



TEXTOS APROBADOS

P8_TA(2015)0390

Uso seguro de los sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota (RPAS) en el ámbito de la aviación civil

Resolución del Parlamento Europeo, de 29 de octubre de 2015, sobre el uso seguro de los sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota (RPAS), comúnmente conocidos como vehículos aéreos no tripulados (UAV), en el ámbito de la aviación civil (2014/2243(INI))

El Parlamento Europeo,

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 8 de abril de 2014, titulada «Una nueva era de la aviación - Abrir el mercado de la aviación al uso civil de sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota de manera segura y sostenible» (COM(2014)0207),
- Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 4, apartado 2, letra g), su artículo 16 y el título VI,
- Vista la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea y, en particular, sus artículos 7 y 8,
- Vista la Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos,
- Visto el Dictamen del Supervisor Europeo de Protección de Datos sobre la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo titulada «Una nueva era de la aviación - Abrir el mercado de la aviación al uso civil de sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota de manera segura y sostenible»,
- Visto el informe final del Grupo Director del RPAS europeo titulado «Roadmap for the Integration of Civil Remotely Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System» (Hoja de ruta para la integración de los sistemas de aeronaves pilotadas de forma remota (RPAS) en el sistema europeo de aviación),
- Vista la declaración de Riga sobre las aeronaves pilotadas de forma remota (drones) titulada «Un marco para el futuro de la aviación»,
- Visto el informe de la Cámara de los Lores titulado «Civilian Use of Drones in the EU» (Uso civil de los drones en la UE),

- Vista la propuesta de la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) titulada «Concept of Operations for Drones - A risk based approach to regulation of unmanned aircraft» (Concepto de operaciones para drones - Enfoque basado en los riesgos con respecto a la reglamentación aplicable a los vehículos aéreos no tripulados),
 - Visto el Convenio de Chicago, de 7 de diciembre de 1944,
 - Visto el artículo 52 de su Reglamento,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Libertades Civiles, Justicia y Asuntos de Interior (A8-0261/2015),
- A. Considerando que, desde hace muchas décadas, los aficionados a la aviación han hecho volar modelos reducidos de aviones teledirigidos; que, en los últimos 15 años, la utilización de RPAS, comúnmente conocidos como UAV o drones, ha experimentado un rápido crecimiento; que, en particular, los RPAS de reducido tamaño, diseñados tanto para fines recreativos como de ocio, se han hecho cada vez más populares;
 - B. Considerando que esta tecnología, desarrollada en un primer momento para uso militar, se aplica actualmente con fines comerciales, lo cual entraña un desplazamiento de los límites legislativos; que, hoy en día, los RPAS utilizados en el ámbito profesional también ofrecen importantes beneficios para diferentes usos civiles cuyo valor añadido aumenta con la distancia entre el aparato y el piloto que lo controla (vuelos fuera del alcance visual); que dichos usos, extremadamente diversos y con potencial para seguir desarrollándose en el futuro, incluyen en particular las inspecciones de seguridad y el control de infraestructuras (vías ferroviarias, presas y centrales eléctricas), la evaluación de catástrofes naturales, las labores agrícolas de precisión (agricultura sostenible) y la producción mediática, la termografía aérea o incluso la entrega de paquetes en zonas aisladas; que se puede prever el desarrollo rápido de nuevas aplicaciones en un futuro próximo, lo que refleja la naturaleza innovadora y dinámica de la industria de los RPAS;
 - C. Considerando la capacidad de esta tecnología para sustituir al hombre en entornos peligrosos;
 - D. Considerando que existen dos categorías de uso de los RPAS, a saber, los RPAS de uso profesional y los de uso recreativo, y que estas dos categorías, diferentes por naturaleza, deben estar sujetas a distintos requisitos dentro de un mismo marco normativo de la UE;
 - E. Considerando que la legislación de la UE en vigor establece que la Agencia Europea de Seguridad Aérea (AESA) es, en principio, la autoridad de certificación para los RPAS con una masa máxima de despegue de más de 150 kg; que los RPAS con una masa igual o inferior a 150 kg se encuentran bajo la jurisdicción de los Estados miembros;
 - F. Considerando que existen o se están desarrollando normativas en materia de RPAS en Alemania, Austria, Croacia, Dinamarca, España, Francia¹, Italia, Irlanda, Polonia, el Reino Unido² y la República Checa; que existen escuelas de vuelo autorizadas en Dinamarca, el Reino Unido y los Países Bajos y que en estos últimos dos países ya hay

