



ЕВРОПЕЙСКА
КОМИСИЯ

Брюксел, 8.4.2014 г.
COM(2014) 207 final

СЪОБЩЕНИЕ НА КОМИСИЯТА ДО ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАРЛАМЕНТ И СЪВЕТА

Нова ера във въздухоплаването

**Отваряне на европейския авиационен пазар за сигурно и устойчиво гражданско
използване на дистанционно управляеми летателни системи**

Гражданското въздухоплаване допринася за изграждането на транспортна верига с интегрирана логистика, чиято цел е да обслужва по-добре гражданите и обществото. Неговата добавена стойност се изразява в предлагането на бързи, надеждни и устойчиви връзки в една глобална мрежа. През 2050 г. се очаква в експлоатация да бъдат множество различни категории въздухоплавателни средства, които ще се различават по големина, характеристики и тип, като някои все още ще имат пилот на борда, но много други ще се управляват дистанционно или изцяло автоматично¹. Следователно отварянето на европейския пазар за дистанционно управляеми летателни системи (ДУЛС), т.е. за гражданското използване на „дрони“, е важна стъпка към осъществяването на авиационния пазар на бъдещето.

В рамките на европейската среща на високо равнище, проведена на 19 декември 2013 г., беше отправен призив да се предприемат действия, за да се направи възможно постепенното интегриране на ДУЛС в гражданското въздушно пространство от 2016 г. нататък. В настоящото съобщение ударението се поставя върху ДУЛС за граждански цели. С него се дава отговор на призива на европейския сектор на производството и услугите да бъдат премахнати пречките пред въвеждането на ДУЛС на европейския единен пазар.

ДУЛС са част от по-широкообхватната категория на безпилотните летателни системи (БЛС), която включва и въздухоплавателни средства, които могат да бъдат програмирани да летят самостоятелно, без участието на пилот. Дистанционно управляемите летателни системи, както подсказва името, се управляват от пилот от разстояние.

Технологията в областта на ДУЛС съзря бързо през последните години и, подобно на много други въздухоплавателни технологии преди нея, е готова да осъществи прехода от чисто военно оборудване към надеждна нова технология за граждански цели. За да разкрият пълния си потенциал, ДУЛС следва да получат възможност да летят като „нормален“ въздушен транспорт и да бъдат интегрирани редом с „нормално пилотирувани“ въздухоплавателни средства в нерезервирано въздушно пространство, т.е. въздушно пространство, отворено за целия граждански въздушен транспорт.²

Държавите членки започват да разрешават операции на ДУЛС в нерезервирано въздушно пространство в отговор на пазарното търсене. В краткосрочен план най-обещаващият пазар е в области като наблюдение на инфраструктура или фотография от въздуха.³ В по-дългосрочен план това може да бъде превоз на товари и евентуално на хора.

Настоящото съобщение очертава виждането на Комисията относно включването на операции на ДУЛС в политическата рамка на европейско равнище, с което ще се даде възможност за постепенното развитие на пазара за търговски ДУЛС, като същевременно ще бъдат защитени интересите на обществото. За европейската промишленост е важно да се знае посоката, в която ще се развива в бъдеще законодателството, когато трябва да се вземат решения за допълнителни инвестиции.

¹ Европейска комисия, „*Flightpath 2050*“, Брюксел, 2011 г., стр. 28.

² В нерезервираното въздушно пространство се изисква въздухоплавателните средства да откриват други обекти, участващи в движението, и да са в състояние да предприемат мерки за намаляване на риска. Ако такова откриване не е възможно, операциите трябва да се ограничат до резервирано въздушно пространство.

³ Работен документ на службите на Комисията (SWD(2012)259).

Регулаторните действия и съответните научноизследователски и развойни дейности ще се основават на вече съществуващи инициативи, включващи редица участници: Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ), националните органи за гражданско въздухоплаване, Европейската организация за оборудване за гражданското въздухоплаване (EUROCAE), Евроконтрол, Съвместните органи за разработване на правила за безпилотни системи (JARUS)⁴, съвместното предприятие „SESAR“ (СП „SESAR“), Европейската агенция по отбрана, Европейската космическа агенция, промишленият сектор за производство на ДУЛС и операторите на ДУЛС.

