

ΑΝΤΩΝΙΟΣ Π. ΜΑΝΙΑΤΗΣ

ΣΕΜΙΝΑΡΙΟ
«ΔΙΚΑΙΟ
ΜΗ
ΕΠΑΝΔΡΩ-
ΜΕΝΩΝ
ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ
2019-2020»

Α.Σ.ΠΑΙ.Τ.Ε., 17/12/2019

ΠΙΝΑΚΑΣ ΠΕΡΙΕΧΟΜΕΝΩΝ

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΜΗ	
ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ	3
Εισαγωγή: Νομοθεσία της ΕΕ για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη	3
Α. Ο εκτελεστικός κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/947	4
Β. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής	5
Επίλογος: Νέοι κανόνες χάριν της ασφάλειας και του ανταγωνισμού	6
ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	7
ΛΥΣΗ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ	8

ΠΡΩΤΟ ΚΕΦΑΛΑΙΟ: ΠΤΥΧΕΣ ΤΟΥ ΔΙΚΑΙΟΥ ΜΗ ΕΠΑΝΔΡΩΜΕΝΩΝ ΑΕΡΟΣΚΑΦΩΝ

Εισαγωγή: Νομοθεσία της ΕΕ για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη

Με το κόστος πλέον των μη επανδρωμένων αεροσκαφών να έχει πέσει σε πολύ προσιτά επίπεδα, οι χρήστες των «drones» έχουν πολλαπλασιαστεί και η αύξηση της εναέριας κυκλοφορίας προκάλεσε την ανάγκη για εισαγωγή ενός θεσμικού πλαισίου¹. Φυσικά, οι εξελίξεις αυτές έχουν οδηγήσει και σε αύξηση του αριθμού των ατυχημάτων, ακόμη και από την πλευρά των κρατικών υπηρεσιών. Παράδειγμα στον ελληνικό εναέριο χώρο αποτελεί η πτώση ενός αεροσκάφους της Ελληνικής Αστυνομίας, η οποία συνέβη στις 4 Δεκεμβρίου 2019 στα Εξάρχεια ενώ εκείνο διενεργούσε αναγνωριστική πτήση υπεράνω ταρατσών².

Οι νέοι κανόνες της ΕΕ σχετικά με τις τεχνικές απαιτήσεις για τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη (drones) και τη λειτουργία των drones αποτελούν το θεμέλιο μίας από τις πιο ευρείες αγορές drones παγκοσμίως. Περαιτέρω νομοθετικές εργασίες είναι καθ' οδόν, οι οποίες συμπεριλαμβάνουν τα λεγόμενα «Ευρωπαϊκά τυποποιημένα σενάρια» (European standard scenarios)³.

Ειδικότερα, τον Ιούνιο 2019 δημοσιεύθηκαν δύο νομοθετικά κείμενα της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τα ΣμηΕΑ, τα οποία έχουν κοινή βάση, τον κανονισμό (ΕΕ) 2018/1139, το σχετικό με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

Πρόκειται για:

- Τον εκτελεστικό κανονισμό της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/947, της 24ης Μαΐου 2019 «για τους κανόνες και τις διαδικασίες που διέπουν τη λειτουργία μη επανδρωμένων αεροσκαφών» και
- Τον κατ' εξουσιοδότηση κανονισμό (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής, της 12ης Μαρτίου 2019 για συστήματα μη επανδρωμένων αεροσκαφών και φορείς εκμετάλλευσης συστημάτων μη επανδρωμένων αεροσκαφών τρίτων χωρών

¹ Α. Μανιάτης, *Νομικό καθεστώς μη επανδρωμένων αεροσκαφών (drones) και αυτόνομων οπλικών συστημάτων*, Αεροπορική Επιθεώρηση 117, Δεκέμβριος 2019 (υπό δημοσίευση).

² Μ. Σακελλάρης, *Συναγερμός στην ΕΛΑΣ για την πτώση drone στα Εξάρχεια*, Ελεύθερος Τύπος, Τετάρτη 4 Δεκεμβρίου 2019, σ. 17.

³ Anonymous, *European Commission and European Investment Bank launched the "European Drone Investment – Advisory Platform"*, Naftika Chronika / Triannual English Edition, Issue No: 224 – Π.2019, p. 107.

