Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamus teemal „Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Uus ajastu lennunduses – lennundusturu avamine kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide tsiviilkasutusse võtmiseks ohutul ja jätkusuutlikul viisil““

COM(2014) 207 final

(2015/C 012/14)

Raportöör: **Jan Simons**

15. mail 2014 otsustas Euroopa Komisjon vastavalt Euroopa Liidu toimimise lepingu artiklile 304 konsulteerida Euroopa Majandus-ja Sotsiaalkomiteega järgmises küsimuses:

„Komisjoni teatis Euroopa Parlamendile ja nõukogule „Uus ajastu lennunduses. Lennundusturu avamine kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide tsiviilkasutusse võtmiseks ohutul ja jätkusuutlikul viisil““

COM(2014) 207 final.

Asjaomase töö ettevalmistamise eest vastutav transpordi, energeetika, infrastruktuuri ja infoühiskonna sektsioon võttis arvamuse vastu 1. oktoobril 2014.

Tööstuse muutuste nõuandekomisjon andis oma panuse täiendava arvamuse näol (raportöör: Jan Simons, kaasraportöör: Marcel Philippe), mis võeti vastu 16. septembril 2014.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee võttis täiskogu 502. istungjärgul 15.–16. oktoobril 2014 (15. oktoobri istungil) vastu järgmise arvamuse. Poolt hääletas 168, erapooletuks jäi 8.

1. **Järeldused ja soovitused**

1.1 Tänu oma suurepärasele asukohale saab Euroopa kasutada eeliseid, mida pakub arenev kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide (Remotely Piloted Aerial Systems, RPAS) tööstus, mis edendab tööhõivet ja tugevdab Euroopa rolli tehnoloogia ja arendustegevuse tippkeskusena. Euroopa olemasolevad VKEde rahastamisvahendid saavad kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tööstuse arengut veelgi hoogustada.

1.2 Mõisted „kaugjuhitavad õhusõidukisüsteemid" ja „mehitamata õhusõiduk" (Unmanned Aerial Vehicle, UAV) on kooskõlas Rahvusvahelise Tsiviillennunduse Organisatsiooni (ICAO) eeskirjadega. ICAO ei kasutata terminit „droon", kuid tavakasutuses on see nüüdseks kindlalt juurdunud. Õigusliku segaduse vältimiseks muu hulgas näiteks vastutuse ja kindlustuse küsimustes on Euroopa Liidu kontekstis siiski soovitav lähtuda ICAO terminoloogiast.

1.3 Üldiselt valitseb seisukoht, et kaugjuhitavad õhusõidukisüsteemid tuleb täielikult integreerida praegusesse lennuliiklusesse, sh tuleb iga õhusõiduk tuvastada ja kindlaks teha. Üheks oluliseks teguriks, eelkõige Euroopas, on ka kasvav huvi väiksemate (< 150 kg) kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide ärilise kasutamise vastu.

1.4 Eelkõige väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide äriline kasutamine vajab täiendavat reguleerimist (nt piiratum tsiviilvastutus, 500 kg-st kergemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide jaoks kaalukategooriate lisamine, väga väikeste kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide lennuomadustest tulenev riskitaseme kohandamine jne).

1.5 Väikeste kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kasutamise üks põhiline eeltingimus on ühtlustatud ohutus- ja koolituseeskirjad eelkõige kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitajatele, samuti eraelu puutumatust, andmekaitset, vastutust ja kindlustust puudutavad eeskirjad ja asjakohased sätted. Sellest tulenevalt on vaja kohaldada uusi ja rangemaid norme nii eraviisilise kui ka ärilise kasutamise korral, näiteks seoses väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tuvastamisega ning kaitsega häkkimise ja kontrolli ülevõtmise vastu kolmandate isikute poolt. Neis küsimustes peaks komisjon võtma proaktiivse rolli.

1.6 Komitee avaldab täielikku toetust teatise eesmärgile ([1]), milleks on visandada, kuidas saab Euroopa Liidus luua suurepärase investeerimiskliima kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tootmis- ja käitamistegevustele. Lisaks toonitab komitee, et sellel on positiivne mõju nii otsesele kui ka kaudsele tööhõivele ning seonduvale üldise tootlikkuse kasvule.

1.7 Tulevikku silmas pidades peab Euroopa kooskõlastama sellealase sõjalise ja tsiviilotstarbelise arendustegevuse, kasutades ära võimalikku koosmõju.

1.8 Vaja on saada võimalikult tõetruu pilt kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide liiklusest kogu juba olemasoleva lennuliikluse taustal. Selleks tuleb eraldada asjakohaseid vahendeid.

2. **Sissejuhatus**

2.1 Kaugjuhitavad õhusõidukisüsteemid on nii tsiviil- kui ka sõjalisel otstarbel olnud üldises kasutuses juba mitmeid aastaid. Äriline kasutamine ja integreerimine muu tsiviillennundusega, samuti sellega seonduvad julgeolekuküsimused, nagu seadusandlus, sertifitseerimine ja koolitus ning eraelu puutumatus, vastutus ja kindlustus on aga küsimused, mis on põhjalike arutelude teemaks kerkinud alles hiljuti. Nende kasutamine võib ühiskonnas põhjustada mõneti interneti tulekuga võrreldavaid muudatusi. Viimane oli algselt kasutusel sõjanduses, kuid seejärel seda kohandati ja demokratiseeriti, paljud olemasolevad töökohad kujunesid teistsuguseks ja kerkis vajadus uute järele.

2.2 Eelkõige tsiviillennunduses on kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kasutamine plahvatuslikult kasvanud, seda nii nende arvukuse kui ka suuruse ja massi ning arvukate rakenduste osas, mille hulk jätkuvalt kasvab. Praeguseks on välja kujunenud viis suurt turgu: vaba aeg, teabevahetus ja meedia, seire ja kontroll (elektrivõrgud, torustik, tööstusrajatised), geoteadused (põllumajandus, keskkond) ja avalik julgeolek (otsing ja pääste, reostus, politseitöö, rahvahulga kontrolli all hoidmine jne).

2.3 Odavamate, äärmiselt paindlike ja vähem pealetükkivate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kättesaadavuse tulemusena võetakse üle vaid osa mehitatud õhusõidukite, eelkõige helikopterite turust. Kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide peamise kasutusvaldkonna moodustavad nende väikeste, äärmiselt mitmepalgeliste ja ökonoomsete lennuseadmete paljud uued rakendused. See annab tõuke uutele rakendustele, millega kaasnevad otsesed ja kaudsed mõjud tööhõivele ja majandusele üldiselt, näiteks tootlikkuse suurenemine.

2.4 Küsimus ei ole enam mitte selles, kas, vaid kuidas ja millal toimub kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide integreerimine praegusesse lennuliiklusesse. Üheks oluliseks teguriks, eelkõige Euroopas, on ka kasvav huvi väiksemate (< 150 kg) kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide ärilise kasutamise vastu.

2.5 Seepärast on neile asjaoludele vaja aegsasti mõelda kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide integreerimise käsitlemisel nii Euroopa kui ka ICAO tasandil. Ohutuse ja eraelu puutumatuse küsimused ning asjaomaste õigusaktide ühtlustamine etendavad määravat rolli kaugjuhitavatele õhusõidukisüsteemidele üldsuse heakskiidu saamisel nii Euroopas kui ka mujal.

2.6 Komisjoni teatises ([2]) esitatakse hea ja üsna täielik pilt aktuaalsetest probleemidest, eelkõige aga väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kasutamise praegusest olukorrast Euroopas ning ka komisjoni seadusandlikest algatustest.

([1]) Uus ajastu lennunduses. Lennundusturu avamine kaugjuhitavate õhusõidukite süsteemide tsiviilkasutusse võtmiseks ohutul ja jätkusuutlikul viisil, COM(2014)207 final, 8.4.2014.

([2]) Ibid.

3. **Komisjoni teatise sisu**

3.1 Arvatakse, et 2050. aastaks on tsiviillennunduses kasutusel palju erinevat tüüpi ja erinevate omadustega õhusõidukeid. Osad neist on mehitatud, teised mitte. Sellest tulenevalt on oluline luua Euroopa kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide – ehk teisisõnu droonide – turg. Droonid on osa mehitamata õhusõidukisüsteemide (UAS) laiemast kategooriast, mida saab programmeerida lendama iseseisvalt. Kaugjuhitavaid õhusõidukisüsteeme juhib seevastu piloot eemalt.

3.2 See tehnoloogia on kiiresti arenenud ning seda saab nüüd kasutada muukski kui sõjaliseks otstarbeks. Seepärast peaksid kaugjuhitavad õhusõidukisüsteemid suutma lennata ka eraldamata õhuruumis ja seega moodustama tavapärase tsiviillennuliikluse osa. Siiani on seda tehnoloogiat kasutatud näiteks taristute seires või fotografeerimisel, kuid tulevikus võib kasutusala laieneda ka kaupade ja reisijateveole.

3.3 Komisjon selgitab oma seisukohti selles, millises poliitilises raamistikus saaks kaugjuhitavaid õhusõidukisüsteeme Euroopa tasandil käitada ja kuidas saaks tagada nende turu arengu üldiste huvide kaitset silmas pidades. Reguleerimine ning uurimis- ja arendustöö peaks rajanema algatustele, milles osalevad mitmed pooled, muu hulgas:

— Euroopa Lennundusohutusamet (EASA),

— liikmesriikide lennuametid,

— Euroopa tsiviillennunduse seadmete organisatsioon (EUROCAE),

— Eurocontrol,

— mehitamata õhusõidukeid käsitlevate eeskirjade koostamisega tegelevad ühinenud ametid (JARUS).

3.4 Euroopa lennunduspoliitika keskmes on ohutus. Praegune õigusraamistik pärsib Euroopa turu arengut, kuna puudub siseriiklike lubade vastastikune ja seega ka üleeuroopaline tunnustamine. Õigusraamistik peaks arvesse võtma erinevate õhusõidukite paljusust ja pöörama eelkõige tähelepanu väljakujunenud tehnoloogialahendustele. Üksikasjalikumad eeskirjad võetaks kasutusele järk-järgult ja lõppkokkuvõttes lubataks kasutusele võtta üha keerukamaid kaugjuhitavaid õhusõidukisüsteeme.

3.5 Mõned vajalikud tehnoloogialahendused ei ole veel jõudnud arengujärku, mis lubaks kaugjuhitavaid õhusõidukisüsteeme ohutult integreerida. Eri ametite uurimis- ja arendustegevus tuleks seepärast suunata nende tehnoloogiate täiustamisele. Eelkõige puudutab see järgmist: juhtimine ja kontroll, tuvastamise ja vältimisega seotud tehnoloogialahendused, julgeolekukaitse mitmesuguste rünnakute eest, läbipaistvad ja ühtlustatud hädaolukorra protseduurid, otsustussuutlikkus tagada prognoositav käitumine ning inimtegur.

3.6 Loomulikult on oluline tagada kaugjuhitavatele õhusõidukisüsteemidele edastatavate ja neilt saadavate andmete turvalisus. Samuti peab olema võimalik turvaliselt edastada neid andmeid, mida eri käitajad omavahel jagavad eesmärgiga tagada süsteemi hea funktsioneerimine.

3.7 Kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitamisega ei tohi kaasneda põhiõiguste, näiteks eraelu puutumatuse rikkumine. Andmete kogumisel tuleb kinni pidada andmekaitsega seonduvatest sätetest, mis on kehtestatud vastavalt andmekaitset käsitlevale direktiivile 95/46/EÜ või raamotsusele 2008/977. Kaugjuhitavatele õhusõidukisüsteemidele turu avamine hõlmab seega hinnangu andmist meetmetele, mis on vajalikud põhiõiguste tagamiseks.

3.8 Kuna õnnetusi võib alati juhtuda, tuleb mõelda ka sellele, kuidas korraldada kindlustus ja kahjude hüvitamine. Komisjon kavatseb hinnata vajadust muuta olemasolevaid eeskirju. Komisjon toetab kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kujunevat turgu ja parandab sellega seotud ettevõtjate – kelle hulgas on arvukalt väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid ning idufirmasid – konkurentsivõimet.

4. **Üldised märkused**

4.1 Ehkki kaugjuhitavaid õhusõidukisüsteeme kasutatakse sõjalisel ja tsiviilotstarbel juba mõnda aega ja viimastel aastatel on kasv olnud eriti kiire, algasid arutelud rahvusvaheliste ja riiklike eeskirjade ja järelevalve üle alles hiljuti.

4.2 Tsiviil- ja sõjalisel otstarbel käitatavate piloodita õhusõidukite valdkonna terminoloogia osas puudub ühtsus: droon, mehitamata õhusõiduk (UAV), mehitamata õhusõidukisüsteem (UAS), kaugjuhitav õhusõidukisüsteem (RPAS) või õhusõiduk (RPA). Niisugune kirjeldamine ei anna alati aimu eri õhusõiduki või õhusõidukisüsteemi iseärasustest. Sõna „droon" on pärit sõjandusest, kuid seadet kasutatakse mõnikord ka tsiviilotstarbel.

4.3 Mõisted „kaugjuhitav õhusõidukisüsteem" või „õhusõiduk" tulenevad ICAO eeskirjadest. Sel viisil püütakse sobituda kehtivate eeskirjadega piloodi juhitavate õhusõidukite kohta. ICAO käsiraamatus kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kohta viidatakse kaugjuhitavale õhusõidukile kui piloodita õhusõiduki eritüübile. Kõik tsiviilotstarbelised piloodita õhusõidukid kuuluvad Chicago konventsiooni artikli 8 ([3]) alla. ICAO ei kasutata terminit „droon". Segaduse vältimiseks muu hulgas näiteks vastutuse ja kindlustuse küsimustes on Euroopa Liidu kontekstis soovitav lähtuda ICAO terminoloogiast.

4.4 Komisjoni teatisest juhindudes kasutatakse käesolevas arvamuses mõistet „UAV" mehitamata ja iseseisvalt lendava õhusõiduki tähenduses. Kaugjuhitav õhusõidukisüsteem on kolmanda isiku poolt kaugjuhitav õhusõiduk. Termin „droon" on tänaseks tavakasutuses kindlalt juurdunud kõigi tüüpide tähenduses. Ent õigusliku segaduse vältimiseks on eeskirjades mõttekam kasutada ametlikku terminoloogiat.

4.5 Euroopa kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tegevuskavas ([4]) kirjeldatakse tsiviilotstarbeliste kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide arendamist ja integreerimist ühtsesse õhuruumi 15 aasta jooksul. Tegevuskavas on esitatud kolm sammast: 1) uurimis- ja arendustöö; 2) ohutuseeskirjad ja tehniline standardimine ning täiendavad meetmed, näiteks eraelu puutumatus ja andmekaitse; 3) kindlustus ja vastutus. Ettepanekud tsiviilotstarbeliste kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide ühtse õhuruumi loomise kohta on suunatud aastale 2016 ja järgnevatele aastatele.

4.6 Samaaegselt on ICAO alustanud kauaoodatud eeskirjade sisseviimist mehitamata õhusõidukite integreerimise valdkonnas. ICAO mehitamata õhusõidukisüsteemide uurimisrühm koostas 2011. aastal ringkirja (328) mehitamata õhusõidukisüsteemide kohta ja esitas ettepanekud Chicago konventsiooni lisade 2, 7 ja 13 muutmiseks seoses kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitamisega rahvusvahelises tsiviillennunduses. Uus kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käsiraamat peaks ilmuma 2014. aasta jooksul ja selles käsitletakse lennukõlblikkussertifikaatide tingimusi, kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitamislubasid, käitaja sertifitseerimist ning lennukõlblikkuse, hoolduse ja käitamise uusi tingimusi.

4.7 ICAO kavatseb aastatel 2016–2018 viia kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide õhusõidukite, kasutajate, patentide, „sense-and-avoid"-süsteemide, side ja lennujuhtimiseeskirjade osas sisse standardid ja soovituslikud tavad (SARP) ning aeronavigatsiooniteeninduse protseduurid (PAN). Mehitamata õhusõidukisüsteemide uurimisrühma kinnitusel avaldab ICAO 2018. aastaks kõik eeskirjad kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kohta.

4.8 Arutelud eeskirjade üle toimuvad nii ICAO kui ka Euroopa tasandil. Neis on oluline roll mehitamata õhusõidukeid käsitlevate eeskirjade koostamisega tegelevatel ühinenud ametitel (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems, JARUS), mille näol on tegu rahvusvahelise eksperdirühmaga, kuhu kuuluvad riikide tsiviillennundusametid ja piirkondlikud lennuohutuse ametkonnad. Eritähelepanu tuleb siinjuures pöörata ohutusele ning suuremate ja väiksemate süsteemide kuritegeliku kasutamise vastu võitlemise meetmetele.

4.9 Kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käsitlemisel on soovitav pöörata tähelepanu nii suuremate kaugjuhitavate õhusõidukitega seonduvatele üldistele aspektidele kui ka Euroopas kõige enam kasvavale õhusõidukisüsteemide tüübile, milleks on väiksemad kaugjuhitavad õhusõidukisüsteemid. Lisaks õiguskaitse, katastroofiabi ja jälgimisega seotud pigem avalikele ülesannetele on märkimisväärselt kasvanud (väga) väikeste süsteemide riigisisene äriline kasutamine muu hulgas fotografeerimise, seire ja kontrolli eesmärgil. Seepärast on vaja luua sel otstarbel kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kasutamise Euroopa turg.

([3]) Artikkel 8. Piloodita õhusõit:
Õhusõiduk, mis on võimeline lendama ilma piloodita, võib selliselt lennata teise osalisriigi territooriumi kohal ainult selle riigi eriloal ja nimetatud loa nõudeid järgides. Osalisriik kohustub tagama, et piirkondades, mida kasutavad tsiviilõhusõidukid, juhitaks piloodita õhusõiduki lendu tsiviilõhusõidukitele ohutul viisil.

([4]) Õhusõidukisüsteemide Euroopa tsiviillennundussüsteemi integreerimist käsitlev tegevuskava, kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide juhtrühma lõpparuanne – juuni 2013.

4.10 Põhiõiguste (näiteks isiklike piltide ja andmete) kaitse oli päevakorral juba piloodiga lennukite ja helikopterite puhul. Praegu on väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide laiaulatuslikumast kasutamisest tingituna oluline tagada isiku- ja ettevõtlusandmete, eraelu puutumatuse ja põhiõiguste austamise kaitse ja seda tugevdada. Asjakohased eeskirjad on möödapääsmatud. Seoses seesuguste eeskirjade järk-järgulise kehtestamisega ja kaasneva õppeprotsessiga võivad ettevõtete jaoks olulist rolli märgida ajutised eeskirjad ja käitumisjuhendid või „privaatsusharta".

5. **Konkreetsed märkused**

5.1 *Euroopa turu edendamine*

5.1.1 Komiteel on heameel märkida, et ka komisjon mõistab väikeste kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitajate äriliste huvide tähtsust. Tänu oma suurepärasele asukohale saab Euroopa kasutada eeliseid, mida pakub arenev kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tööstus. Tugev kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide sektor edendab tööhõivet ja tugevdab Euroopa rolli tehnoloogia ja arendustegevuse tippkeskusena.

5.1.2 Sektori killustatus ning tõenäoline konsolideerumine tähendab, et ainult kõige innovaatilisemad ettevõtjad ning tugevaima rahandusega ja/või suurte korporatsioonide toetatavad ettevõtjad väljuvad sellest lahingust võitjatena. Seepärast on oluline pakkuda neile ettevõtjatele vahendeid, nähtavust ja õiguslikku stabiilsust, et lahendada ilmnevaid probleeme ja kasutada asjaomase sektori arenguvõimalusi. Vajalike vahendite loetelu tipus on innovatsiooni ning uurimis- ja arendustegevuse suutlikkus, mida toetatakse rahastamise kättesaavaks tegemise kaudu. Samuti on tähtis muuta õiguslike ja reguleerivate vahendite kasutamine neile ettevõtjatele lihtsamaks. Kasu võiks tõusta vastastikusest teenuste osutamisest mitme ettevõtja vahel.

5.1.3 Et kasutada Euroopa siseturu pakutavaid võimalusi, tuleb seadusandjatel leida lahendus probleemile, kuidas rakendada selget, ent samas paindlikku õigusraamistikku, mis avab uksed investeeringutele uutesse kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tehnoloogiatesse ja rakendustesse, näiteks 3D-printerid ja tööstuslik internet. Sellega seoses saaksid olemasolevad Euroopa VKEde rahastamisvahendid veelgi hoogustada kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tööstuse arendamist. Samamoodi oleks olemasolev ühisettevõtte SESAR programm suurepäraseks aluseks uurimis- ja arendustöö rahastamise suurendamisel, et veelgi parandada kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide integreerimist. Programmid „SESAR 2020" ja „Horisont 2020" peaksid seda asjaolu piisaval määral peegeldama.

5.1.4 Ühelt poolt peaksid praegused tootjad väikeste partiide tootmiselt üle minema suurte partiide tootmisele, mis tähendab, et nad peavad kohandama oma tootmisvahendeid. Sellised kohandused ei tohi toimuda nende toodete kõrge kvaliteedi langemise hinnaga ja see peab toimuma käsi-käes nende ettevõtlusstrateegiate edasiarendamisega. Teiste tüüpide puhul võib aga innovatsioon ja individuaalne lähenemine pakkuda stiimuli asutada ja arendada ettevõtteid, eelkõige VKEsid.

5.1.5 Oodatud muutused droonide tsiviilotstarbelises kasutuses annavad tõuke olulistele arengutele. Töökohtade kadumise ennetamiseks ja uute elukutsete loomise toetamiseks peab olema võimalik prognoosida, mida sellised arengud endaga tööhõive vallas kaasa toovad, ning kõik sotsiaalpartnerid tuleks sellesse juba eos kaasata. Selleks tuleb viia läbi uuringuid ja korraldada katseuuringuid muu hulgas jätkusuutlike ja keskkonnasõbralike lahenduste leidmiseks ning nn elektroonilise keskkonnareostuse vastu võitlemiseks. Hariduse ja koolituse vallas tuleks neid arenguid tõhusalt arvesse võtta.

5.1.6 Kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tööstuse ärilisi huve saaks paremini toetada, kui EL suhtuks proaktiivselt Rahvusvahelise Telekommunikatsiooni Liiduga (ITU) peetavatesse läbirääkimistesse sageduste eraldamise üle ja kolmandate poolte kõlvatu konkurentsi takistamisse. USAga hetkel peetavate vabakaubandusläbirääkimiste kontekstis on sel iseäranis suur tähtsus.

5.2 *Vastutus ja kindlustus*

5.2.1 Kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kasutamise põhiline eeltingimus on asjakohane kehtiv või uus õigusraamistik, milles määratletakse kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitajate ja kasutajate kohustused ja tsiviilvastutus. Üldiselt ollakse üksmeelel, et kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tsiviilvastutuse puhul tuleks aluseks võtta piloodiga õhusõidukitele kehtivad sätted.

5.2.2 Piloodikoolitus: sõltuvalt kaugjuhitavate tsiviilõhusõidukisüsteemide kasutamise otstarbest võivad – mõnikord suurde – ohtu sattuda nii kasutajad kui ka võimalikud kannatanud ning tekkida võivad suured materiaalsed kahjud. Optimaalsete käitamistingimuste tagamiseks on vaja koostöös reguleerivate ametiasutuste ja kaugjuhitavate tsiviilõhusõidukite kutseorganisatsioonide või samaväärsete organisatsioonidega kehtestada õigusraamistik kaugjuhtimise teel õhusõidukit juhtivate pilootide ja käitajate koolituse ning kutsetunnistuse kohta. Sellega väheneks määramatus kindlustusaspektide ja õigusliku vastutuse osas.

5.2.3 Suurt automatiseerituse taset arvesse võttes on mõistlik, et kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide käitajal lasuks otsene vastutus. Lennuettevõtjatele ja õhusõiduki käitajatele praegu kehtiv vastutuse kord on muu hulgas sätestatud määruses (EÜ) nr 785/2004. Nimetatud määruses ei võeta praegu arvesse kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemidega seonduva vastutuse ja kindlustuse eriaspekte.

5.2.4 Eelkõige väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide äriline kasutamine vajab täiendavat reguleerimist (nt piiratum tsiviilvastutus, 500 kg-st kergemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide jaoks kaalukategooriate lisamine, väga väikeste kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide lennuomadustest tulenev riskitaseme kohandamine jne).

5.2.5 Kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide kindlustamine on võimalik, kuid kuna enamik selliste süsteemide teostatud ülesandeid viiakse läbi riigi omanduses olevate õhusõidukite abil, on nõudlus väike. Kindlustusmaksete arvestamisel on sageli aluseks mehitatud lennud (stardimass). Seda süsteemi on vaja kohandada ka väiksematele kaugjuhitavatele õhusõidukisüsteemidele.

5.3 *Eraelu puutumatus*

5.3.1 Väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide (< 150 kg) äriline kasutamine on eelkõige seotud eesmärgiga koguda rohkelt teavet ja pildimaterjali. See peab kohe algusest peale käima käsi-käes eraelu puutumatuse kaitse selge tagamisega. Siinkohal võiks kaaluda näiteks kaamerapiltide katmist või kaamera sisse-välja lülitamist ning pildimaterjali ja muu teabe kaitset. Ilmselgelt on vaja kohaldada uusi ja rangemaid norme nii eraviisilise kui ka ärilise kasutamise korral, muu hulgas näiteks seoses väiksemate kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tuvastamise võimaldamisega ning kaitsega häkkimise ja kontrolli ülevõtmise vastu kolmandate isikute poolt.

5.3.2 Ettepanekud muuta liidu kehtivaid õigusakte isikuandmete kaitse valdkonnas on läbirääkimistel jõudnud juba hilisesse staadiumisse. Neis selgitatakse ka kaugjuhitavate õhusõidukisüsteemide tootjate ja kasutajate vastutust ja kohustusi. Õigustatult võiksime oodata komisjoni proaktiivset tegutsemist eelkõige just seoses küsimusega, kas sellised normid tuleks kehtestada ja neid rakendada Euroopa või liikmesriigi tasandil.

5.4 *Sõjaline ja tsiviilkoostöö*

5.4.1 Õhuruumi tsiviil- ja sõjalisel otstarbel kasutamine piloodiga ja piloodita õhusõidukite poolt ja sellega seonduvad ohutusnormid toovad kaasa lennujuhtimisteenistuste töökoormuse kasvu. Seetõttu toetame komisjoni kavatsetavaid algatusi neis valdkondades. Samuti pooldame koostööd tsiviil- ja sõjalise tegevuse vallas olukordades, kus saab katsetada ärilisi rakendusi ja uuendusi, kasutades ära võimalikku koosmõju. Lisaks tuleb kindlasti pöörata tähelepanu reguleerimisalastele prioriteetide ning Euroopa Liidu ja rahvusvahelise õiguse suhetele.

Brüssel, 15. oktoober 2014.

Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee
president
Henri MALOSSE