1. ДУЛС МОГАТ ДА БЪДАТ В ОСНОВАТА НА ОГРОМЕН БРОЙ НОВИ УСЛУГИ

ДУЛС вече се използват за граждански цели и се очаква да оказват все по-голямо влияние върху нашето ежедневие. Точно както интернет технологиите в началото на 90-те години породиха много различни приложения, технологиите, използващи ДУЛС, би следвало да доведат през идните години до развитието на широка гама от различни услуги, особено когато се съчетаят с други технологии, като например прецизното позициониране, което ще се осигурява от „Галилео“, или да изпълняват поддържаща функция за други технологии, като например при осъществяването на телекомуникации в рамките на спасителни операции при бедствия или за динамично увеличаване на капацитета на мрежи. Независимо че е трудно да се предвидят точният характер и обхватът на потенциалните приложения на ДУЛС, се очаква в сектора на услугите да възникнат достатъчно приходи, които да дадат тласък на развитието на производствения отрасъл.⁵

На други континенти операторите на ДУЛС подпомагат прецизното земеделие чрез по-ефективно и своевременно разпръскване на торове или пестициди. В Европа ДУЛС се използват за проверки на безопасността на инфраструктурата, като например релсови пътища, язовирни стени и диги или електроенергийни мрежи. Националните органи ги използват в рамките на спасителни операции при бедствия, например за облитане на наводнени райони или за подпомагане на борбата с пожари.

В бъдеще може да стане възможно с помощта на ДУЛС да се издигнат във въздуха гигантски вятърни турбини, които да произвеждат „зелена“ електроенергия. В другия край на спектъра инженерите работят върху създаването на микроскопични ДУЛС, които биха могли да се използват при отстраняване на течове на газ или химикали или биха могли да бъдат програмирани така, че да поемат функцията на пчелите при опрашването на растенията.

Категорията на ДУЛС включва множество различни видове въздухоплавателни средства, подходящи за съответните услуги, с максимално излетно тегло от грамове до над десет тона, максимална скорост от неподвижно висене във въздуха до над 1 000 km/h, продължителност на полета от няколко минути до месеци, използващи различни технологии за създаването на подемна сила — от роторни, през такива с фиксирано крило, до по-леки от въздуха. Освен производителите и системните интегратори промишленият сектор на ДУЛС включва също широка верига за доставки от базови

⁴ JARUS е международна група от органи за въздухоплаване, сравнима с бившото образуване на Обединените авиационни власти на Европа. Членове са Австрия, Австралия, Белгия, Бразилия, Канада, Швейцария, Дания, Чехия, Германия, Естония, Финландия, Франция, Гърция, Израел, Италия, Малта, Нидерландия, Норвегия, Руската федерация, Южна Африка, Обединеното кралство, САЩ, както и Евроконтрол и ЕААБ.

⁵ Вж. работен документ на службите на Комисията (SWD(2012)259) за повече подробности.

технологии (контрол на полета, комуникация, задвижване, енергийни системи, датчици, телеметрия и др.), разработчици на полезен товар и оператори.

2. СЕКТОРЪТ НА ДУЛС ПРЕДСТАВЛЯВА НОВОВЪЗНИКВАЩ ПАЗАР, КОЙТО ЩЕ ДОНЕСЕ НОВИ РАБОТНИ МЕСТА И РАСТЕЖ

Овластяването на технологията за ДУЛС ще бъде от ключово значение за бъдещата конкурентоспособност на европейската въздухоплавателна промишленост. Понастоящем САЩ и Израел доминират световния сектор за производство на ДУЛС, като използват опита в областта на големите военни ДУЛС. Други държави извън ЕС като Бразилия, Китай, Индия и Русия също показват потенциал да се превърнат в силни конкуренти. Наличието на силен общ пазар в ЕС би следвало да даде основата за добра конкурентоспособност в световен мащаб. Изграждането на благоприятна правна рамка не само ще осигури правила за производството на въздухоплавателните средства, но и (което е може би дори по-важно) ще позволи извършването на операции с тях, като се започне с прости операции, чиято оперативна сложност се повишава постепенно. Това би дало възможност на операторите да получат ценен практически опит и постепенно да развият своята стопанска дейност.

