



Europos Sąjungos
Taryba

Briuselis, 2023 m. spalio 18 d.
(OR. en)

14394/23

COSI 181
CRIMORG 139
ENFOPOL 433
CT 156
COTER 186
AVIATION 194
JAI 1334

PRIDEDAMAS PRANEŠIMAS

nuo:	Europos Komisijos generalinės sekretorės, kurios vardu pasirašo direktorė Martine DEPREZ
gavimo data:	2023 m. spalio 18 d.
kam:	Europos Sąjungos Tarybos generalinei sekretorei Thérèse BLANCHET
Komisijos dok. Nr.:	COM(2023) 659 final
Dalykas:	KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI dėl kovos su galimomis bepiločių orlaivių sistemų keliamomis grėsmėmis

Delegacijoms pridedamas dokumentas COM(2023) 659 final.

Priedama: COM(2023) 659 final



Briuselis, 2023 10 18
COM(2023) 659 final

KOMISIJOS KOMUNIKATAS TARYBAI IR EUROPOS PARLAMENTUI

dėl kovos su galimomis bepiločių orlaivių sistemų keliamomis grėsmėmis

I. IVADAS

Šiame komunikate išdėstyta ES kovos su galimomis į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių sistemų (UAS), paprastai vadinamų dronais, keliamomis grėsmėmis politika. Tai didesnė kovos su bepiločiais orlaiviais dokumentų rinkinio, kurį dar sudaro du vadovai, kuriuose pateikiamos pagrindinių šios politikos techninių aspektų praktinės gairės, dalis. Šis dokumentų rinkinys buvo paskelbtas pavyzdiniu veiksniu Komisijos komunikate „Dronų strategija 2.0, kuria siekiama pažangios ir darnios bepiločių orlaivių ekosistemos Europoje“¹. Šiuo komunikatu reaguojama į poreikį: i) sukurti išsamią ir suderintą politikos sistemą; ii) ugdyti bendrą supratimą apie taikomas procedūras, kad būtų galima reaguoti į nuolat kintančias galimai bepiločių orlaivių keliamas grėsmes, ir iii) atsižvelgti į sparčią technologijų raidą.

A. ES bepiločių orlaivių naudojimo sistemos papildymas

Teisėtas bepiločių orlaivių naudojimas yra labai svarbus siekiant dvejopos žaliosios ir skaitmeninės pertvarkos, kaip nustatyta ES dronų strategijoje 2.0. Jie atlieka svarbų vaidmenį, visų pirma transporto, gynybos, prekybos ir paslaugų srityse. Numatoma, kad ateinančiais metais ES gerokai išaugs naudojamų bepiločių orlaivių skaičius, labai pagerės jų greitis, judrumas, didžiausias galimas diapazonas, naudingoji apkrova, jutiklių tikslumas ir dirbtinio intelekto naudojimas. Dėl šių pokyčių plėsis teisėto bepiločių orlaivių naudojimo sritis. Tačiau tam, kad šios galimybės būtų išnaudotos, būtina pašalinti galimą į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių keliamą grėsmę. Į nurodymus nereaguojantis bepilotis orlaivis apibrėžiamas atsižvelgiant į nereagavimo pobūdį, kuris galėtų būti nusikalstamas, neteisėtas (numatytas teisės aktų pažeidimas) arba mėgėjiškas (dėl neišmanymo ar aplaidumo).

Šiame komunikate nagrinėjamos civiliniam naudojimui sukurtų bepiločių orlaivių keliamos grėsmės ir siekiama kovoti su šių bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis civilinėje aplinkoje. Nors šiame komunikate nenagrinėjami gynybos tikslais sukurti bepiločiai orlaiviai, išlieka keletas sąsajų su gynybos sritimi. Šios sąsajos apima galimybę, kad nusikaltėliai ar teroristai naudosis gynybos tikslais sukurtus mažesnius bepiločius orlaivius, ir kovos su bepiločiais orlaiviais technologijų sinergiją. Gynybos tikslais sukurti bepiločiai orlaiviai galėtų būti naudojami toje pačioje oro erdvėje kaip ir civiliniai bepiločiai orlaiviai, ir tokiais atvejais dėl informuotumo apie padėtį kompetentingos institucijos turi galėti juos identifikuoti.

Šio komunikato taikymo sritis konkrečiai susijusi su *kova* su galimomis bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis. Todėl juo nesiekama aprėpti platesnio masto bepiločių orlaivių vaidmens vidaus saugumo srityje, t. y. jų naudojimo teisės saugos, visuomenės saugumo ar visuomenės saugos tikslais.

