

**Opinia Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Nowa era w dziejach lotnictwa. Otwarcie rynku lotniczego na cywilne wykorzystanie systemów zdalnie pilotowanych statków powietrznych w bezpieczny i zrównoważony sposób”**

COM(2014) 207 final

(2015/C 012/14)

Sprawozdawca: **Jan SIMONS**

Dnia 15 maja 2014 r. Komisja Europejska, działając na podstawie art. 304 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, postanowiła zasięgnąć opinii Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego w sprawie

*komunikatu Komisji do Parlamentu Europejskiego i Rady „Nowa era w dziejach lotnictwa. Otwarcie rynku lotniczego na cywilne wykorzystanie systemów zdalnie pilotowanych statków powietrznych w bezpieczny i zrównoważony sposób”*

COM(2014) 207 final.

Sekcja Transportu, Energii, Infrastruktury i Społeczeństwa Informacyjnego, której powierzono przygotowanie prac Komitetu w tej sprawie, przyjęła swoją opinię 1 października 2014 r.

Jako wkład w te prace Komisja Konsultacyjna ds. Przemian w Przemysle opracowała opinię uzupełniającą (sprawozdawca: Jan SIMONS, współsprawozdawca: Marcel PHILIPPE), którą przyjęła 16 września 2014 r.

Na 502. sesji plenarnej w dniach 15–16 października 2014 r. (posiedzenie z 15 października) Europejski Komitet Ekonomiczno-Społeczny przyjął 168 głosami – 8 osób wstrzymało się od głosu – następującą opinię:

## 1. Wnioski i zalecenia

1.1 Europa ma wyjątkowo sprzyjające warunki ku temu, by korzystać z atutów rozwijającego się sektora zdalnie pilotowanych statków powietrznych (Remotely Piloted Aerial System, RPAS), który może dodatnio wpłynąć na zatrudnienie i wzmocnić pozycję Europy jako centrum doskonałości w dziedzinie technologii i rozwoju. Istniejące już europejskie instrumenty na rzecz finansowania MŚP mogą sprzyjać dalszemu rozwojowi branży RPAS.

1.2 Pojęcia RPAS i UAV (Unmanned Aviation Vehicle, bezzałogowy statek powietrzny) pochodzą z regulacji Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). ICAO nie stosuje określenia „dron”, choć wyrażenie to jest zakorzenione w powszechnym użyciu. Aby uniknąć niejasności prawnych, także w kwestii odpowiedzialności i ubezpieczenia, zaleca się jednak, by na szczeblu europejskim w miarę możliwości przyjąć terminologię ICAO.

1.3 Powszechnie uznaje się, że RPAS należy w pełni zintegrować z funkcjonującymi już formami lotnictwa, w tym w zakresie rozpoznania i identyfikacji każdego statku powietrzego. Ponadto zwłaszcza w Europie istotnym czynnikiem jest rosnące zainteresowanie komercyjnymi zastosowaniami dla mniejszych RPAS o masie poniżej 150 kg.

1.4 Wykorzystywanie zwłaszcza mniejszych RPAS do celów komercyjnych będzie wymagało dalszych dostosowań (np. większych ograniczeń w zakresie odpowiedzialności wobec osób trzecich, wprowadzenia niższych kategorii wagowych dla RPAS poniżej 500 kg, dostosowania poziomów ryzyka związanego z charakterystyką lotu bardzo małych RPAS itp.).

1.5 Jednym z podstawowych warunków stosowania mniejszych RPAS są zharmonizowane przepisy w zakresie bezpieczeństwa i szkoleń, dotyczące zwłaszcza podmiotów RPAS, a także odpowiednie przepisy i gwarancje w dziedzinie ochrony prywatności, ochrony danych, odpowiedzialności oraz ubezpieczenia. Wymaga to zatem nowych lub bardziej zaostrzonych norm zarówno dla zastosowań prywatnych, jak i komercyjnych, np. identyfikacji mniejszych RPAS, ochrony przed atakami hakerskimi lub przed przejściem kontroli przez osoby trzecie. W tym kontekście zaleca się Komisji przyjęcie proaktywnego podejścia.

