączone w ten proces ustawodawczy;

29. uważa, że podejście oparte na ryzyku zgodne z deklaracją z Rygi i koncepcja operacji opracowana przez EASA stanowią solidną podstawę, aby zapewnić bezpieczne działanie RPAS, zaś wymogi regulacyjne będą musiały opierać się na podejściu indywidualnym albo na podejściu opartym na rodzaju/klasie, w zależności od tego, które z nich jest stosowne, i będą zapewniać wysoki poziom bezpieczeństwa i interoperacyjności; uważa, że aby zapewnić sukces producentów i operatorów RPAS, ważne jest, by wymogi Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego (EUROCAE) w zakresie standaryzacji były zatwierdzane przez stosowne organy regulacyjne;

30. uważa, że przyszłe europejskie i światowe zasady dotyczące RPAS winny poruszać kwestie obejmujące:

- zdatność do lotu;
- specyfikacje certyfikacyjne;
- użycie komercyjne i rekreacyjne;
- identyfikację dronu i właściciela/operatora;
- zgodę ze strony organizacji szkoleniowych dla pilotów;
- szkolenie i licencjonowanie pilotów;
- działania;
- odpowiedzialność i ubezpieczenia;
- ochronę danych i prywatności;
- monitorowanie granic obszarów (ang. geofencing);
- strefy zakazu lotów;

31. zwraca się do państw członkowskich, o zadbanie o to, by w ramach szkoleń skierowanych do zawodowych użytkowników i właścicieli RPAS prowadzone było specjalne szkolenie na temat ochrony danych i prywatności oraz by zawodowi użytkownicy RPAS podlegali zasadzie wzajemnego uznawania przez państwa członkowskie w celu wyeliminowania ograniczeń rynkowych;

32. podkreśla, że RPAS wykorzystywane w operacjach powietrznych prowadzonych poza zasięgiem wzroku muszą być wyposażone w technologię wykrywania i omijania obiektów, umożliwiającą zidentyfikowanie statku powietrznego korzystającego z tej samej przestrzeni powietrznej, co zagwarantuje, że RPAS nie będą zagrażały bezpieczeństwu załogowych statków powietrznych, a także będą uwzględniały obszary gęsto zaludnione, strefy zakazu lotów, takie jak lotniska, elektrownie jądrowe, zakłady chemiczne i innego rodzaju infrastrukturę krytyczną; apeluje zatem do Komisji o zapewnienie koniecznych środków budżetowych na badania i rozwój w ramach wspólnego przedsięwzięcia SESAR;

Czwartek, 29 października 2015 r.

33. wzywa Komisję oraz zainteresowane organy i przedsiębiorstwa do rozwijania programów badawczych i rozwojowych; uważa, że wobec spodziewanych przemian gospodarczych w tym sektorze UE powinna wspierać rozwój europejskich technologii, na przykład za pośrednictwem programu „Horyzont 2020”; wzywa również do uwzględnienia w programach badawczych rozwoju technologii wykrywania i wychwytywania dronów;
34. przypomina, że europejski program globalnego systemu nawigacji satelitarnej (GNSS) EGNOS wzmacniający sygnał GPS otrzymał certyfikację dla lotnictwa cywilnego w 2011 r. oraz że system Galileo w ciągu najbliższych kilku lat stopniowo będzie wchodził w fazę eksploatacji; w związku z powyższym uważa, że zaawansowany system zarządzania ruchem lotniczym oraz aplikacje dla RPAS oparte na europejskich programach GNSS w pozytywny sposób przyczynią się do bezpiecznej eksploatacji RPAS;
35. odnotowuje, że zgodnie z podejściem opartym na ryzyku RPAS powinny być wyposażone w identyfikator chipowy i zarejestrowane, tak aby zapewnić możliwość ich śledzenia, ustalenie odpowiedzialności i właściwe wdrożenie przepisów dotyczących odpowiedzialności cywilnej;
36. popiera zatem koncepcję eksploatacji dronów opracowaną przez EASA, która określa trzy różne kategorie RPAS i odpowiadające im zasady;
37. zwraca uwagę, że egzekwowanie prawodawstwa dotyczącego RPAS ma kluczowe znaczenie dla bezpiecznego i pomyślnego włączenia RPAS w europejską przestrzeń powietrzną;
38. apeluje do Komisji i państw członkowskich o zapewnienie wystarczających środków egzekwowania prawodawstwa w sprawie RPAS;
39. podkreśla, że zrzeczenie władz ds. tworzenia przepisów o systemach bezzałogowych (JARUS) to organ międzynarodowy, w którym członkostwo jest dobrowolne, zrzeszający krajowe organy lotnictwa cywilnego z państw 22 państw z UE i spoza UE oraz organy/władze regulacyjne; przypomina, że przewodniczącym JARUS jest przedstawiciel EASA, czyli agencji która będzie się zajmować się kwestią przyszłych regulacji dotyczących RPAS; przypomina, że celem zrzeczenia JARUS jest opracowywanie wymogów technicznych, operacyjnych i wymogów dotyczących bezpieczeństwa w zakresie certyfikacji dużych i małych RPAS i ich bezpiecznego włączenia do przestrzeni powietrznej i lotnisk;
40. uważa, że zrzeczenie JARUS mogłoby zagwarantować – dzięki procedurze wzajemnego uznawania – by wszelkie przepisy UE przyjęte w przyszłości były skoordynowane z międzynarodowymi ustaleniami poczynionymi w innych państwach;
41. uważa, że organy ds. ochrony danych poszczególnych państw członkowskich powinny współpracować ze sobą z myślą o wymianie danych i najlepszych rozwiązań oraz zapewnieniu zgodności z istniejącymi wytycznymi dotyczącymi ochrony danych, takimi jak dyrektywa 95/46/WE;
42. podkreśla, że, korzystając z RPAS, organy ścigania i służby wywiadowcze muszą przestrzegać podstawowych praw do prywatności, ochrony danych osobowych, swobody przemieszczania się i wolności słowa oraz że należy reagować na potencjalne zagrożenia związane z wykorzystywaniem RPAS zarówno do inwigilacji jednostek i grup, jak i do monitorowania przestrzeni publicznych, takich jak granice;
43. wierzy, że organy ds. ochrony danych państw członkowskich powinny wymieniać się istniejącymi szczególnymi wytycznymi w zakresie ochrony danych odnoszącymi się do komercyjnych RPAS, i wzywa państwa członkowskie do dokładnego wdrożenia przepisów dotyczących ochrony danych, w taki sposób, by zarówno w pełni rozwiewały one wątpliwości opinii publicznej dotyczące prywatności, jak i nie prowadziły do nałożenia nieproporcjonalnych obciążeń administracyjnych na operatorów RPAS;
44. zdecydowanie zaleca, by obecne dyskusje między UE a krajowymi decydentami politycznymi i regulatorami, przemysłem, MŚP i podmiotami handlowymi zostały upublicznione i by podjęta została debata publiczna z udziałem obywateli i innych zainteresowanych podmiotów, takich jak organizacje pozarządowe (w tym organizacje działające na rzecz praw obywatelskich) oraz organy ścigania prawa, w celu wzięcia pod uwagę i uregulowania problemów związanych z ochroną praw podstawowych oraz odpowiedzialnością i wyzwaniem, z jakimi mierzą się poszczególne podmioty w celu zapewnienia poszanowania tych praw i ochrony bezpieczeństwa obywateli w związku wykorzystaniem RPAS;

Czwartek, 29 października 2015 r.

45. uważa, że Parlament musi przyjąć swoje stanowisko przed przyjęciem przez Komisję pakietu lotniczego, reagując w ten sposób na apel przemysłu o stworzenie jasnych wytycznych;
46. podkreśla konieczność stworzenia jasnych ram prawnych opartych na odpowiednich kryteriach dotyczących korzystania z kamer i czujników, przede wszystkim w komercyjnych i prywatnych RPAS, które zapewniłyby skuteczną ochronę prywatności oraz bezpieczeństwo obywateli, biorąc pod uwagę coraz mniejsze rozmiary elementów RPSA, co prowadzi do powstania bardziej mobilnych i niewykrywalnych urządzeń;
47. apeluje do komisji TRAN i LIBE o zorganizowanie wspólnego wysłuchania, na które zaproszeni zostaną przedstawiciele przemysłu, krajowych organów odpowiedzialnych za ochronę życia prywatnego, a także przedstawiciele Europejskiego Inspektora Ochrony Danych, Komisji i organizacji pozarządowych działających w dziedzinie praw podstawowych;
48. apeluje do Komisji o rozważenie wprowadzenia mechanizmu systematycznej sprawozdawczości, który uwzględniałby postęp technologiczny oraz zmiany strategii politycznych i najlepsze praktyki na szczeblu krajowym i który rozwiązywałby również problemy wynikające z incydentów z wykorzystaniem RPAS, a także o przedstawienie przeglądu i oceny podejść regulacyjnych stosowanych w państwach członkowskich, w celu ich porównania i określenia najlepszych praktyk;

o

o o

49. zobowiązuje swojego przewodniczącego do przekazania niniejszej rezolucji Radzie oraz Komisji.
-