¹ <http://www.developpement-durable.gouv.fr/Quelle-place-pour-les-drones-dans.html>

² <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1995&pageid=16012>

más de 500 pilotos con licencia para RPAS;

- G. Considerando que todas las normas en vigor en materia de RPAS en Europa están adaptadas a la evaluación del riesgo de seguridad operacional; que dichas normas se definen en función del operador, por lo que no adoptan el enfoque centrado en la aeronave usado en el caso de la aviación tripulada; que el riesgo no solo depende del tipo de aparato y sus características (peso, velocidad, etc.) , sino también de otros factores como la zona de vuelo, la altitud, la experiencia del operador y el tipo específico de operación así como la capacidad del operador para gestionar situaciones imprevistas;
- H. Considerando que este sector tiene un inmenso potencial de crecimiento económico tanto para las grandes empresas como para la cadena de suministro compuesta por miles de pymes, así como por empresas emergentes innovadoras, potencial que abarca todo el arco de producción, desde los fabricantes hasta el usuario final; que resulta imperativo mantener unas normas operativas y unos niveles de exigencia reconocidos mundialmente en la fabricación de estos aparatos y promover al mismo tiempo el liderazgo europeo en este ámbito;
- I. Considerando que, habida cuenta de la rápida evolución de este mercado, los RPAS se están integrando, con acierto, en los programas aeronáuticos ya existentes, como la Empresa Común SESAR para la investigación sobre la gestión del tránsito aéreo en el Cielo Único Europeo y Horizonte 2020; que el sector ya ha invertido importantes recursos financieros y se le animaría a invertir aún más si se facilitara el acceso de las pymes, mayoritarias en el sector, a la financiación; que una financiación adicional para investigación y desarrollo será fundamental para apoyar esta nueva industria, así como para la integración segura de los RPAS en el espacio aéreo;
- J. Considerando que, incluso en esta primera fase, tanto los Estados miembros como el sector industrial y la propia Comisión Europea ya han reconocido el potencial que alberga este mercado y han insistido en subrayar que todo marco de actuación debe favorecer el crecimiento del sector europeo con miras a competir a escala mundial;
- K. Considerando que este mercado emergente brinda importantes oportunidades en términos de inversión, de innovación y de creación de empleo a lo largo de toda la cadena de suministro y para el beneficio de la sociedad, sin olvidar que ha de protegerse el interés público, incluyendo especialmente cuestiones relacionadas con la intimidad, la protección de datos, la rendición de cuentas y la responsabilidad civil;
- L. Considerando que, pese al potencial económico de los RPAS, el desarrollo de RPAS será uno de los retos más importantes del futuro en lo relativo a la seguridad de la industria de la aviación y a la seguridad y protección de las personas y de las empresas;
- M. Considerando que corresponde a la Unión Europea elaborar cuanto antes un marco legislativo que regule exclusivamente el uso civil de los RPAS;
- N. Considerando que el marco legislativo europeo debe permitir, por un lado, que el sector siga innovando y desarrollándose en las mejores condiciones posibles y, por otro, que los ciudadanos tengan la certeza de que tanto los bienes y las personas, como sus datos personales y su intimidad, gozan de una protección eficaz;