1.6 Komitet w pełni podziela cel komunikatu Komisji <sup>(1)</sup>, aby przedstawić, w jaki sposób należy stworzyć w UE klimat inwestycyjny, który wyjątkowo sprzyja zarówno produkcji RPAS, jak i ich eksploatacji. Zwraca też szczególną uwagę na idące za tym pozytywne skutki dla zatrudnienia bezpośredniego i pośredniego oraz ogólny wzrost produktywności.

1.7 Z myślą o przyszłości Europa będzie musiała koordynować rozwój technologii cywilnych i wojskowych w tej dziedzinie, wykorzystując wszelkie możliwe synergie.

1.8 Potrzeba poza tym jak najdokładniejszego obrazu ruchu powietrznego RPAS w powiązaniu z wszystkimi będącymi w obiegu statkami powietrznymi. W tym celu trzeba sięgnąć po odpowiednie narzędzia.

## 2. Wprowadzenie

2.1 RPAS już od wielu lat są wykorzystywane zarówno do celów wojskowych, jak i cywilnych. Jednak zasadnicza dyskusja na temat ich zastosowań komercyjnych oraz ich włączenia w cywilny ruch lotniczy i na temat powiązanych kwestii bezpieczeństwa, takich jak ustawodawstwo, certyfikacja i szkolenia, a także kwestii ochrony prywatności, odpowiedzialności i ubezpieczenia rozpoczęła się dopiero niedawno. Stosowanie RPAS może doprowadzić w społeczeństwie do przełomu porównywalnego w pewnym stopniu do internetu, który powstał jako technologia wojskowa, a następnie został dostosowany i upowszechniony, zmieniając wiele dotychczasowych zawodów oraz tworząc nowe.

2.2 Zwłaszcza w sektorze cywilnych RPAS obserwuje się bardzo dynamiczny wzrost pod względem liczby, wielkości i masy maszyn oraz różnorodności zastosowań, których ilość stale rośnie. Obecnie zidentyfikowano już pięć znaczących rynków: rekreacja, informacja i media, nadzór i kontrola (instalacje energii elektrycznej, rurociągi, zakłady przemysłowe), nauki o Ziemi (rolnictwo, środowisko naturalne) oraz bezpieczeństwo cywilne (akcje poszukiwawcze i ratownicze, zanieczyszczenie, działalność policji, kontrola tłumy itd.).

2.3 Dostępność tańszych, wysoce elastycznych i mniej inwazyjnych RPAS sprawi, że tylko częściowo przejmą one rolę załogowych statków powietrznych, zwłaszcza helikopterów. Jednak w większości przypadków wykorzystywanie RPAS będzie wiązało się z licznymi nowymi zastosowaniami małych, niezwykle uniwersalnych i ekonomicznych narzędzi powietrznych. W ten sposób powstaną nowe zastosowania mające bezpośrednie i pośrednie skutki dla zatrudnienia i dla całej gospodarki, takie jak np. wzrost produktywności.

2.4 Nie należy się już zastanawiać, czy powinno nastąpić włączenie RPAS do lotnictwa w obecnym kształcie, lecz kiedy i na jakich warunkach powinno to nastąpić. Ponadto zwłaszcza w Europie istotnym czynnikiem jest rosnące zainteresowanie komercyjnymi zastosowaniami dla mniejszych RPAS o masie poniżej 150 kg.

2.5 Z tego względu w procesie integracji RPAS należy zawczasu zająć się tymi zagadnieniami zarówno na szczeblu europejskim, jak i w porozumieniu z ICAO. Dla społecznej akceptacji RPAS w Europie i na innych kontynentach kluczowe znaczenie będą miały kwestie bezpieczeństwa i ochrony prywatności oraz zharmonizowane przepisy prawa.

2.6 W swym komunikacie <sup>(2)</sup> Komisja dobrze i dość wyczerpująco przedstawiła tę problematykę, a także obecną sytuację, zwłaszcza jeśli chodzi o stosowanie mniejszych RPAS w Europie, oraz proponowane inicjatywy regulacyjne.