Трудно е да се предвиди точният размер на бъдещия пазар на ДУЛС. Според информация, получена от източник от промишления сектор, глобалната прогноза за бюджета по отношение на научноизследователската и развойната дейност и възлагането на поръчки, включително военни и държавни, се очаква да нарасне от 5,2 млрд. долара понастоящем до около 11,6 млрд. долара годишно през 2023 г.⁶ В момента в световен мащаб съществуват 1 708 различни вида ДУЛС, от които 566 в Европа. Те се разработват и произвеждат от 471 производители по целия свят, 176 от които са в Европа.⁷

Опитът показва, че пазарите могат да се развият бързо, след като бъде приета благоприятна рамка за политиката. Броят на японските оператори на ДУЛС нарасна 18 пъти до около 14 000 в периода 1993—2005 г., като увеличението беше особено впечатляващо след въвеждането на разпоредби за използването им в селското стопанство.

Във Франция първоначалното регулиране⁸ доведе до увеличаване на броя на одобрените оператори от 86 през декември 2012 г. до над 400 през февруари 2014 г. Подобно нарастване на пазара, както и възникването на нови работни места във връзка с това, бе наблюдавано в Швеция и Обединеното кралство.

Увеличаването на дейностите в областта на ДУЛС ще доведе до създаването на значителен брой нови работни места. В проучване, проведено в промишления сектор в САЩ, се прави прогноза, че през първите три години след интегрирането на ДУЛС в националното въздушно пространство ще бъдат създадени повече от 70 000 работни места, като икономическото въздействие ще надмине 13,6 млрд. долара. Броят на

⁶ Teal Group, „Безпилотни въздухоплавателни системи — пазарен профил и прогноза (Unmanned Aerial Vehicle Systems - Market Profile and Forecast)“, издание 2013 г.

⁷ UVS International Association, 2013 г., „ДУЛС - глобална перспектива (RPAS: The Global Perspective)“.

⁸ Това законодателство е в сила от април 2012 г. и регулира ДУЛС, по-леки от 25 kg.

работните места, които ще възникнат в САЩ в резултат на новите дейности на ДУЛС, се оценява на над 100 000 до 2025 г.⁹ В Европа се предвижда да възникнат около 150 000 работни места до 2050 г.¹⁰, като в това число не са включени работните места, създадени в областта на услугите, предлагани от оператори.

Потенциалът за растеж може да бъде реализиран само ако се установи благоприятна правна рамка на европейско равнище. Европейският промишлен сектор¹¹ последователно призовава за създаването на такива правила, за да се даде възможност за граждански операции на ДУЛС, като в същото време се гарантират изискваните високи равнища на безопасност, сигурност и неприкосновеност на личния живот, които са задължително условие за да бъдат приети ДУЛС от широката общественост.

3. РАЗВИТИЕ НА ПОТЕНЦИАЛА НА ДУЛС

Формално погледнато ДУЛС са въздухоплавателни средства и трябва да отговарят на правилата за авиационна безопасност. Стандартите на ИКАО забраняват експлоатацията на безпилотни въздухоплавателни средства, освен ако националните компетентни органи издадат специално и индивидуално разрешение.¹² Понастоящем разрастването на пазара на ДУЛС се възпрепятства от липсата на адекватна регулаторна рамка в повечето държави членки, както и от необходимостта да се получи индивидуално разрешение във всяка държава членка, в която производителите биха искали да продават даден продукт или доставчиците на услуги биха искали да работят. Редица държави членки започнаха да разработват национални правила с цел да улеснят процеса на издаване на разрешения,¹³ но докато липсват европейски стандарти (които трябва да бъдат разработени от ЕААБ) няма да се развие истински европейски пазар, което драстично ще забави развитието на този сектор. Освен това все още липсват някои от базовите технологии, необходими за някои класове операции на ДУЛС. Накрая, разработването на граждански приложения за ДУЛС изисква също да се гарантира, че никоя от тези системи няма да представлява заплаха за неприкосновеността на личния живот или физическата неприкосновеност на гражданите. Промисленият сектор забавя инвестициите докато получи достатъчно правна сигурност относно правната рамка.¹⁴