La dimensión internacional

1. Señala que muchos consideran que los Estados Unidos representan el principal mercado para la utilización de los RPAS, si bien se trata de un uso centrado en las operaciones militares; subraya, no obstante, que Europa lidera el sector civil, con 2 500 operadores (400 en el Reino Unido, 300 en Alemania, 1 500 en Francia, 250 en Suecia, etc.) frente a 2 342 operadores en el resto del mundo, y que debe hacer todo lo posible por fomentar su firme postura competitiva;
2. Constata que Japón, por su parte, cuenta con un gran número de operadores de RPAS y con dos décadas de experiencia, especialmente en la utilización de estos sistemas en trabajos agrícolas de precisión, como la fumigación de los cultivos; recuerda que este país fue el primero en autorizar, a mediados de los años noventa, la utilización de esta tecnología en las actividades agrícolas, y que el número de operadores se multiplicó en pocos años;
3. Toma nota de que Israel cuenta con un sector de la fabricación muy dinámico, pero claramente especializado en el uso militar de los RPAS; destaca que un servicio de navegación aérea civil y militar integrado facilita actualmente la integración de esos sistemas en el espacio aéreo israelí;
4. Señala que Australia, China (donde se fabrican muchos de los RPAS de menor tamaño) y Sudáfrica forman parte de los otros 50 países que están desarrollando RPAS en la actualidad;
5. Insiste en que debe reconocerse la dimensión mundial de los RPAS y pide a la Comisión que lo tenga plenamente en cuenta;

La situación en los Estados miembros de la UE

6. Destaca que todos los Estados miembros desarrollan algún tipo de actividad en el ámbito de los RPAS, ya sea en relación con su fabricación o explotación;
7. Subraya que, a menos que se conceda una exención, las actividades de explotación solo son legales si existe una legislación nacional en vigor; recuerda que esto se basa en la norma de la OACI que dispone que todas las operaciones llevadas a cabo por vehículos aéreos no tripulados deben obtener una autorización específica¹;
8. Señala que la falta de una normativa armonizada a escala de la UE podría impedir el desarrollo de un mercado europeo de los RPAS, ya que las autorizaciones nacionales no suelen obtener el reconocimiento mutuo de los demás Estados miembros;

Principales aspectos

9. Considera que el sector de los RPAS reclama sin demora una normativa de ámbito europeo y mundial que garantice el desarrollo transfronterizo de dichos sistemas; considera que se requiere un marco jurídico europeo claro para garantizar la inversión y el desarrollo de un sector europeo de RPAS competitivo; subraya que, si no se toma ninguna medida con carácter urgente, se corre el riesgo de que el potencial económico y los efectos positivos de los RPAS no se vean plenamente realizados;

¹ http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_es.pdf.