<sup>(1)</sup> „Nowa era w dziejach lotnictwa. Otwarcie rynku lotniczego na cywilne wykorzystanie systemów zdalnie pilotowanych statków powietrznych w bezpieczny i zrównoważony sposób”; COM(2014) 207 final z 8 kwietnia 2014 r.

<sup>(2)</sup> Tamże.

### 3. Treść komunikatu Komisji

3.1 Szacuje się, że w 2050 r. lotnictwo cywilne dysponować będzie wieloma rodzajami statków powietrznych, niekiedy bardzo się od siebie różniącymi. Niektóre z nich wciąż będą latały z załogą, inne zaś będą bezzałogowe. Dlatego tak istotne jest utworzenie rynku europejskiego dla RPAS, zwanych inaczej dronami. Drony stanowią część szerszej kategorii bezzałogowych systemów powietrznych (UAS), które mogą zostać zaprogramowane tak, aby wykonać lot samodzielnie. Z kolei RPAS są sterowane przez pilota na odległość.

3.2 W technologii tej dokonał się dynamiczny rozwój i jest już ona gotowa do innych zastosowań niż czysto wojskowe. RPAS powinny zatem móc latać w niewydzielonej przestrzeni powietrznej, aby uczestniczyć w normalnym cywilnym ruchu lotniczym. Dotąd technologię tę wykorzystywano np. w fotografii czy w monitorowaniu infrastruktury, jednak w dalszej perspektywie można by ją stosować także w transporcie towarów lub osób.

3.3 Komisja przedstawiła swoje stanowisko na temat objęcia RPAS polityką ramową na szczeblu europejskim oraz na temat rozwijania rynku RPAS w taki sposób, by zabezpieczyć przy tym interes publiczny. Kształtowanie ram regulacyjnych oraz wysiłki w zakresie badań i rozwoju powinny opierać się na działaniach szeregu podmiotów, m.in.:

- Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA);
- krajowych organów lotnictwa cywilnego;
- Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego (EUROCAE);
- Eurocontrol;
- zrzeczenia władz ds. tworzenia przepisów o systemach bezzałogowych (JARUS).

3.4 Bezpieczeństwo jest priorytetem polityki UE w dziedzinie lotnictwa. Obecne prawodawstwo utrudnia rozwój wspólnego rynku europejskiego, ponieważ krajowe zezwolenia nie są wzajemnie uznawane przez państwa członkowskie, a tym samym nie są uznawane w całej Europie. Ramy prawne powinny odzwierciedlać różnorodność statków powietrznych i w pierwszej kolejności powinny skupić się na tych technologiach, które są już wystarczająco ugruntowane. Bardziej szczegółowe środki regulacyjne można wprowadzać krok po kroku, stopniowo dopuszczając realizację coraz bardziej złożonych operacji RPAS.

3.5 Niektóre z technologii niezbędnych dla bezpiecznej integracji RPAS nie są jeszcze dostępne. Dlatego wysiłki w zakresie badań i rozwoju, podejmowane przez rozmaite podmioty, powinny zmierzać do dalszego rozwijania tych właśnie technologii. Chodzi tu przede wszystkim o sterowanie, technologie antykolizyjne, ochronę przed różnego rodzaju atakami, o przejrzyste i zharmonizowane procedury awaryjne, zdolność decyzyjną zapewniającą przewidywalne trasy lotów oraz o kwestie czynnika ludzkiego.

3.6 Oczywiście istotne jest także zagwarantowanie bezpieczeństwa danych emitowanych przez RPAS i danych im przekazywanych. Należy ponadto zapewnić bezpieczne przekazywanie danych, które dla optymalnego funkcjonowania systemu wymieniają między sobą różni operatorzy.

3.7 Operacje RPAS nie mogą prowadzić do naruszeń praw podstawowych, takich jak prawo do poszanowania życia prywatnego. Gromadząc dane, należy przestrzegać przepisów dotyczących ich ochrony, określonych w dyrektywie 95/46/WE w sprawie ochrony danych oraz w decyzji ramowej 2008/977. Otwarcie rynku lotniczego na RPAS będzie wymagać zatem przeprowadzenia oceny środków niezbędnych do zapewnienia poszanowania praw podstawowych.