Valstybių narių institucijos visų pirma yra atsakingos už kovą su į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis. Tačiau valstybėms narėms taip pat naudingi ES lygmens veiksmai, kuriais sudaromos sąlygos glaudesniai bendradarbiavimui ir įvairių šiam tikslui naudojamų priemonių koordinavimui. Todėl šiuo komunikatu skatinami įvairūs veiksmai, susiję su bendruomenės kūrimu ir dalijimusi informacija. Juo taip pat padedama valstybėms narėms dėl rekomendacijų, mokymų, finansavimo ir veiklos procedūrų taikymo.

Tiek ES, tiek už jos ribų padažnėjo su bepiločiais orlaiviais susijusių galimai pavojingų incidentų. Todėl svarbu sudaryti palankesnes sąlygas ES teisės saugos ir kitoms valdžios institucijoms ir ypatingos svarbos

¹ Dronų strategija 2.0, kuria siekiama pažangios ir darnios bepiločių orlaivių ekosistemos Europoje, COM(2022) 652 *final*, 2022 m. lapkričio 29 d.

infrastruktūros objektų operatoriams įsisavinti fizinius ar skaitmeninius kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimus. Parengus ES kovos su bepiločiais orlaiviais politiką bus galima sustiprinti esamų naujų sprendimų veiksmingumo tikrinimo procedūras ir palengvinti tikslingą šios srities mokslinių tyrimų ir inovacijų naudojimą. Rengdama šią kovos su bepiločiais orlaiviais politiką, Komisija padeda stiprinti ES kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų rinką. Taip sudaromos didesnio ES strateginio savarankiškumo ir technologinio suverenumo sąlygos, be kita ko, ypatingos svarbos technologijų srityse. Ši politika stiprins Europos pajėgumus kurti pažangiausius sprendimus gynybos, aerokosminės erdvės naudojimo bei civilinio saugumo srityse ir sumažins priklausomybę nuo ne Europos tiekėjų. Ji bus grindžiama ypatingos svarbos technologijų priklausomybės vertinimo rezultatais² ir suteiks papildomų duomenų bei analizės galimybių. Be to, i) pagal ją Komisija bus informuojama apie ypatingos svarbos technologijų naudojimą ir priklausomybę nuo ne Europos tiekėjų ir ii) pateikiama patikima priklausomybės lygio apžvalga.

Be to, siekiant kovoti su į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis iš valdžios institucijos perspektyvos, taip pat svarbu: i) turėti aiškias ir suderintas sistemas ir procedūras; ii) suteikti atsakingiems viešosios ir privačiosios sektorių suinteresuotiesiems subjektams aiškius įgaliojimus imtis veiksmų prieš į nurodymus nereaguojančius bepiločius orlaivius ir iii) palengvinti suinteresuotųjų subjektų, kurie ne visada pratę dirbti kartu (teisės saugos, civilinės aviacijos institucijų, operatorių, gamintojų, judriojo ryšio tinklų operatorių), bendradarbiavimą. Šiame komunikate siūlomi veiksmai, kuriais siekiama: i) ugdyti bendrą supratimą apie taikomas procedūras, kad būtų galima reaguoti į bepiločių orlaivių keliamas grėsmes, ir ii) nustatyti galimus reguliavimo priemonių suderinimo poreikius.

B. Esamos ir sparčiai kintančios grėsmės šalinimas

Tiek ES saugumo sąjungos strategijoje³, tiek kovos su terorizmu darbotvarkėje⁴ pabrėžiama, kad į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių grėsmė Europoje kelia didelį susirūpinimą.