10. Subraya la importancia económica de este sector, así como la necesidad de políticas adecuadas para proteger la vida privada y garantizar la protección de datos, la seguridad y la protección, que sean proporcionadas respecto a su objetivo y que no constituyan una carga innecesaria para las pymes;
11. Considera que la pronta adopción de un marco europeo claro, eficaz y sólido podría impulsar el avance de las conversaciones relativas a la elaboración de unas normas mundiales sobre el uso de los drones;
12. Opina que esta futura legislación deberá distinguir claramente entre el uso profesional y el uso recreativo de los RPAS;
13. Destaca que la seguridad y la protección son elementos clave para las operaciones y normativas en materia de RPAS y que deben ser proporcionales a los riesgos; considera que el futuro marco regulador europeo debería adaptarse a los riesgos específicos relacionados con los vuelos fuera del alcance visual, sin que por ello se desincentive este tipo de vuelos;
14. Subraya que la protección de datos y la privacidad son clave para fomentar un apoyo amplio para el empleo de RPAS civiles, por lo que también resultan fundamentales a la hora de facilitar el crecimiento y la integración segura de los RPAS en la aviación civil, respetando estrictamente la Directiva 95/46/CE sobre protección de los datos personales, el derecho al respeto de la vida privada consagrado en el artículo 7 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE, el derecho a la protección de los datos de carácter general consagrado en el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la UE y el artículo 16 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE); pide a la Comisión y a los Estados miembros que velen por que, en el desarrollo de cualquier política de la UE sobre los RPAS, se incorporen garantías relativas a la privacidad y la protección de datos, de conformidad con los principios de necesidad y proporcionalidad; pide, a este respecto, a la Comisión que fomente el establecimiento de normas sobre los conceptos de protección de la intimidad desde el diseño y de protección de la intimidad por defecto;
15. Se muestra de acuerdo con los cinco principios fundamentales del futuro desarrollo de los RPAS establecidos en la declaración de Riga, y los apoya plenamente;
 - los sistemas RPAS deben considerarse nuevos tipos de aeronaves que reclaman una normativa proporcionada basada en el riesgo de cada operación caso por caso;
 - es necesario desarrollar una normativa de la UE para la prestación segura de servicios RPAS que favorezca las inversiones del sector industrial;
 - es necesario desarrollar las tecnologías y las normas que permitan la plena integración de los RPAS en el espacio aéreo europeo;
 - la aceptación pública es un elemento fundamental para el crecimiento de los servicios asociados con los RPAS;
 - la responsabilidad de las actividades de los RPAS recae en los operadores;
16. Insiste en que, a corto plazo, desde la perspectiva de la gestión del tráfico aéreo, ya se cuenta con procedimientos operativos que permiten a los RPAS volar fuera de zonas

específicas y restringidas; recuerda que muchos RPAS civiles y militares vuelan en corredores aéreos específicos con un aumento de los criterios habituales de separación usados en el caso de las aeronaves tripuladas;

17. Destaca la importancia que revisten los vuelos fuera del alcance visual para el desarrollo del sector; considera que la legislación europea debe fomentar esta modalidad operativa;
18. Reconoce que el impacto de los RPAS en el tráfico de aeronaves tripuladas es limitado en vista del pequeño porcentaje de RPAS existentes en comparación con las aeronaves tripuladas; observa, no obstante, que las presiones asociadas a la gestión del tráfico aéreo pueden aumentar como consecuencia del incremento bienvenido del número de RPAS para fines deportivos y recreativos, que puede amenazar en determinados casos la seguridad del tráfico aéreo, por lo que pide que las autoridades competentes y la futura normativa de la UE tengan en cuenta este factor para garantizar de forma continuada un nivel eficiente de la gestión del tráfico aéreo en los Estados miembros;
19. Subraya que, a largo plazo, las soluciones técnicas y normativas deben, de preferencia, permitir a los RPAS utilizar el espacio aéreo junto a cualquier otro usuario de dicho espacio, sin que se impongan a este último nuevos requisitos de equipo; señala que hay un gran número de RPAS de reducido tamaño que vuelan por debajo de los 500 pies, a la misma altura que aeronaves tripuladas; subraya que, aunque los proveedores de servicios de navegación aérea no ofrecen servicios de gestión del tráfico aéreo a esta altitud, tienen la responsabilidad de suministrar suficiente información para que los dos tipos de aeronaves puedan compartir el mismo espacio aéreo; constata que Eurocontrol apoya a los Estados en la creación de un enfoque común de las cuestiones planteadas, así como en pos de la armonización siempre que sea posible;
20. Considera fundamental la cuestión de la identificación de los drones, con independencia de su tamaño; subraya que conviene aportar soluciones que tengan en cuenta el uso recreativo o comercial de los drones;