3.8 Jako że wypadki mogą się zawsze zdarzyć, trzeba także pomyśleć o regulacjach w zakresie ubezpieczenia i odszkodowań. Komisja oceni, czy konieczne jest dostosowanie obecnych regulacji. Będzie wspierać rozwój rynku RPAS i konkurencyjność przedsiębiorstw tego sektora, liczącego wiele MSP i podmiotów rozpoczynających działalność gospodarczą.

### 4. Uwagi ogólne

4.1 Choć RPAS już od dłuższego czasu są wykorzystywane w celach wojskowych i cywilnych, i zwłaszcza w ostatnich latach obserwuje się dynamiczny rozwój w tej dziedzinie, to jednak dyskusja na temat jej uregulowania i nadzorowania na szczeblu międzynarodowym i krajowym rozpoczęła się dopiero niedawno.

4.2 Obecne nazewnictwo bezzałogowych cywilnych bądź wojskowych statków powietrznych jest bardzo zróżnicowane: mówi się o dronach, bezzałogowych statkach powietrznych (UAV), bezzałogowych systemach powietrznych (UAS), systemach zdalnie pilotowanych statków powietrznych (RPAS) lub o zdalnie pilotowanych statkach powietrznych (RPA). Określenia te nie zawsze odzwierciedlają charakterystyczne cechy poszczególnych maszyn czy systemów. Termin „dron” wywodzi się z wojskowości, ale niekiedy jest również używany w kontekście zastosowań cywilnych.

4.3 Pojęcia „RPAS” i „RPA” pochodzą z regulacji ICAO (Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego), co jest próbą nawiązania do istniejących już regulacji w zakresie załogowych statków powietrznych. Podręcznik ICAO na temat RPAS definiuje RPA jako określony rodzaj bezzałogowych statków powietrznych. Wszystkie bezzałogowe cywilne statki powietrzne podlegają przepisom art. 8 konwencji chicagowskiej<sup>(3)</sup>. ICAO nie stosuje określenia „dron”. Aby uniknąć niejasności, także w kwestii odpowiedzialności i ubezpieczenia, zaleca się, by na szczeblu europejskim w miarę możliwości przyjąć terminologię ICAO.

4.4 W nawiązaniu do komunikatu Komisji w niniejszej opinii termin UAV stosuje się w odniesieniu do bezzałogowego samodzielnie funkcjonującego statku powietrznego. RPAS jest statkiem powietrznym zdalnie pilotowanym przez osobę trzecią. Obecnie rozpowszechnione i popularne jest określanie wszystkich tego rodzaju statków jako „drony”. Aby uniknąć niejasności prawnych, lepiej jest jednak używać w prawodawstwie terminologii oficjalnej.

4.5 Europejski plan działania na rzecz RPAS<sup>(4)</sup> opisuje, jak w ciągu 15 lat ma przebiegać rozwój cywilnych RPAS oraz ich integracja w ramach jednolitej przestrzeni powietrznej. Plan działań obejmuje trzy filary: 1) badania i rozwój, 2) regulacje w zakresie bezpieczeństwa i normalizację techniczną oraz środki uzupełniające dotyczące m.in. ochrony prywatności i ochrony danych, 3) kwestie ubezpieczenia i odpowiedzialności. Propozycje wprowadzenia jednolitej przestrzeni powietrznej z uwzględnieniem cywilnych RPAS dotyczą okresu od 2016 r.

4.6 Jednocześnie ICAO zaczęła wprowadzać długo oczekiwane regulacje w zakresie integracji bezzałogowych statków powietrznych (UAV). W 2011 r. grupa analityczna ICAO ds. UAS opracowała dokument (328) poświęcony bezzałogowym systemom powietrznym (UAS) oraz przedstawiła propozycje zmian do załączników 2, 7 i 13 konwencji chicagowskiej, dotyczące wykorzystania RPAS w międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Jeszcze w 2014 r. ma się pojawić nowy podręcznik na temat RPAS, podejmujący takie zagadnienia, jak świadectwa zdatości do lotu oraz warunki ich uzyskania, zezwolenia operacyjne dla RPAS, certyfikację operatora oraz nowe warunki dotyczące zdatości do lotu, konserwacji i eksploatacji.