Sparčiai didėjantys bepiločių orlaivių pajėgumai kelia vis didesnį pavojų saugumui. Pastaraisiais metais buvo atskleista planų bandyti panaudoti bepiločius orlaivius teroristiniams išpuoliams⁵. Taip pat pastebėta įtartinų bepiločių orlaivių, esančių netoli ypatingos svarbos infrastruktūros objektų, pavyzdžiui, energijos gamybos įrenginių, oro uostų ir uostų; tai rodo galimą netinkamą bepiločių orlaivių naudojimą priešiškam informacijos rinkimui. Bepiločius orlaivius naudoja nusikaltėliai gabendami kontrabandą per sienas arba siekdami palengvinti kitokią neteisėtą veiklą, įskaitant prekybą narkotikais. Be to, bepiločiai orlaiviai gali kelti riziką kibernetiniam saugumui, pavyzdžiui, jei jie naudojami skaitmeninei žvalgybai. Bepiločių orlaivių keliamą grėsmę nėra tik techninė problema. Šiuo metu daugumą civiliniais tikslais sukurtų bepiločių orlaivių galima aptikti ir identifikuoti, tačiau vis dar labai sudėtinga įveikti jų keliamą grėsmę ir juos neutralizuoti (t. y. perimti jų valdymą, užtikrinti saugų nuleidimą arba numušti), dažnai dėl to, kad trūksta teisėto leidimo. Tai ypač pasakytina apie privačius ypatingos svarbos infrastruktūros objektų

² 2022 m. atliktas Komisijos vidaus išsamus autonominių sistemų vertinimas.

³ ES saugumo sąjungos strategija (COM(2020) 605 *final*, 2020 m. liepos 24 d.).

⁴ „ES kovos su terorizmu darbotvarkė: numatyti, užkirsti kelią, apsaugoti, reaguoti“, COM(2020) 795 *final*, 2020 m. gruodžio 9 d.

⁵ Jų pavyzdžiai: i) rizikingas džihadisto, kurį 2022 m. spalio mėn. Ispanijos teismas nuteisė už planuotą pasikėsinimą užpulti stadioną per svarbias futbolo rungtynes naudojant sprogmenimis užtaisytą bepilotį orlaivį, planas ir ii) Belgijos piliečio, nuteisto už bandymą susprogdinti kalėjimą panaudojant bepilotį orlaivį, atvejis.

operatorius. Todėl būsimuose rizikos vertinimuose pagal Direktyvą dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo⁶ reikėtų atsižvelgti į kovą su bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis.

Grėsmių pavidalas darosi dar aiškesnis apžvelgus incidentus netoli ES esančiose ir kitose pasaulio šalyse. Įrodyta, kad bepiločiai orlaiviai yra ekonomiškai efektyvi ir veiksminga dvejopo naudojimo platforma, kuri paskatino gynybos inovacijas Rusijos kare prieš Ukrainą. Toks reiškinys, kaip civiliniais tikslais sukurtų bepiločių orlaivių naudojimas destruktiviems išpuoliams net kituose ginkluotuose konfliktuose (pvz., Jemene ar Sirijoje), galimai turės tiesioginį poveikį ES vidaus saugumui. Teroristinių grupuočių *modus operandi* ir geresni įgūdžiai naudoti standartinius bepiločius orlaivius galėtų pasiekti mūsų sienas ir kelti grėsmę. Tas pats pasakytina apie bepiločių orlaivių naudojimą pasikėsinant nužudyti⁷.

Tačiau kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimai reikalingi ne tik užkertant kelią tiksliniam piktavališkam jų naudojimui. Jų reikia ir siekiant užkirsti kelią incidentams dėl aplaidumo ar neatsargumo. Dauguma bepiločių orlaivių naudotojų ES (visų pirma licencijuoti profesionalūs nuotoliniai pilotai arba organizuoto laisvalaikio pilotai) laikosi galiojančių taisyklių, reglamentų ir techninių apribojimų. Vis dėlto daug su bepiločiais orlaiviais susijusių pavojingų incidentų visoje ES kyla dėl neišmanių, neatsargių ar nusikalstamų bepiločių orlaivių naudotojų. Tokie trikdžiai ypač pavojingi didelio masto viešiesiems renginiams bei tam tikriems ypatingos svarbos sektoriams, pavyzdžiui, oro transporto. Be to, neteisėtas bepiločių orlaivių naudojimas taip pat gali daryti poveikį atskirų visuomenės narių asmeniniam saugumui ir teisei į privatumą, ypač kai bepiločiai orlaiviai naudojami gyvenamuosiuose rajonuose.

C. Prisitaikymas prie technologinių pokyčių

Kad apsaugotume visuomenę nuo piktavališkų ir į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių reikia turėti galimybę naudotis įperkamos ir patikimos atsakomosios priemonėmis, kurios leistų rasti lanksčius sprendimus. Sprendimai paprastai susiję su trimis aspektais – aptikimo, sekimo ir identifikavimo; o valdžios institucijos suinteresuotos dar dviem papildomais aspektais – neutralizavimo ir teismo ekspertizės.