Soluciones para el futuro

21. Considera que es necesario desarrollar un marco regulador europeo y global que resulte claro, armonizado y proporcionado sobre la base de una evaluación de riesgos, que evite la imposición de regulaciones desproporcionadas para las empresas susceptibles de mermar las inversiones y la innovación en el sector de los RPAS, que al mismo tiempo brinde una protección adecuada a los ciudadanos y cree puestos de trabajo sostenibles e innovadores; considera que una evaluación de riesgos exhaustiva debe basarse en el «concepto de operaciones» establecido por la AESA y debe tener en cuenta las características de los RPAS (peso, ámbito de operaciones, velocidad) y la naturaleza de su uso (recreativo o profesional); opina que este marco debe inscribirse en una perspectiva a largo plazo que contemple las posibles evoluciones y variantes de estas tecnologías en el futuro;
22. Apoya la intención de la Comisión de eliminar el umbral de 150 kg y de sustituirlo por un marco reglamentario coherente y exhaustivo para la UE, que permita que las autoridades nacionales competentes, los organismos cualificados o las asociaciones asuman actividades de validación y supervisión; considera que la proporcionalidad de las normas debe complementarse con la flexibilidad necesaria para los procesos y los procedimientos;

23. Considera que el presupuesto de la AESA deberá tener en cuenta la evolución de las competencias de la Agencia en materia de RPAS con el fin de que esta pueda desempeñar las funciones que le han sido encomendadas;
24. Pide a la Comisión que vele por que, en el desarrollo de cualquier política de la UE sobre los RPAS, se incorporen garantías relativas a la protección de la vida privada y de los datos incluyendo entre los requisitos mínimos la obligación de realizar evaluaciones de impacto y de proteger la vida privada, desde el diseño y por defecto;
25. Manifiesta su preocupación por los usos ilegales y peligrosos que pueden darse a los RPAS (a saber, la conversión de un RPAS de uso civil en un arma utilizada con fines militares u otros fines, o bien la utilización de un RPAS para interferir con sistemas de navegación o de comunicación); pide a la Comisión que apoye el desarrollo de la tecnología necesaria para garantizar la seguridad, la protección y el respeto de la vida privada durante el funcionamiento de los RPAS, empleando para ello especialmente fondos de Horizonte 2020 destinados principalmente a la investigación y el desarrollo de sistemas, tecnologías, etc., que puedan reforzar la protección de la vida privada, desde el diseño y por defecto, y respaldar el desarrollo de tecnologías como las de detección para evitar colisiones (*detect-and-avoid*), geoperimetraje, antiinterferencia y antisequestro, así como reforzar la protección de la vida privada, desde el diseño y por defecto, permitiendo así el uso seguro de los RPAS civiles;
26. Fomenta las tecnologías innovadoras en el sector los RPAS con un enorme potencial de creación de empleo, especialmente empleo verde, dado que esto incluye profesiones de un gran espectro; insiste en que se desarrolle y explore el enorme potencial de la participación de las pymes en lo relativo a los servicios encargados de la producción de partes y materiales especializados; destaca la necesidad de organizar y promover centros para la cualificación y la formación;
27. Considera que las normas a escala nacional y de la UE deben indicar claramente cuáles son las disposiciones aplicables a los RPAS en relación con el mercado interior y el comercio internacional (producción, venta, compra, comercio y uso de RPAS) así como los derechos fundamentales de privacidad y protección de datos; cree asimismo que estas normas deben contribuir a la correcta aplicación de la normativa en materia de privacidad y protección de datos, así como cualquier otra normativa relativa a los distintos riesgos y responsabilidades relacionados con el uso de RPAS, ya sea en el ámbito penal, medioambiental, de la propiedad intelectual o de la aviación; destaca la necesidad de garantizar que se informe a toda persona que maneje un RPAS de las normas básicas aplicables a la utilización de estos sistemas, y que dichas normas deberían indicarse en un aviso para los compradores;
28. Considera que el sector y las autoridades reguladoras y los operadores comerciales deben converger para garantizar una seguridad jurídica que propicie las inversiones y evitar el síndrome del huevo y la gallina, que hace que la industria sea reacia a invertir en el desarrollo de tecnologías necesarias al no saber con seguridad cómo se regularán en el futuro, mientras que los reguladores se muestran reacios a elaborar sistemas normativos hasta que la industria desarrolla tecnologías que necesitan de su autorización; insiste en que se haga verdaderamente partícipes a las pymes en este proceso normativo;
29. Considera que un «enfoque basado en el riesgo» acorde a la Declaración de Riga y el