⁹ AUVSI (2013), „Икономическото въздействие на интегрирането на безпилотни въздухоплавателни системи в САЩ“ (*The Economic Impact of Unmanned Aircraft Systems Integration in the US*), 574 стр.

¹⁰ Оценка, предоставена от ASD — Европейската браншова асоциация в областта на въздухоплаването, космическите изследвания и отбраната (AeroSpace and Defence Industries Association of Europe).

¹¹ Промислеността участва в създаването на „Пътната карта за интегриране на дистанционно управляеми летателни системи в системата на гражданското въздухоплаване в Европа“ на Европейската направляваща група за ДУЛС (ЕНГД), в която се определят стратегията относно ДУЛС, както и комбинация от регулаторни инициативи, научноизследователски и развойни дейности и мерки за координиране. Освен това се формират асоциации за ДУЛС, чиято цел е да изразяват специфични интереси и да настояват за действия на национално и европейско равнище.

¹² Член 8 от Чикагската конвенция от 1944 г. за международно гражданско въздухоплаване.

¹³ Включително Австрия, Белгия, Чехия, Дания, Франция, Германия, Италия, Нидерландия, Норвегия, Испания, Обединеното кралство.

¹⁴ В работния документ на службите на Комисията, SWD(2012)259, се дават по-подробни обяснения относно проблемите.

Ядро на европейската стратегия в областта на ДУЛС

Целта на европейската стратегия е да бъде създаден единен пазар на ДУЛС, за да се извлекат ползи за обществото от тази новаторска технология, както и да се отговори на загрижеността на гражданите, като се организира публична дискусия и се предприемат действия за защита, когато е необходимо. Тя следва също да създаде условия за възникването на силен и конкурентоспособен сектор за производство и услуги, способен да се конкурира с участниците на световния пазар.

Приложенията за ДУЛС могат се развият само ако въздухоплавателните средства могат да летят в нерезервирано въздушно пространство, без да оказват влияние върху безопасността и функционирането на останалата част от системата на гражданското въздухоплаване. За тази цел ЕС трябва да въведе благоприятна регулаторна структура, в която основните участници на европейско и национално равнище могат да дадат своя принос. Усилията в областта на НИРД за интегриране на ДУЛС в гражданското въздушно пространство следва също да бъдат увеличени и ефективно координирани, за да бъде времето за навлизане на обещаващи технологии на пазара възможно най-кратко.

Постепенното интегриране на ДУЛС във въздушното пространство от 2016 г. нататък трябва да бъде придружено от подходяща публична дискусия относно разработването на мерки за решаването на потенциалните социални проблеми, включително в областта на безопасността, правото на личен живот и защитата на данните, отговорността и застраховането на трети страни или сигурността.

Най-накрая, съществуващите програми следва да подкрепят конкурентоспособността на европейския сектор в областта на ДУЛС.

Тази стратегия следва да осигури подходящо ниво на правна сигурност и да предложи надежден график, така че промишленият сектор да може да взема инвестиционни решения и да създава работни места. Тъй като пазарът на ДУЛС е глобален по своя характер, ЕС също така ще координира действията си с международните си партньори.

3.1. Безопасната експлоатация в нерезервирано въздушно пространство — регулаторна рамка

Безопасността е първостепенна цел на политиката на ЕС в областта на въздухоплаването. Сегашната регулаторна система в областта на ДУЛС, основаваща се на разпокъсани правила за спорадично предоставяне на разрешения за експлоатация, представлява административно препятствие и затруднява развитието на европейския пазар на ДУЛС. Националните разрешения не се признават взаимно и не дават възможност за дейности в европейски мащаб нито при производството, нито при експлоатацията на ДУЛС.