Αυτά τα νομοθετήματα που προέρχονται όχι από το νομοθετικό όργανο αλλά από τον εκτελεστικό βραχίονα της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρέπει να οδηγήσουν σε κοινά πρότυπα ασφάλειας για τις πτητικές λειτουργίες των ΣμηΕΑ. Οι χειριστές θα είναι πλέον ικανοί να παίρνουν τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη τους στο εξωτερικό, χωρίς να έχουν να ανησυχούν για διαφορετικούς κανόνες από αυτούς που ισχύουν στην πατρίδα τους, και οι εμπορικές επιχειρήσεις θα έχουν να παρουσιαστούν σε νέα εδάφη για να επεκτείνουν τη δραστηριότητά τους υπό τις ίδιες συνθήκες με εκείνες της έδρας τους⁴. Αυτοί οι κανόνες θα αρχίσουν να εφαρμόζονται σταδιακά από την 1^η Ιουλίου 2020.

Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας (EASA, European Union Aviation Safety Agency), του οποίου η ίδρυση προβλέφθηκε στο «βασικό Κανονισμό» για αυτόν, 1592/2002, του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, έχει ως σκοπό τη διατήρηση και τη βελτίωση της ασφάλειας των πτήσεων. Με τη «Γνώμη 05/2019», αυτός ο Οργανισμός της Ευρωπαϊκής Ένωσης πρότεινε τροποποιήσεις στις δύο προαναφερθέντες Κανονισμούς του 2019⁵.

A. Ο εκτελεστικός κανονισμός της Επιτροπής (ΕΕ) 2019/947

Ο Κανονισμός (ΕΕ) 2019/947 επισημαίνει στο Προοίμιο ότι τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη, ανεξαρτήτως της μάζας τους, μπορούν να εκτελούν πτητικές λειτουργίες στον ίδιο εναέριο χώρο του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού με επανδρωμένα αεροσκάφη, είτε τα τελευταία είναι αεροπλάνα είτε ελικόπτερα. Σύμφωνα με το άρθρο 3 του Κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός είναι ο εναέριος χώρος πάνω από το έδαφος στο οποίο εφαρμόζονται οι Συνθήκες, καθώς και κάθε άλλος εναέριος χώρος στον οποίο τα κράτη μέλη εφαρμόζουν τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 551/2004 κατά το άρθρο 1 παράγραφος 3 του εν λόγω κανονισμού.

Το άρθρο 2 του Κανονισμού (ΕΕ) 2019/947 ορίζει τον όρο «τυποποιημένο σενάριο» ως εξής: *«τύπος πτητικής λειτουργίας ΣμηΕΑ στην «ειδική» κατηγορία, κατά τα οριζόμενα στο προσάρτημα 1 του παραρτήματος, για τον οποίο έχει καθοριστεί ακριβής κατάλογος μέτρων μετριασμού κατά τρόπο ώστε η αρμόδια αρχή να θεωρεί*

⁴ 12 Questions on the New European Drone Regulations, Answered by: Christian Struwe, Head of Public Policy, EMEA, <https://enterprise.dji.com/news/detail/12-questions-on-the-new-european-drone-regulations>.

⁵ S. Werinos-Sydow, S. Kasper, Th. Karall, *Drones Law: EASA published Opinion on Standard Scenarios*, 26.11.2019, <https://blog.pwclegal.at/en/tag/drones-law-en/>.

ικανοποιητικές τις δηλώσεις στις οποίες οι φορείς εκμετάλλευσης δηλώνουν ότι θα εφαρμόζουν τα μέτρα μετριασμού όταν εκτελούν τον εν λόγω τύπο πτητικής λειτουργίας». Με άλλα λόγια, τα τυποποιημένα σενάρια νοούνται για να απλουστευθούν οι διαδικασίες που απαιτούνται από τους χειριστές των ΣμηΕΑ. Προσδιορίζουν τύπους των λειτουργιών των ΣμηΕΑ για την «ειδική» κατηγορία τα οποία χαρακτηρίζονται από χαμηλό κίνδυνο. Σύμφωνα με το άρθρο 10, εξαιρουμένων των περιπτώσεων στις οποίες τα ΣμηΕΑ είναι ιδιοκατασκευή ή χρησιμοποιούνται για πτητικές λειτουργίες του άρθρου 16 (Πτητικές λειτουργίες ΣμηΕΑ στο πλαίσιο λεσχών και ενώσεων αερομοντελιστών) ή πληρούν τους όρους του άρθρου 20 (Ειδικές διατάξεις σχετικά με τη χρήση ορισμένων ΣμηΕΑ στην «ανοικτή» κατηγορία), τα ΣμηΕΑ που χρησιμοποιούνται σε πτητικές λειτουργίες που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό συμμορφώνονται με τις τεχνικές απαιτήσεις, τους κανόνες και τις διαδικασίες για την αξιοπιστία που καθορίζονται στις κατ' εξουσιοδότηση πράξεις οι οποίες εκδίδονται δυνάμει του άρθρου 58 του κανονισμού (ΕΕ) 2018/1139, του σχετικού με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας και την ίδρυση Οργανισμού της Ευρωπαϊκής Ένωσης για την Ασφάλεια της Αεροπορίας.

B. Ο κατ' εξουσιοδότηση κανονισμός (ΕΕ) 2019/945 της Επιτροπής

Σύμφωνα με το Εκτιμώντας (15) του κανονισμού αυτού, λόγω της αύξησης του ηλεκτρονικού εμπορίου, θα πρέπει να δοθεί ιδιαίτερη προσοχή ώστε να διασφαλίζεται η συμμόρφωση των προϊόντων με τις προβλεπόμενες προδιαγραφές. Ειδικότερα, κατά το άρθρο 1, ο κανονισμός αυτός καθορίζει τις απαιτήσεις για τον σχεδιασμό και την κατασκευή ΣμηΕΑ προοριζόμενων για λειτουργία σύμφωνα με τους κανόνες και τους όρους που καθορίζονται στον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) 2019/947, καθώς και των πρόσθετων μονάδων εξ αποστάσεως ταυτοποίησης. Ορίζει επίσης τον τύπο ΣμηΕΑ του οποίου ο σχεδιασμός, η παραγωγή και η συντήρηση υπόκεινται σε πιστοποίηση. Εξάλλου, θεσπίζει επίσης τους κανόνες της διαθεσιμότητας ΣμηΕΑ προοριζόμενων για λειτουργία στην «ανοικτή» κατηγορία και πρόσθετων μονάδων εξ αποστάσεως ταυτοποίησης στην αγορά και της ελεύθερης κυκλοφορίας τους εντός της Ένωσης.

Επιπλέον, καθορίζει επίσης τους κανόνες για τους φορείς εκμετάλλευσης ΣμηΕΑ τρίτων χωρών, όταν αυτοί εκτελούν πτητική λειτουργία ΣμηΕΑ δυνάμει του

εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) 2019/947, εντός του εναέριου χώρου του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Ουρανού.

Ο κανονισμός προβλέπει συγκεκριμένα καθήκοντα για τους οικονομικούς φορείς, όπως είναι οι κατασκευαστές και οι εισαγωγείς. Ειδικότερα ως προς τους κατασκευαστές, το άρθρο 6 ορίζει ότι εξασφαλίζουν ότι, κατά τη διάθεση του προϊόντος τους στην αγορά της Ευρωπαϊκής Ένωσης, αυτό είναι σχεδιασμένο και κατασκευασμένο σε συμμόρφωση με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα μέρη 1 έως 6 του παραρτήματος του κανονισμού αυτού.

Προβλέπεται υποχρέωση των κατασκευαστών να καταρτίσουν (οι ίδιοι, και όχι δια του εξουσιοδοτημένου εκπροσώπου που μπορούν εγγράφως να ορίσουν) τον τεχνικό φάκελο που προβλέπεται στο άρθρο 17. Οι κατασκευαστές πρέπει να διενεργήσουν τη σχετική διαδικασία αξιολόγησης της συμμόρφωσης που αναφέρεται στο άρθρο 13, αλλιώς μπορούν να αναθέσουν εξωτερικά τη διενέργεια της εν λόγω διαδικασίας.

Εφόσον αποδειχθεί με την εν λόγω διαδικασία αξιολόγησης η συμμόρφωση του προϊόντος με τις απαιτήσεις που καθορίζονται στα μέρη 1 έως 6 του παραρτήματος, οι κατασκευαστές συντάσσουν δήλωση συμμόρφωσης ΕΕ και τοποθετούν τη σήμανση CE. Αυτές οι υποχρεώσεις στην ουσία «μετακυλίνονται» στους εισαγωγείς, οι οποίοι επιτρέπεται να διαθέτουν μόνον ό,τι έχει συμμορφωθεί με τις απαιτήσεις αυτού του κεφαλαίου. Συνεπώς, η «προδικασία» κατάρτισης του τεχνικού φακέλου μέχρι και τη σήμανση του επίμαχου προϊόντος πρέπει να ελέγχεται από τον εισαγωγέα του προϊόντος στην επικράτεια της ΕΕ.

Παρόμοιες παρατηρήσεις αρμόζουν για την περίπτωση των εμπορικών διανομέων, οι οποίοι προτού καταστήσουν ένα προϊόν διαθέσιμο στην αγορά, έχουν την υποχρέωση να εξακριβώσουν ότι το εν λόγω προϊόν φέρει τη σήμανση CE και ότι ο κατασκευαστής και ο εισαγωγέας έχουν εκπληρώσει τις προβλεπόμενες υποχρεώσεις τους.

Επίλογος: Νέοι κανόνες χάριν της ασφάλειας και του ανταγωνισμού

Οι νέοι κανόνες οι οποίοι θεσπίστηκαν το 2019 δίνουν έμφαση στην υιοθέτηση κατασκευαστικών προδιαγραφών που διασφαλίζουν την ασφάλεια των πτήσεων με τα μη επανδρωμένα αεροσκάφη. Προφανώς, και ευρύτεροι στόχοι προωθούνται, όπως η προαγωγή του ανταγωνισμού μεταξύ των επιχειρήσεων στην επικράτεια της ΕΕ και η ενθάρρυνση της καινοτομίας, η οποία σχετίζεται με την ύπαρξη ανταγωνισμού.

ΑΣΚΗΣΗ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1. Ο Ευρωπαϊκός Οργανισμός Ασφάλειας της Αεροπορίας

A. εξέδωσε ένα κείμενο το 2019 για τροποποίηση 3 νομοθετικών κειμένων.

B. γνωμοδότησε το 2019 για τον κανονισμό της ΕΕ το σχετικό με τη θέσπιση κοινών κανόνων στον τομέα της πολιτικής αεροπορίας.

Γ. γνωμοδότησε το 2019 για νομοθετικά κείμενα που θα αρχίσουν να εφαρμόζονται σταδιακά από την 1.1.2020.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

2. Ο Ενιαίος Ευρωπαϊκός Ουρανός

A. δεν έχει ακόμη αρχίσει να καθιερώνεται αλλά αποτελεί στόχο της Ευρωπαϊκής Ένωσης που θα αρχίσει να εφαρμόζεται σταδιακά, από το 2020 και μετά.

B. δεν αφορά τα ΣμηΕΑ αλλά τα επανδρωμένα ελικόπτερα.

Γ. δεν αφορά τα επανδρωμένα ελικόπτερα αλλά μόνον τα επανδρωμένα αεροπλάνα.

Δ. Δεν ισχύει τίποτα από τα παραπάνω.

3. Τα «τυποποιημένα σενάρια» στη νομοθεσία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, του 2019,

A. αφορούν την «ανοικτή κατηγορία» των ΣμηΕΑ.

B. είναι τύπος πτητικής λειτουργίας των ΣμηΕΑ στην «πιστοποιημένη κατηγορία».

Γ. συνδέονται με δήλωση λήψης μέτρων μετριασμού.

Δ. Ισχύουν και το B και το Γ.

4. Τα τελευταία χρόνια

A. έχει αυξηθεί το ηλεκτρονικό εμπόριο.

B. είναι στάσιμο το κόστος ενός ΣμηΕΑ,

Γ. έχει αυξηθεί σημαντικά η ιδιοκατασκευή ΣμηΕΑ.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

5. Ο κανονισμός 2019/945

A. αναφέρεται σε ΣμηΕΑ της ανοικτής κατηγορίας.

B. παραπέμπει στον κανονισμό (ΕΕ) 2019/947.

Γ. υποχρεώνει τους κατασκευαστές να τοποθετούν σήμανση CE στα προϊόντα τους.

Δ. Ισχύουν όλα τα παραπάνω.

ΛΥΣΗ ΑΣΚΗΣΗΣ ΑΥΤΟΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗΣ

1.Β

2.Δ

3.Γ

4.Α

5.Δ