concepto de operaciones desarrollado por la AESA es una base sólida para garantizar una explotación segura de los RPAS, y que los requisitos normativos europeos deberán basarse bien en cada caso concreto, bien en un enfoque basado en la clase o tipo de que se trate, según resulte más apropiado, así como garantizar un elevado nivel de seguridad e interoperabilidad; considera asimismo que, para garantizar el éxito de los fabricantes y operadores de RPAS, es esencial que los requisitos de normalización de la Organización Europea de Equipos de Aviación Civil (EUROCAE) sean validados por el órgano regulador competente;

30. Considera que las futuras normas europeas y mundiales en materia de RPAS deben abarcar cuestiones relacionadas con:
 - la aeronavegabilidad;
 - las especificaciones de certificación;
 - el uso recreativo y comercial;
 - la identificación del dron, del propietario o del operador;
 - la aprobación de las organizaciones de formación de pilotos;
 - la formación y la concesión de licencias a los pilotos;
 - las operaciones;
 - la responsabilidad y el seguro;
 - la protección de datos y la intimidad;
 - el «geoperimetrage»;
 - las zonas de exclusión aérea;
31. Invita a los Estados miembros a que se aseguren de que, en el marco de la formación ofrecida a usuarios profesionales y propietarios de RPAS, se incluya información específica sobre protección de datos y de la vida privada, y de que los usuarios profesionales de RPAS sean reconocidos como tales en todos los Estados miembros a fin de eliminar cualquier restricción comercial;
32. Subraya que los RPAS que vuelen fuera del alcance visual deben estar equipados con tecnologías de detección para evitar colisiones (*detect-and-avoid*) que permitan detectar la presencia de otras aeronaves en el mismo espacio aéreo, para que los RPAS no supongan una amenaza para la seguridad de las aeronaves tripuladas y, además, tengan en cuenta las zonas con elevada densidad de población, las zonas de exclusión aérea, como los aeropuertos, las centrales eléctricas, las centrales nucleares, las plantas químicas y otras infraestructuras críticas; insta a la Comisión, por lo tanto, a que facilite los presupuestos de investigación y desarrollo necesarios a través de la Empresa Común SESAR;
33. Insta a la Comisión Europea, a las agencias y a las empresas en participación interesadas a que refuercen sus programas de investigación y desarrollo; considera que, habida cuenta de las repercusiones económicas que se espera que tenga este sector, la Unión debe promover el desarrollo de tecnologías europeas, en particular en el marco de Horizonte 2020; pide que los programas de investigación también tengan en cuenta el desarrollo de tecnologías de detección y captura de drones;
34. Recuerda que el programa europeo de GNSS EGNOS, de aumento de la señal GPS,

recibió la autorización para la aviación civil en 2011, y que Galileo entrará gradualmente en la fase de explotación durante los próximos años; considera, en este sentido, que un sistema avanzado de gestión del tráfico aéreo, así como aplicaciones de RPAS basadas en programas europeos de GNSS, contribuirán de forma positiva al funcionamiento seguro de los RPAS;