Интегрирането на ДУЛС в европейската система за въздухоплаване следва да се основава на принципа за ненакърняване на безопасността. Експлоатацията на ДУЛС следва да показва равнище на безопасност, равностойно на това при пилотираните апарати.

Регулаторната рамка следва да отразява широкия спектър на въздухоплавателните средства и операциите, да поддържа правилата пропорционални на потенциалния риск и да ограничава административната тежест за промишлеността и надзорните органи. Регулаторната рамка първоначално ще се съсредоточи върху области, в които технологиите са зрели и е налице достатъчна увереност. Регулаторните мерки ще се въвеждат стъпка по стъпка и постепенно ще се разрешават по-сложни операции с

ДУЛС. В случаите, когато трябва да бъдат издавани сертификати или лицензи, европейските правила ще осигуряват ефективна система за взаимно признаване в рамките на единния пазар за производители, оператори и други организации, свързани с ДУЛС.

Европейската агенция за авиационна безопасност (ЕААБ) е в най-добра позиция да разработи общи правила, при положение че се използва изпитаният процес на консултации на ЕААБ. Настоящото разделение на пазара на ДУЛС на сегмент за много леки и сегмент за тежки въздухоплавателни средства е спорно с оглед на създаването на съгласувана политика за безопасност в областта на ДУЛС. В този смисъл ограничаването на компетенциите на ЕААБ до безпилотни въздухоплавателни средства с тегло над 150 kg въз основа на традиционни съображения за летателната годност е произволно и следва да бъде преразгледано.¹⁵

Такива правила трябва да са съвместими със стандартите на ИКАО и следва да се основават на международен консенсус. За да бъде постигнат такъв консенсус, в рамките на JARUS е обединен експертният опит на държавите членки с този на международните организации. ЕААБ следва да поеме водеща роля в процеса на JARUS и да използва неговите резултати, за да изработи правила за прилагане или насоки.¹⁶ ЕААБ също така ще работи с EUROCAE, Европейската организация за оборудване за гражданското въздухоплаване, която разработва стандарти.

Предизвикателството ще бъде да се запазят правилата пропорционални на риска, като се отчитат теглото, скоростта, сложността, класът на въздушното пространство и мястото на извършване или спецификата на операциите и т.н. Традиционният подход за сертифициране на летателната годност, лицензиране на пилоти и оператори ще трябва да бъде допълнен от форми на облекчено регулиране. В някои случаи може да е достатъчно идентифицирането на оператора на ДУЛС, или пък може да се сертифицират само някои подсистеми на ДУЛС, като например подсистемата за откриване и избягване на сблъсък или линията за предаване на данни, но не непременно системата като цяло.

Операторите на малки ДУЛС настояват за хармонизирането на правилата за експлоатация, за да се улесни разрастването на търговската експлоатация. Като първа стъпка в тази посока уведомяването за проекти на технически правила, приети от националните органи по Директива 98/34/ЕО, може да допринесе за избягване на разнопосочни подходи в държавите членки. Може да се предвиди инструмент за информиране с цел да се предостави на МСП лесен достъп до съществуващите национални правила. На по-късен етап тези хармонизирани правила може да бъдат съобщавани с цел да се поясни кои национални правила са заменени от общо европейско законодателство.

¹⁵ Регламент (ЕО) № 216/2008 на Европейския парламент и на Съвета от 20 февруари 2008 г. относно общи правила в областта на гражданското въздухоплаване и за създаването на Европейска агенция за авиационна безопасност.

¹⁶ Докато обхватът на компетенциите на ЕААБ не е официално разширен отвъд 150 kg, ЕААБ би могла да приеме тези документи под формата на „насоки“ за по-леки системи. Тези насоки ще станат европейски правила, ако обхватът на компетенциите на ЕААБ бъде разширен.