4.7 ICAO w latach 2016–2018 zamierza wprowadzić standardy i zalecane praktyki („standards and recommended practices”, SARP) oraz procedury żeglugi powietrznej („procedures for air navigation”, PAN) dla RPAS w odniesieniu do statków powietrznych, użytkowników, licencji, systemów antykolidyjnych („sense and avoid”), komunikacji oraz przepisów służb kontroli ruchu lotniczego. Jak zapowiedziała grupa analityczna ds. UAS, w 2018 r. ICAO opublikuje wszystkie regulacje dotyczące RPAS.

4.8 Debata na temat regulacji toczy się nie tylko w ramach ICAO, ale także na szczeblu UE, stąd też tak istotne znaczenie ma debata w zrzeczeniu władz ds. tworzenia przepisów o systemach bezzałogowych (JARUS), które jest międzynarodową grupą ekspertów krajowych władz lotnictwa cywilnego i regionalnych organów bezpieczeństwa lotniczego. Należy poświęcić szczególną uwagę bezpieczeństwu i środkiem przeciwko wykorzystywaniu zarówno dużych, jak i mniejszych systemów w celach przestępczych.

4.9 Zajmując się zagadnieniem RPAS, należałoby zwrócić uwagę zarówno na aspekty ogólne większych statków powietrznych, które mogą być pilotowane zdalnie, jak i na wariant najszybciej rozwijający się w Europie, a mianowicie na mniejsze systemy RPAS. Poza zastosowaniami o raczej publicznym charakterze, takimi jak egzekwowanie prawa, reagowanie w sytuacjach kryzysowych i działania poszukiwawcze, niezwykle dynamicznie rozwija się także sektor (bardzo) małych systemów do zastosowań komercyjnych, takich jak monitorowanie, fotografowanie, nadzór i kontrola na szczeblu krajowym. Dlatego tak ważne jest utworzenie europejskiego rynku dla tych zastosowań RPAS.

<sup>(3)</sup> Artykuł 8 – Statki powietrzne bez pilota:

Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota może bez pilota przelatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego Państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnienia. Każde Umawiające się Państwo zobowiązuje się zapewnić kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla cywilnych statków powietrznych w taki sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych.

<sup>(4)</sup> „Plan działania na rzecz integracji systemów zdalnie pilotowanych statków powietrznych w ramach europejskiego systemu lotnictwa cywilnego”, sprawozdanie europejskiej grupy sterującej ds. RPAS – czerwiec 2013 r.

4.10 Kwestie ochrony praw podstawowych oraz prywatności obrazów i danych były już podejmowane w związku z wykorzystaniem załogowych statków powietrznych i helikopterów. W tym przypadku głównie ze względu na znacznie większą skalę, wynikającą ze stosowania mniejszych RPAS, bardzo istotne jest wzmocnienie i zagwarantowanie ochrony danych osobowych oraz informacji o przedsiębiorstwach, a także prywatności i poszanowania praw podstawowych. Nadal konieczne są odpowiednie zasady. W związku ze stopniowym ich wprowadzeniem i związanym z tym procesem uczenia się ważną rolę mogą też odgrywać zasady tymczasowe oraz „kodeks postępowania” bądź „karta ochrony prywatności” dla przedsiębiorstw.

## 5. Uwagi szczegółowe

### 5.1 Wspieranie europejskiego rynku

5.1.1 Komitet z zadowoleniem stwierdza, że także Komisja bierze pod uwagę gospodarcze interesy operatorów małych RPAS. Europa ma wyjątkowo sprzyjające warunki ku temu, by korzystać z atutów rozwijającego się sektora RPAS. Prężny sektor RPAS dodatnio wpływa na zatrudnienie i wzmacnia pozycję Europy jako centrum doskonałości w dziedzinie technologii i rozwoju.