35. Señala que los RPAS acordes a un enfoque basado en los riesgos deben estar equipados con un chip de identificación y estar registrados, para garantizar la trazabilidad, la rendición de cuentas y una correcta aplicación de las normas de responsabilidad civil;
36. Apoya el concepto de operaciones para vehículos aéreos no tripulados elaborado por la AESA, que define tres categorías diferentes de RPAS, así como las normas correspondientes;
37. Señala que la aplicación de la legislación en materia de RPAS resulta clave para una integración segura y satisfactoria de los RPAS en el espacio aéreo europeo;
38. Pide a la Comisión y a los Estados miembros que garanticen medios suficientes para la aplicación de la legislación en materia de RPAS;
39. Subraya que las Autoridades Conjuntas de Regulación de los Sistemas Aéreos No Tripulados (JARUS) es un organismo internacional cuya adhesión es voluntaria y que reúne a autoridades nacionales de aviación civil de 22 países de la UE y de terceros países, así como a órganos y organismos regulatorios; recuerda que la JARUS está presidida por un representante de la AESA, la organización que se ocupará del futuro Reglamento sobre los RPAS; recuerda que su finalidad es desarrollar los requisitos técnicos, de seguridad y operativos necesarios para la certificación y la integración segura de sistemas RPAS grandes y pequeños en el espacio aéreo y los aeródromos.
40. Considera que la JARUS puede velar por que cualquier futura normativa de la UE esté coordinada con las disposiciones internacionales en vigor en otros países mediante un proceso de reconocimiento mutuo;
41. Considera que las autoridades de protección de datos de los Estados miembros han de cooperar con el fin de compartir datos y mejores prácticas y asegurar el cumplimiento de las directrices y los reglamentos de protección de datos disponibles, como la Directiva 95/46/CE;
42. Subraya el hecho de que el uso de los RPAS por parte de las fuerzas y cuerpos de seguridad y los servicios de inteligencia debe respetar el derecho fundamental a la vida privada y a la protección de datos, así como las libertades de circulación y de expresión, y que es necesario abordar los posibles riesgos vinculados a este uso de los RPAS por lo que respecta a la vigilancia tanto de personas y de grupos como de espacios públicos como las fronteras;
43. Está convencido de que las autoridades de protección de datos de los Estados miembros han de compartir las directrices sobre protección de datos que ya existen para los RPAS comerciales, y pide a los Estados miembros que apliquen minuciosamente la legislación sobre protección de datos de tal modo que alivie las incertidumbres de los ciudadanos en relación con su intimidad pero no suponga una carga administrativa desproporcionada sobre los operadores de RPAS;

44. Recomienda encarecidamente que se amplíen las conversaciones actuales entre la UE y los responsables políticos y reguladores a escala nacional, la industria y las pymes, así como las operaciones comerciales, y que se establezca un debate público en el que participen los ciudadanos y otras partes interesadas pertinentes, como las ONG (incluidas las organizaciones de defensa de los derechos civiles) y las autoridades policiales, a fin de observar y abordar las preocupaciones relacionadas con la protección de los derechos fundamentales, así como las responsabilidades y desafíos a los que se enfrentan distintos actores por lo que respecta a la protección de estos derechos y de la seguridad de los ciudadanos cada vez que se usan los RPAS;
45. Opina que el Parlamento Europeo debe determinar su posición antes de la adopción por la Comisión de su paquete de medidas sobre la aviación, dando de este modo respuesta a la necesidad de orientaciones claras por parte del sector;
46. Subraya la necesidad de un marco jurídico claro, basado en criterios pertinentes respecto al uso de cámaras y sensores, especialmente en RPAS comerciales y privados, que garantice la protección eficaz del derecho a la vida privada y a la protección de datos, salvaguardando asimismo la seguridad de los ciudadanos, y que tenga en cuenta el tamaño cada vez más reducido de los elementos de los RPAS, que conlleva aparatos más fácilmente transportables y difícilmente detectables;
47. Pide a las Comisiones TRAN y LIBE que organicen una audiencia conjunta a la que estén invitados representantes de la industria, de los organismos nacionales de protección de la vida privada, del Supervisor Europeo de Protección de Datos, de la Comisión y de ONG que trabajen en pro de los derechos fundamentales;
48. Pide a la Comisión que estudie la posibilidad de establecer un mecanismo de información regular que tenga en cuenta tanto los avances técnicos como la formulación de políticas y las buenas prácticas a escala nacional, en el que también se aborden los incidentes de RPAS, y que presente una síntesis y una evaluación de los enfoques normativos en los distintos Estados miembros, a fin de poder comparar y determinar las buenas prácticas.

o

o o

49. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión.