

Advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité over de mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad — Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart — De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

(COM(2014) 207 final)

(2015/C 012/14)

Rapporteur: **de heer SIMONS**

De Commissie heeft op 15 mei 2014 besloten het Europees Economisch en Sociaal Comité overeenkomstig artikel 304 van het Verdrag betreffende de werking van de EU te raadplegen over de

Mededeling van de Commissie aan het Europees Parlement en de Raad — Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart — De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen

COM(2014) 207 final.

De afdeling Vervoer, Energie, Infrastructuur en Informatiemaatschappij, die met de voorbereidende werkzaamheden was belast, heeft haar advies op 1 oktober 2014 goedgekeurd.

De Adviescommissie Industriële Reconversie (CCMI) heeft over dit onderwerp een aanvullend advies opgesteld (rapporteur: Simons, corapporteur: Philippe) en op 16 september 2014 goedgekeurd.

Het Europees Economisch en Sociaal Comité heeft tijdens zijn op 15 en 16 oktober 2014 gehouden 502^e zitting (vergadering van 15 oktober) het volgende advies uitgebracht, dat met 168 stemmen vóór, bij 8 onthoudingen, is goedgekeurd.

1. Conclusies en aanbevelingen

1.1 Europa is buitengewoon goed gepositioneerd om te profiteren van de voordelen van een zich ontwikkelende van op afstand bestuurdde luchtvaartuigen (Remotely Piloted Aerial Systems, RPAS) industrie, die werkgelegenheid bevordert en de rol van Europa als kenniscentrum van technologie en ontwikkeling bevestigt. De reeds bestaande Europese SME financiering kan de ontwikkeling van de RPAS industrie verder stimuleren.

1.2 De termen RPAS en UAV (Unmanned Aviation Vehicle) volgen de internationale regelgeving van ICAO (de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie). De aanduiding „Drone” wordt niet gebruikt in ICAO; wel onuitwisbaar inmiddels in de volksmond. Om juridische verwarring te voorkomen, ook in verband met aansprakelijkheid en verzekering, is het toch aan te bevelen om in Europees verband naar de ICAO terminologie te streven.

1.3 De noodzaak van een volledige integratie van RPAS in de bestaande vormen van luchtvaart is algemeen erkend. Dit omhelst tevens herkenning en identificatie van elk luchtvaartuig. Daarbij speelt ook, met name in Europa, de toenemende belangstelling voor commerciële toepassingen van kleinere (< 150 kg) RPAS.

1.4 De commerciële exploitatie van, met name, kleinere RPAS zal verdere aanpassingen vergen (bijv. meer beperking van derdenaansprakelijkheid, invoering van lagere gewichtscategorieën van RPAS beneden 500 kg, aanpassing van risico niveaus verbonden aan de vliegeigenschappen van zeer kleine RPAS, etc.).

1.5 Een van de basisvoorwaarden voor het gebruik van kleine RPAS zijn geharmoniseerde regels voor veiligheid en training, met name voor hen die RPAS bedienen, en regels en adequate voorzieningen ter zake van privacy, bescherming van gegevens, aansprakelijkheid en verzekering. Dat noodzaakt nieuwe of aangescherpte normen die zowel voor privé of commercieel gebruik van toepassing zijn; bijvoorbeeld de identificatie van kleinere RPAS, beveiliging tegen hacken en het overnemen van de controle door derden. Een proactieve rol van de Commissie wordt hierbij aanbevolen.

1.6 Het beoogde doel van deze Mededeling⁽¹⁾, om te schetsen hoe in de Europese Unie een uitstekend investeringsklimaat voor RPAS activiteiten, zowel industrieel als exploitatief, te scheppen, wordt volmondig door het Comité onderschreven. Bovendien heeft dat een positief effect op de directe en indirecte werkgelegenheid en daardoor op de productiviteit in het algemeen.

1.7 Met het oog op de toekomst is geboden dat Europa civiele en militaire ontwikkelingen op dit gebied coördineert en daarbij waar mogelijk zijn voordeel doet met eventuele synergieën.

1.8 Er is behoefte aan een zo waarheidsgetrouw mogelijk beeld van het luchtverkeer van RPAS, in verband met alle al in omloop zijnde luchtvaartuigen. Daarvoor moeten de geschikte middelen worden ingezet.

2. Inleiding

2.1 RPAS zijn al vele jaren lang algemeen, zowel militair als burgerlijk, in gebruik. De substantiële discussie over de commerciële toepassingen en over hun integratie met het andere burgerluchtverkeer, waarbij de daarbij behorende veiligheidsaspecten — zoals wetgeving, certificatie en opleiding — regelgeving, privacy, aansprakelijkheden en verzekeringsaspecten aan de orde komen, is pas onlangs goed op gang gekomen. Het gebruik kan in de samenleving tot een ommekeer leiden die tot op zekere hoogte vergelijkbaar is met die van het internet, dat — komende uit militaire sferen — is aangepast en gedemocratiseerd en dat veel beroepen heeft omgevormd en nieuwe beroepen heeft doen ontstaan.

2.2 Het gebruik van met name civiele RPAS is exponentieel gegroeid, zowel in aantal als in grootte en gewicht. Het aantal toepassingen blijft toenemen. Er zijn inmiddels al vijf grote markten vastgesteld: vrijetijdsbesteding, voorlichting en media, toezicht en inspectie (elektriciteit, pijpleidingen, industriële installaties), aardwetenschappen (landbouw, milieu) en burgerlijke veiligheid (onder meer opsporing en redding, vervuiling, handhaving, en in bedwang houden van mensenmassa's).

2.3 Goedkopere en zeer flexibele RPAS die minder inbreuk maken zullen slechts gedeeltelijk in de plaats komen van bemande luchtvaartuigen, zoals met name helikopters. Maar de meeste RPAS zullen gebruikt worden voor de vele nieuwe toepassingen die zij als kleine, uiterst wendbare en economisch voordelige luchtvaartuigen mogelijk maken. Een en ander zal ook leiden tot nieuwe toepassingen op direct of indirect betrokken arbeidsterreinen en aldus algemene economische effecten, zoals een hogere productiviteit, teweegbrengen.

2.4 De vraag is dan ook niet langer of, maar hoe en wanneer de integratie van RPAS in de bestaande vormen van luchtvaart zal plaatsvinden. Daarbij speelt ook, met name in Europa, de toenemende belangstelling voor commerciële toepassingen van kleinere (< 150 kg) RPAS.

2.5 Er zal daarom op tijd aandacht gegeven moeten aan deze elementen in de aanpak van de integratie van RPAS in zowel Europees als ICAO verband. Veiligheid en privacy zullen samen met een geharmoniseerde regelgeving van doorslaggevend belang zijn voor het draagvlak voor RPAS in en buiten Europa.

2.6 De Mededeling van de Commissie⁽²⁾, geeft een goed en vrij volledig beeld van de bestaande problematiek alsmede van de status quo van het gebruik van met name kleinere RPAS in Europa alsmede voorgenomen regelgevingsinitiatieven van de Commissie.

⁽¹⁾ Een nieuw tijdperk voor de luchtvaart — De openstelling van de luchtvaartmarkt voor het veilige en duurzame civiele gebruik van op afstand bestuurde luchtvaartuigen; COM(2014)207 final van 8.4.2014.

⁽²⁾ Ibid.

3. Inhoud Commissiemededeling

3.1 Er wordt geschat dat er tegen het jaar 2050 in de burgerluchtvaart veel verschillende soorten vliegtuigen van uiteenlopend formaat beschikbaar zullen zijn. Sommige van deze vliegtuigen zijn bemand, andere niet. Het is daarom belangrijk een Europese markt op te zetten voor RPAS, ook wel bekend als „drones”. Drones maken deel uit van een uitgebreidere categorie onbemande vliegtuigen (UAS) die kunnen worden geprogrammeerd om zelfstandig te vliegen. RPAS daarentegen worden door een piloot op afstand bestuurd.

3.2 Deze technologie heeft een snelle ontwikkeling doorgemaakt, en kan nu ook buiten een militaire context worden ingezet. Daarom zouden RPAS in een niet-gescheiden luchtruim moeten kunnen vliegen om zo aan het normale burgerluchtverkeer deel te nemen. Tot nu toe wordt de technologie gebruikt voor — bijvoorbeeld — fotografie of toezicht op infrastructuur, maar ze zou in de toekomst ook gebruikt kunnen worden voor het vervoer van goederen of personen.

3.3 Belicht wordt het standpunt van de Commissie over de wijze waarop RPAS op Europees niveau in een beleidskader kunnen worden opgenomen en hoe deze markt zodanig ontwikkeld kan worden dat het algemeen belang beschermd blijft. Regelgeving en onderzoek en ontwikkeling zullen voortbouwen op initiatieven van een aantal acteurs, waaronder:

- het Europees Agentschap voor de Veiligheid van de Luchtvaart (EASA);
- de nationale burgerluchtvaartautoriteiten;
- de Europese Organisatie voor de Burgerluchtvaartapparatuur EUROCAE;
- EUROCONTROL;
- de Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems JARUS.

3.4 Binnen het Europese luchtvaartbeleid vormt veiligheid een prioriteit. De huidige regelgeving belemmert de ontwikkeling van een Europese markt, omdat nationale vergunningen niet in aanmerking komen voor wederzijdse erkenning door de lidstaten en dus heel Europa. Het regelgevend kader moet rekening houden met de grote verscheidenheid van vliegtuigen en zal zich eerst moeten richten op reeds uitgekristalliseerde technologieën. Meer gedetailleerde regels kunnen geleidelijk aan worden ingevoerd, en dat moet uiteindelijk leiden tot het toestaan van complexere RPAS-operaties.

3.5 Een aantal van de technologieën die nodig zijn voor een veilige integratie van RPAS zijn nog niet beschikbaar. Daarom zullen de O&O-inspanningen van de verschillende instanties zich moeten richten op het verder uitwerken van deze technologieën. Het gaat hier vooral over Command and Control, Detect en Avoid-technologieën, beveiliging tegen verschillende vormen van aanvallen, transparante en geharmoniseerde noodprocedures, beslissingscapaciteiten om voor voorspelbaar vlieggedrag te zorgen, en menselijke factoren.

3.6 Het is natuurlijk ook van belang dat er garanties komen voor de veiligheid van de informatie die wordt doorgegeven van en naar de RPAS. Ook de gegevens die de verschillende exploitanten uitwisselen om een goede werking van het systeem te waarborgen moeten veilig kunnen worden overgedragen.

3.7 RPAS-operaties mogen niet leiden tot schending van de grondrechten zoals het recht op privacy. Als gegevens verzameld moeten worden, dienen de regels voor gegevensbescherming zoals vastgelegd in richtlijn 95/46/EG op het gebied van gegevensbescherming of Kaderbesluit 2008/977 gerespecteerd te worden. De opening van de RPAS-markt houdt daarom ook in dat maatregelen voor het garanderen van de grondrechten zullen moeten worden geëvalueerd.

3.8 Aangezien er zich nu eenmaal altijd ongelukken zullen voordoen moet er ook worden gedacht aan verzekeringen en compensatieregelingen. De Commissie zal onderzoeken of het nodig is de huidige regelingen te wijzigen. Ze zal de ontlukende RPAS-markt ondersteunen en het concurrentievermogen van de ondernemingen die op dat gebied actief zijn — waaronder veel KMO's en starters — stimuleren.

4. Algemene opmerkingen

4.1 Hoewel het gebruik van militaire en civiele RPAS al geruime tijd bestaat en vooral de laatste jaren een sterke groei laat zien is de discussie over internationale en nationale regelgeving en toezicht pas vrij recent op gang gekomen.

4.2 De huidige nomenclatuur voor onbemande civiele of militaire luchtvaartuigen is gevarieerd: drone, onbemand luchtvaartuig (UAV), onbemand luchtvaartsysteem (UAS), op afstand door een vlieger bestuurd luchtvaartsysteem (RPAS) of luchtvaartuig (RPA). Deze omschrijvingen geven niet altijd inzicht in de specifieke kenmerken van de diverse toestellen en systemen. Het woord „drone” heeft een militaire oorsprong maar wordt soms ook voor civiele toepassingen gebruikt.

4.3 De termen RPAS en RPA richten zich op de regelgeving van ICAO (de Internationale Burgerluchtvaart Organisatie) waarbij aansluiting gezocht bij de bestaande regelgeving omtrent door vliegers bestuurde luchtvaartuigen. Het ICAO RPAS handboek verwijst naar RPA als een bepaalde vorm van onbemande luchtvaartuigen. Alle onbemande civiele luchtvaartuigen vallen onder de bepalingen van art 8 Chicago Conventie ⁽³⁾. De aanduiding „Drone” wordt niet gebruikt in ICAO. Om verwarring te voorkomen, ook in verband met aansprakelijkheid en verzekering, is het aan te bevelen om in Europees verband naar de ICAO terminologie te streven.

4.4 In navolging van de mededeling van de Commissie wordt de term UAV in dit rapport gehanteerd voor een onbemand autonoom fungerend luchtvaartuig. Een RPAS is een op door een derde op afstand bestuurd luchtvaartuig. Onuitwisbaar inmiddels noemt de volksmond alle types „drones”. Echter om juridische verwarring te voorkomen is het verstandiger in regelgeving de formele terminologie te gebruiken.

4.5 De Europese RPAS Routekaart ⁽⁴⁾ beschrijft de ontwikkeling en integratie in een gemeenschappelijk luchtruim van een civiele RPAS in een tijdsbeslag van 15 jaar. De routekaart beschrijft specifiek drie kolommen: (1) Onderzoek en Ontwikkeling; (2) veiligheidsregelgeving en technische standaardisatie alsmede aanvullende maatregelen zoals privacy en bescherming van gegevens; alsmede (3) verzekering en aansprakelijkheid. De voorstellen betreffende het invoeren van een gemeenschappelijk luchtruim met civiele RPAS zijn gericht op 2016 en de jaren daarna.

4.6 Tegelijkertijd is ICAO begonnen met de invoering van de langverwachte regelgeving voor de integratie van onbemande luchtvaartuigen (UAVs). De ICAO UAS Study Group heeft in 2011 een Rondschrĳven (328) geproduceerd over UAS (onbemande luchtvaartsystemen) en amendementen voorgesteld voor Bijlagen 2, 7 en 13 bij het Verdrag van Chicago inzake het gebruik van RPAS in de internationale burgerluchtvaart. Een nieuw RPAS handboek wordt in de loop van 2014 verwacht, met onderwerpen zoals de voorwaarden van certificaten van luchtwaardigheid, RPAS operationele goedkeuring, exploitant certificatie en nieuwe voorwaarden voor luchtwaardigheid, onderhoud en exploitatie.

4.7 ICAO is voornemens om in de periode 2016-18 SARPs (standards and recommended practices) en PANs (procedures for air navigation) in te voeren voor RPAS wat de luchtvaartuigen, gebruikers, brevettering, „sense-and-avoid”, communicaties en luchtverkeersleidingsvoorschriften betreft. Als aangegeven in de UAS Study Group, zal ICAO in 2018 alle regelgeving voor RPAS gepubliceerd hebben.

4.8 De discussies omtrent regelgeving vinden plaats in zowel ICAO als op Europees niveau; daarbij spelen de discussies in JARUS (Joint Authorities for Rulemaking on Unmanned Systems), een internationale expertengroep van nationale burgerluchtvaart autoriteiten en regionale luchtvaart veiligheidsorganen, een belangrijke rol. Veiligheid en maatregelen tegen strafbaar gebruik van zowel grote of kleinere systemen dienen daarbij alle aandacht te krijgen.

4.9 Bij het behandelen van RPAS is het wenselijk om aandacht te schenken aan zowel de algemene aspecten van de grotere luchtvaartuigen die op afstand bestuurd worden als ook aan de snelst groeiende variant daarvan in Europa: de kleinere RPAS systemen. Naast de meer publieke functies van handhaving, rampenbestrijding en opsporing is het commercieel gebruik van (zeer) kleine systemen, voor waarneming, fotografie, toezicht en controle op nationaal niveau, spectaculair toegenomen. Het is daarom belangrijk een Europese markt voor dit gebruik van RPAS op te zetten.

⁽³⁾ Artikel 8 — Onbemande luchtvaartuigen:

Geen luchtvaartuig dat zonder bestuurder kan vliegen, mag zonder bestuurder vliegen over het grondgebied van een Verdragsluitende Staat anders dan met de speciale vergunning van die Staat en overeenkomstig de voorwaarden verbonden aan een zodanige vergunning. Elke Verdragsluitende Staat verbindt zich te waarborgen dat de vlucht van zulk een luchtvaartuig zonder bestuurder in gebieden opgesteld voor burgerluchtvaartuigen zodanig wordt gecontroleerd, dat gevaar voor burgerluchtvaartuigen wordt voorkomen.

⁽⁴⁾ Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System; Final report European RPAS Steering Group — June 2013.

4.10 Het beschermen van grondrechten zoals privacy van beelden en gegevens, was al aan de orde bij het gebruik van bemande vliegtuigen en helikopters; hier is met name de schaalvergroting door het gebruik van kleinere RPAS van groot belang voor het aanscherpen en handhaven van de bescherming van persoonlijke en bedrijfsgegevens en van privacy en respect voor grondrechten. Adequate regels blijven een vereiste. Voor de stapsgewijze introductie en het daarbij behorende leerproces kunnen ook tijdelijke regels en een "code of conduct" of "privacy charter" voor bedrijven een belangrijke rol spelen.

5. Specifieke opmerkingen

5.1 *Ondersteuning Europese markt*

5.1.1 Het comité constateert tot haar genoegen dat ook de Commissie oog heeft voor de commerciële belangen van exploitanten van kleine RPAS. Europa is buitengewoon goed gepositioneerd om te profiteren van de voordelen van een zich ontwikkelende RPAS industrie. Een sterke RPAS sector bevordert werkgelegenheid en bevestigt de rol van Europa als kenniscentrum van technologie en ontwikkeling.

5.1.2 Een versnipperde sector met een grote kans groot op consolidatie doet alleen de meest innoverende ondernemingen en ondernemingen die financieel het sterkst staan en/of door grote concerns worden gesteund, als overwinnaars uit de strijd komen. Daarom is het belangrijk dat die ondernemingen de middelen, zichtbaarheid en regelgevende stabiliteit worden geboden om de uitdagingen aan te gaan en de ontwikkelingsmogelijkheden van deze sector te benutten. Bovenaan de lijst van benodigde middelen staan capaciteiten om te innoveren en aan O&O te doen doordat toegang tot financiën wordt geboden. Ook is het zaak dat voor bedoelde ondernemingen het gebruik van de juridische en regelgevende instrumenten wordt vergemakkelijkt. Het kan nuttig zijn om voor wederzijdse dienstverlening tussen meerdere actoren te zorgen.

5.1.3 Om de kansen die de Europese interne markt biedt te benutten, moeten regelgevers de uitdaging aangaan om een duidelijk maar tegelijkertijd flexibel juridisch kader te implementeren dat de weg vrijmaakt voor investeringen in nieuwe RPAS technologie en toepassingen zoals 3-D printers en het industriële internet. In deze context, kan de reeds bestaande Europese SME financiering de ontwikkelingen in RPAS industrie verder stimuleren. Op vergelijkbare wijze biedt het bestaande SESAR JU programma een prima platform voor meer financiering voor onderzoek en ontwikkeling (R&D) voor verdere RPAS integratie. Het SESAR 2020 en het Horizon 2020 zal dit in voldoende mate moeten weerspiegelen.

5.1.4 Enerzijds zullen de fabrikanten van de huidige productie van kleine reeksen moeten overstappen op de productie van grotere reeksen, wat betekent dat zij hun productiemiddelen moeten aanpassen. Die aanpassing mag niet ten koste gaan van de hoge kwaliteit van hun producten en moet gelijk opgaan met de verdere ontwikkeling van hun commerciële aanpak. Voor andere types daarentegen is er via innovatie en maatwerk een stimulans voor de creatie en groei van ondernemingen, in het bijzonder KMO's.

5.1.5 De te voorziene evolutie in het civiele gebruik van drones geeft belangrijke ontwikkelingen. Om banenverlies te voorkomen en het ontstaan van nieuwe beroepen te steunen, moet worden vooruitgelopen op wat die ontwikkelingen beroepsmatig gaan inhouden. De sociale partners moeten hierbij van meet af aan worden betrokken. Hierover moet onderzoek komen en verkennende studies worden verricht, inclusief de mogelijkheden voor duurzame en milieuvriendelijke oplossingen zoals het tegengaan van elektronische vervuiling. Daar moet bij opleidingen efficiënt op worden ingespeeld.

5.1.6 De commerciële belangen van de RPAS industrie zijn verder gebaat bij een proactieve opstelling van de Europese Unie bij de ITU onderhandelingen over allocaties van frequenties en ter voorkoming van oneerlijke concurrentie door derden. Met name in de context van de huidige onderhandelingen over vrijhandel met de VS, is dit van groot belang.

5.2 *Aansprakelijkheid en verzekering*

5.2.1 Een basisvoorwaarde voor het gebruik van RPAS is adequate bestaande of nieuwe regelgeving waarin de verantwoordelijkheden en derdenaansprakelijkheid van exploitant en gebruiker van RPAS zijn vastgelegd. Er is algemene consensus dat derdenaansprakelijkheid voor RPAS gebaseerd dient te zijn op de bepalingen terzake voor bemande luchtvaartuigen.

5.2.2 Vliegersopleiding en training: naar gelang van de voorwaarden waaronder civiele RPAS worden gebruikt, kunnen zich — soms grote — risico's voordoen, zowel voor de gebruikers als voor eventuele slachtoffers, en kan materiële schade worden aangericht. Voor optimale gebruiksvoorwaarden is het noodzakelijk om, samen met de regelgevende overheden en de beroepsorganisaties voor civiele RPAS of gelijksoortige organisaties, het regelgevend kader voor opleiding en training van vliegers of operators die luchtvaartuigen op afstand bedienen, alsmede voor bewijzen van bevoegdheid vast te stellen. Daarmee wordt de onduidelijkheid wat de verzekeringsaspecten en wettelijke aansprakelijkheid betreft teruggebracht.

5.2.3 Het is aannemelijk, mede in verband met de hoge automatiseringsgraad, dat de exploitant van een RPAS direct aansprakelijk zal zijn. Het huidige aansprakelijkheidsregime voor luchtvaart maatschappijen en exploitanten van luchtvaartuigen valt, onder meer, onder verordening (EC) No. 785/2004. Deze verordening houdt op dit moment geen rekening met de bijzondere aansprakelijkheids- en verzekeringsaspecten van RPAS.

5.2.4 De commerciële exploitatie van, met name, kleinere RPAS zal verdere aanpassingen vergen (bijv. meer beperking van derdenaansprakelijkheid, invoering van lagere gewichtscategorieën van RPAS beneden 500 kg, aanpassing van risico niveaus verbonden aan de vliegeigenschappen van zeer kleine RPAS, etc.).

5.2.5 Verzekeringen voor RPAS zijn verkrijgbaar, maar omdat de meeste RPAS missies momenteel door staatsluchtvaartuigen worden uitgevoerd, is de vraag gering. De berekening van de premies is veelal gebaseerd op bemande vluchten (startgewicht). Dit systeem moet ook aangepast worden voor kleinere RPAS.

5.3 Privacy

5.3.1 Het commercieel gebruik van kleinere RPAS (<150 kg), waarbij met name veel informatie en beeldmateriaal verzameld kan worden, dient vanaf het begin begeleid te worden met duidelijke garanties voor het beschermen van de privésfeer. Hierbij kan onder meer gedacht worden aan het afschermen of aan- en uitzetten van camerabeelden en beschermen van beeld- en andere informatie. Er is een duidelijke behoefte aan nieuwe of aangescherpte normen die zowel voor privé of commercieel gebruik van toepassing zijn en die bijvoorbeeld ook de identificatie van kleinere RPAS mogelijk maken alsmede beveiliging tegen hacken en het overnemen van de controle door derden.

5.3.2 Voorstellen voor aanpassingen van bestaande communautaire regelgeving inzake de bescherming van persoonsgegevens zijn op dit moment in een vergevorderd stadium van behandeling. Daarin wordt ondermeer duidelijkheid verschaft over de verantwoordelijkheden en verplichtingen van fabrikanten en gebruikers van RPAS. Mede in het licht van de vraag of zulke normen op Europees niveau of nationaal moeten worden ingevoerd en gehandhaafd, is de verwachting van een actieve aanpak door de Commissie gerechtvaardigd.

5.4 Civiele/militaire samenwerking

5.4.1 Civiel en militair gebruik van het luchtruim zowel van bemande als onbemane vaartuigen en de daarbij behorende veiligheidsnormen zal tot een hogere belasting voor de luchtverkeersdiensten leiden. Het voornemen van de Commissie om ter zake initiatieven te nemen wordt dan ook ondersteund, evenals samenwerking tussen civiele en militaire activiteiten waarbij commerciële toepassingen en vernieuwingen getoetst kunnen worden en waar mogelijk synergieën worden benut. Daarnaast zal zeer zeker ook aandacht geschonken moeten worden aan regelgevingsprioriteiten en aan de verhouding Europese en Internationale regelgeving.

Brussel, 15 oktober 2014

De voorzitter
van het Europees Economisch en Sociaal Comité
Henri MALOSSE