5.1.2 Rozdrobnienie tego sektora i duże prawdopodobieństwo jego konsolidacji oznaczają, że ostaną się jedynie najbardziej innowacyjne przedsiębiorstwa oraz te o silnej pozycji finansowej lub cieszące się wsparciem dużych koncernów. Z tego powodu ważne jest zapewnienie przedsiębiorstwom zasobów, widoczności oraz stabilności regulacyjnej, aby mogły one stawić czoła wyzwaniom i wykorzystać potencjał rozwoju tego sektora. Za najbardziej potrzebne zasoby trzeba uznać potencjał w zakresie innowacyjności oraz badań i rozwoju wspierany przez zapewnienie dostępu do środków finansowych. Istotne jest także ułatwienie tym przedsiębiorstwom stosowania instrumentów prawnych i regulacyjnych. Warto też zadbać o wzajemne świadczenie usług pomiędzy wieloma podmiotami.

5.1.3 Aby wykorzystać możliwości oferowane przez europejski rynek wewnętrzny, prawodawcy muszą stanąć na wysokości zadania i przyjąć jednoznaczne, a przy tym elastyczne ramy prawne, które utrudnią drogę dla inwestycji w nowe technologie i zastosowania RPAS, takie jak drukarki 3D i internet przemysłowy. W tym kontekście istniejące już europejskie instrumenty na rzecz finansowania MŚP mogą sprzyjać dalszemu rozwojowi branży RPAS. Także wspólne przedsięwzięcie SESAR funkcjonuje jako świetna platforma pozyskiwania finansowania na badania i rozwój z myślą o dalszej integracji RPAS. Trzeba należyście uwzględnić ten cel w programach SESAR 2020 i Horyzont 2020.

5.1.4 Z jednej strony producenci będą musieli przestawić się z obecnej produkcji małych serii na produkcję większych serii, a to oznacza konieczność dostosowania nakładów. Niemniej zmiana ta nie może się dokonać kosztem wysokiej jakości produktów i musi iść w parze z dalszym rozwojem ich strategii handlowych. Z kolei w przypadku innych typów RPAS impulsem do zakładania i wzrostu przedsiębiorstw, zwłaszcza małych i średnich, będą innowacje i produkcja „na miarę”.

5.1.5 Przewidywana ewolucja w wykorzystaniu dronów do celów cywilnych pociągnie za sobą daleko idące zmiany. Aby zapobiec utracie miejsc pracy i wspierać tworzenie nowych zawodów, należy antycypować możliwe trendy w dziedzinie zatrudnienia i od samego początku angażować w ten proces wszystkich partnerów społecznych. Należy przeprowadzić pod tym kątem odpowiednie badania oraz analizy rozpoznawcze, m.in. w zakresie możliwych rozwiązań zgodnych z zasadami zrównoważonego rozwoju i przyjaznych dla środowiska, a także zapobiegania zanieczyszczeniom elektronicznym. Niezbędne jest przy tym skuteczne kształcenie w tej dziedzinie.

5.1.6 Dodatkowo gospodarczym interesom branży RPAS na dobre wyjdzie proaktywna postawa UE, jeśli chodzi o negocjacje nad przydziałami częstotliwości oraz zapobieganie nieuczciwej konkurencji ze strony podmiotów trzecich. Jest to szczególnie istotne zwłaszcza w kontekście aktualnych negocjacji z USA dotyczących wolnego handlu.

### 5.2 Odpowiedzialność i ubezpieczenie

5.2.1 Podstawowym warunkiem stosowania RPAS są odpowiednie – nowe bądź już istniejące – regulacje określające zakres obowiązków oraz odpowiedzialności operatora i użytkownika RPAS wobec osób trzecich. Panuje ogólny konsensus, że odpowiedzialność wobec osób trzecich za działania RPAS powinna opierać się na tych samych ustaleniach, które dotyczą załogowych statków powietrznych.

5.2.2 Szkolenie i kształcenie pilotów. W zależności od warunków, w jakich stosuje się cywilne RPAS, mogą pojawić się zagrożenia, niekiedy bardzo poważne, zarówno dla użytkowników, jak i dla potencjalnych poszkodowanych, oraz ewentualność szkód materialnych. Dlatego, aby zapewnić optymalne warunki stosowania RPAS, konieczne jest opracowanie wraz z organami regulacyjnymi i organizacjami zawodowymi ds. cywilnych zastosowań RPAS lub z podobnymi organizacjami odpowiednich ram regulacyjnych szkoleń pilotów i osób zdalnie kierujących statkami powietrznymi oraz dla licencji. To rozwiałoby niejasności związane z ubezpieczeniem oraz odpowiedzialnością cywilną.

5.2.3 Można też przyjąć, że w związku ze znacznym stopniem automatyzacji bezpośrednią odpowiedzialność ponosiłby sam operator RPAS. Obecny system odpowiedzialności przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych regulują m.in. przepisy rozporządzenia (WE) nr 785/2004. Rozporządzenie to aktualnie nie przewiduje szczególnych aspektów odpowiedzialności i ubezpieczenia związanych z RPAS.

5.2.4 Wykorzystywanie zwłaszcza mniejszych RPAS do celów komercyjnych będzie wymagało dalszych dostosowań (np. większych ograniczeń w zakresie odpowiedzialności wobec osób trzecich, wprowadzenia niższych kategorii wagowych dla RPAS poniżej 500 kg, dostosowania poziomów ryzyka związanego z charakterystyką lotu bardzo małych RPAS itp.).

5.2.5 Wprawdzie są dostępne ubezpieczenia dla RPAS, jednak popyt na nie jest niewielki, jako że większość operacji RPAS wykonywana jest obecnie przez państwowe statki powietrzne. Składki oblicza się zazwyczaj w oparciu o kryteria takie, jak w przypadku lotów załogowych (masa startowa). Trzeba więc dopasować ten system do specyfiki małych RPAS.

### 5.3 Ochrona prywatności

5.3.1 Komercyjnemu wykorzystaniu mniejszych RPAS (poniżej 150 kg), dzięki którym możliwe jest zwłaszcza gromadzenie dużej liczby informacji i materiału wizualnego, od samego początku muszą towarzyszyć jednoznaczne gwarancje ochrony sfery prywatnej. Można tu m.in. rozważyć maskowanie zdjęć lub włączanie i wyłączanie kamery oraz zabezpieczanie obrazu oraz innych informacji. W tej dziedzinie ewidentnie potrzebne są nowe lub bardziej zastrzone normy zarówno dla zastosowań prywatnych, jak i komercyjnych. Normy te powinny umożliwiać np. identyfikację mniejszych RPAS, a także ochronę przed atakami hakerskimi lub przed przejęciem kontroli przez osoby trzecie.

5.3.2 Prace nad propozycjami dostosowań istniejących zasad wspólnotowych dotyczących ochrony danych osobowych są już na zaawansowanym etapie. Wyjaśniono w nich m.in. aspekty odpowiedzialności i wymogów ciężących na producentach i użytkownikach RPAS. W obliczu dyskusji, czy tego typu normy powinny być wprowadzane i egzekwowane na szczeblu europejskim czy też krajowym, nie dziwi oczekiwania, że Komisja przyjmie aktywną postawę w tej dziedzinie.

### 5.4 Współpraca cywilna i wojskowa

5.4.1 Korzystanie z przestrzeni powietrznej tak przez cywilne, jak i wojskowe załogowe i bezzałogowe statki powietrzne i związane z tym wymogi bezpieczeństwa doprowadzą do większego obciążenia służb ruchu lotniczego. Stąd też popieramy zamierzenia Komisji, by podjąć inicjatywę w tej dziedzinie. Sama nasuwa się tu współpraca cywilno-wojskowa, w której komercyjne zastosowania i innowacje mogą być sprawdzane także pod kątem zastosowań wojskowych i w której wykorzystuje się wszelkie możliwe synergie. Poza tym niewątpliwie należy zastanowić się nad priorytetami regulacji oraz nad relacjami między uregulowaniami europejskimi a międzynarodowymi.

Bruksela, 15 października 2014 r.

Przewodniczący  
Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego  
Henri MALOSSE