Дейност 1:

Комисията ще провери предварителните регулаторни условия за интегрирането на ДУЛС в европейското въздушно пространство от 2016 г. нататък, които обхващат основните регулаторни въпроси, необходими за осигуряването на съгласувана и ефективна политика, включително относно подходящия обхват на компетенциите на ЕААБ. Всяко евентуално законодателно действие ще бъде предшествано от оценка на въздействието.

Комисията ще поиска от ЕААБ да разработи необходимите становища, които могат да доведат до приемането на правила за прилагане, основаващи се на международни процеси, където това е възможно, пропорционални на риска и подложени на процес на ефективни консултации.

Комисията ще гарантира, че потенциалните производители, оператори и други участващи организации имат лесен и актуален достъп до приложимите регулаторни инициативи, включително чрез системата за докладване съгласно Директива 1998/34/ЕО.

3.2. Безопасната експлоатация в нерезервирано въздушно пространство — базови технологии

Някои от ключовите технологии, необходими за безопасното интегриране на ДУЛС, все още не са на разположение. Научноизследователските и развойните дейности (НИРД) ще се съсредоточат върху валидирането на тези технологии. Научноизследователски и развойни дейности се осъществяват от различни научноизследователски програми, управлявани от различни организации, включително Европейската комисия, Евроконтрол, Европейската агенция по отбрана и Европейската космическа агенция.¹⁷

СП „SESAR“ е платформата за научноизследователски и развойни дейности за изграждане на бъдещата система за управление на въздушното движение в Единното европейско небе. СП „SESAR“ е неразделна част от политическата рамка на Съюза и се възползва от оперативния и техническия опит на Евроконтрол¹⁸ и неговите членове. Поради това предприятието е в най-добри позиции, за да координира тези научноизследователски и развойни дейности и да разчисти пътя за постепенно и безпроблемно интегриране на ДУЛС.

Технологиите, които се нуждаят от допълнително разработване и валидиране, са:¹⁹

- управление и контрол, включително разпределяне и управление на радиочестотния спектър;
- технологии за откриване и избягване на сблъсък;
- сигурност и защита срещу физически, електронни или компютърни атаки;
- прозрачни и хармонизирани процедури за действие в непредвидени ситуации;

¹⁷ Европейската агенция по отбрана координира проекта MIDCAS (Система за избягване на сблъсък във въздуха); Европейската космическа агенция координира проекта DeSIRE (Демонстрация на интегрирането на ДУЛС в системата на въздушното движение в Европа посредством спътници).

¹⁸ Евроконтрол е определен за управител на европейската мрежа и трябва да наблюдава въздействието на интеграцията на ДУЛС върху ефективността на мрежата за въздухоплаване.

¹⁹ Вж. пътната карта за ЕНГД, приложение 2 — Стратегически план за научноизследователска и развойна дейност.

- изграждане на капацитет за вземане на решения, с цел да се гарантира стандартизирано и предвидимо поведение във всички фази на полета; както и
- въпроси, свързани с човешкия фактор, например пилотирането.

СП „SESAR“ ще определи действията, необходими за интегрирането на ДУЛС в процеса на НИРД, и ще осигури тяхното включване в следващото преразглеждане на Европейския генерален план за УВД. Управленските структури на СП „SESAR“ са отворени и могат да бъдат адаптирани, така че да отразяват развитието на нововъзникващия промишлен сектор на ДУЛС.

Дейност 2:

Комисията ще гарантира в рамките на достъпните ресурси, че установените нужди от НИРД по отношение интегрирането на ДУЛС в генералния план за УВД ще бъдат взети под внимание в програмата SESAR 2020 по съответния начин.²⁰

3.3. Гарантиране на сигурността при експлоатацията на ДУЛС

ДУЛС не са „имунизирани“ срещу потенциални незаконни действия. Потенциално е възможно те да бъдат използвани като оръжие, сигналите на навигационните или комуникационните системи на други ДУЛС да бъдат заглушени или да бъдат завзети наземни станции за управление.

Информацията, необходима за управлението на четириизмерни траектории в бъдещата система за управление на въздушното движение, както и за дистанционното управление на въздухоплавателни средства, ще трябва да се предава и споделя в реално време от различни оператори на въздухоплавателни средства, за да се оптимизира работата на системата. Следователно мерките за преодоляването на уязвимостта на информационните и комуникационните системи са съществени елементи от генералния план за УВД, неразделна част от който ще станат ДУЛС. Установените изисквания за сигурност ще трябва да се превърнат под надзора на компетентните органи в правни задължения за всички участници, например за доставчиците на аеронавигационно обслужване, операторите на ДУЛС или доставчиците на далекосъобщителни услуги.

Дейност 3:

Комисията ще осигури вземането под внимание на аспектите на сигурността при експлоатацията на ДУЛС, с цел да се избегнат незаконни въздействия, така че производителите и операторите да могат да предприемат подходящи мерки за подобряване на сигурността.

3.4. Защита на основните права на гражданите

Експлоатацията на ДУЛС не трябва да води до накърняване на основните права, включително на правото на личен и семеен живот, и на защитата на личните данни. Възможно е редица приложения от широкия спектър потенциални граждански приложения на ДУЛС да включват събирането на лични данни и да предизвикат загриженост във връзка с етичните аспекти, неприкосновеността на личния живот или защитата на данните, по-специално в областта на надзора, наблюдението, картирането или правенето на видеозаписи.

²⁰

Това ще включва оценка на изискванията по отношение на радиочестотния спектър с цел намирането на подходящи последващи действия на следващата Световна конференция по радиосъобщенията.

Операторите на ДУЛС ще трябва да спазват приложимите разпоредби за защита на данните, по-специално определеното в националните мерки, установени съгласно Директивата за защита на данните (Директива 95/46/ЕО)²¹ и Рамковото решение 2008/977²². Най-често срещаните рискове са свързани с използването на оборудване за наблюдение, инсталирано на ДУЛС. Всяко обработване на лични данни ще трябва да става на законно основание. Поради това отварянето на пазара за въздухоплавателни услуги с ДУЛС ще трябва да включва оценка на мерките, необходими за осигуряване на зачитането на основните права и защитата на данните, както и изисквания за поверителност. Ситуацията с неприкосновеността на личните данни ще изисква постоянно наблюдение от страна на компетентните органи, включително националните надзорни органи за защита на данните.

Дейност 4:

Комисията ще прецени по какъв начин да направи приложенията за ДУЛС съвместими с правилата за защита на данните. Тя възнамерява да се консултира с експерти и заинтересовани страни, да предприеме мерките, които са в областта на нейната компетентност (сред които може да има действия за повишаване на осведомеността), с цел да защити основните права, и да насърчава мерки от компетентността на националните администрации.

3.5. Гарантиране на отговорността и застраховането на трети страни

Дори и при най-високите стандарти за безопасност може да има злополуки и жертвите трябва да бъде обезщетени за наранявания или щети.

Поради това трябва да е възможно лесно да бъдат установявани носещите отговорност субекти и те да са в състояние да изпълняват своите финансови задължения. Настоящият режим за застраховане на трети страни²³ е установен с оглед на пилотирани въздухоплавателни средства, при които масата определя минималната застрахователна сума (минималната маса е 500 kg). Комисията ще направи оценка на необходимостта от изменение на настоящите правила с оглед на особеностите на ДУЛС, много от които са с маса значително под досегашния праг от 500 kg, и ще проучи как може да бъде насърчено развитието на ефикасен застрахователен пазар, при който таксите съответстват на реалния финансов риск, оценен въз основа на доказателствата, получени от докладите за инциденти и произшествия.

Дейност 5:

Комисията ще направи оценка на текущите изисквания относно режима на отговорност и застраховането на трети страни. Тя ще предприеме подходящи инициативи, съобразени с оценката на въздействието, за да гарантира, че са налице подходящи регулаторни разпоредби.

²¹ Директива 95/46/ЕО за защита на физическите лица при обработването на лични данни и за свободното движение на тези данни, ОJ L 281, 23.11.1995 г., стр. 31—50.

²² Рамково решение 2008/977/ПВР на Съвета от 27 ноември 2008 г. относно защитата на личните данни, обработвани в рамките на полицейското и съдебното сътрудничество по наказателноправни въпроси.

²³ Регламент (ЕО) № 785/2004 относно застрахователните изисквания за въздушни превозвачи и оператори на въздухоплавателни средства.

3.6. Подкрепа на пазарното развитие и европейската промишленост

Комисията ще подкрепи възникването на пазар на ДУЛС и подобряването на конкурентоспособността на свързаните с него промишлени сектори, които включват голям брой МСП и новосъздадени предприятия.

Използвайки инструментите на ЕС, като например програмите „Хоризонт 2020“ и COSME, тя ще стимулира развитието на приложения за ДУЛС в широк кръг от сектори, ще насърчи съобразеното с потребителските нужди новаторство и ще поощри създаването на междусекторни промишлени вериги за създаване на стойност, подходящи поддържащи инфраструктури и клъстери. Тя ще намери също възможности за насърчаване на използването на тази новаторска технология чрез своите собствени програми и политики. Например, ДУЛС могат да намерят приложение в програмата на ЕС за наблюдение на Земята — „Коперник“, където те биха могли ефективно да допълват разположените в космоса, както и разположените по места датчици на някои от услугите за надзор и наблюдение.

Дейност 6:

Комисията ще определи специфичните дейности по „Хоризонт 2020“ и COSME (програмата за конкурентоспособност на предприятията и МСП), с цел да подпомогне развитието на пазара на ДУЛС, и ще гарантира, че участниците в тях, по-специално МСП, имат цялостен поглед върху тези инструменти. Тя ще създаде необходимите механизми за съгласуване с дейностите на съвместното предприятие „SESAR“, за да се избегне припокриването на дейности и да се постигне максимален ефект с наличните ресурси.

4. ЗАКЛЮЧЕНИЯ

ДУЛС се превръщат в реалност и скоро ще бъдат достъпни за търговски приложения в цяла Европа. Пазарът на ДУЛС разкрива реална възможност да се стимулира създаването на работни места и може да се превърне в източник на новаторство и икономически растеж за години напред. Той разкрива също нови предизвикателства в областта на безопасността, сигурността и зачитането на правата на гражданите, които трябва да бъдат решени, преди да може да започне цивилната експлоатация на ДУЛС в сериозен мащаб. Липсата на хармонизирани разпоредби в Европа и на утвърдени технологии представлява основна пречка за отварянето на пазара на ДУЛС и за интегрирането на ДУЛС в европейското нерезервирано въздушно пространство. Промислеността настоятелно призовава да се предприемат бързи стъпки към създаването на благоприятна за ДУЛС регулаторна рамка.

Сега е подходящият момент да се ускори развитието на пазара на ДУЛС в ЕС посредством комбинация от нови и съществуващи регулаторни действия на европейско равнище, които да се занимават с всички значими въпроси, включително с добавянето на изисквания относно безопасността, сигурността, неприкосновеността на личния живот и защитата на данните към съществуващите в тези области правила на равнището на ЕС. Необходими са също усилия в областта на НИРД, за да се гарантира последователното интегриране на ДУЛС в гражданското въздухоплаване от 2016 г. нататък.

Европейската комисия ще използва действия по програмата „Хоризонт 2020“, за да подкрепи научноизследователската и развойната дейност. Наред с другото, основното предизвикателство е да се използват по интелигентен начин съществуващите програми

за промишлеността, за да се засили конкурентоспособността на производителите и операторите на ДУЛС. Европейската комисия възнамерява също да внесе, ако е необходимо, законодателни предложения за премахване на правната несигурност, която пречи на развитието на европейския пазар, и желае също да увери европейските граждани, че ще бъде гарантирано високо равнище на защита по отношение на безопасността, сигурността и неприкосновеността на личния живот.