Tiek gynybos, tiek civilinio saugumo srityje jau kuriami ir bandomi novatoriški kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimai. Jiems patekti į rinką ir būti įsisavintiems galutinių naudotojų gali padėti šiame komunikate propaguojama visa apimanti ES kovos su bepiločiais orlaiviais sistema. Tačiau dėl didelės galimų veiklos scenarijų ir aplinkos įvairovės neįmanoma taikyti standartizuoto, visiems atvejams tinkančio požiūrio į kovos su bepiločiais orlaiviais priemonių įgyvendinimą.

Todėl kovos su bepiločiais orlaiviais priemonės turi būti pritaikytos prie skirtingų poreikių ir skirtingos veiklos aplinkos. Už vidaus saugumą atsakingų institucijų požiūriu galimi atvejai, kai tinkamiausias ir vienintelis variantas yra visiškai fizinis bepiločio orlaivio sunaikinimas, nes taip, pavyzdžiui, užkertamas kelias gresiančiam išpuoliui prieš žmones ar infrastruktūrą. Kitais atvejais, pvz., nusikalstamu būdu naudojant arba priešiškais tikslais renkant informaciją, esama didelio intereso užtikrinti bepiločio orlaivio valdymą, kad jį būtų galima nuleisti kuo mažiau pažeistą ir būtų galima optimaliomis sąlygomis atlikti teismo ekspertizės tyrimą. Tam reikia sudėtingų kibernetinių sprendimų, kad būtų galima perimti bepiločių orlaivių operacinės sistemos valdymą.

⁶ 2022 m. gruodžio 14 d. Direktyva (ES) 2022/2557 dėl ypatingos svarbos subjektų atsparumo (OL L 333, 2022, p. 164).

⁷ Pavyzdžiui, nesėkmingas pasikėsinimas nužudyti Venesuelos prezidentą ir Meksikos narkotikų kartelių naudojami bepiločiai orlaiviai prieš kitų nusikalstamų organizacijų atstovus.

Viena iš technologinių tendencijų, kurias reikėtų stebėti ir aktyviai naudoti, yra jutiklių kūrimas siekiant tiksliau aptikti bepiločius orlaivius. Esamas jutiklių galimybes galima toliau plėtoti ne tik siekiant aptikti bepiločius orlaivius, bet ir įvertinti jų keliamą grėsmę, susijusią su skrydžio plano analize, naudingosios apkrovos aptikimu ir įrangos aptikimu. Jutikliai ir aptikimo sistemos turi gebėti prisitaikyti prie kintančių bepiločių orlaivių formų ir pajėgumų (greičio, judrumo, gebėjimo panaudoti „spąstus“ ir t. t.). Vis svarbesnis bus valdžios institucijų ir privačių ypatingos svarbos infrastruktūros objektų operatorių pajėgumas analizuoti tų jutiklių duomenis. Dirbtinis intelektas taip pat atliks tam tikrą vaidmenį, pavyzdžiui, automatiškai generuos įspėjimus, apskaičiuos riziką, numatys maršrutus arba galimas nusileidimo vietas. Todėl reikia nuolat stebėti naujas tendencijas bepiločių orlaivių rinkose ir jas naudoti kuriant kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimus. Šių technologinių pokyčių stebėseną turėtų sudaryti sąlygas ES valdžios institucijoms nustatyti investavimo prioritetus ir remti tuos pokyčius, kurie geriausiai atitinka valstybių narių teisės saugos institucijų ir privačių veiklos vykdytojų nurodytus veiklos poreikius.

Kalbant apie keliamos grėsmės įveikimą ir neutralizavimą, reikia toliau bandyti įvairiose aplinkose ir įvairiems scenarijams tinkamas technologijas. Gynybos srityje surasta sprendimų, kaip fiziškai sunaikinti arba visiškai perimti ore esantį nepilotuojamą orlaivį, taip sumažinant šiukšlių, dėl kurių gali būti sužeisti žmonės arba padaryta žala objektams, susidarymą. Tam naudojama didelės energijos lazerių nukreipiamoji energija, taip pat didelės galios radijo dažnio ir tinklo perėmimo sistemos ir į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių valdymui įgyti skirtos skaitmeninės priemonės.

Teisės saugos ir tyrimo tikslais būtų ypač naudinga, kad būtų galima neutralizuoti bepiločių orlaivių keliamą grėsmę perimant jų valdymo sistemos valdymą ir užtikrinant saugų nuleidimą, suteikiant valdžios institucijoms ir tyrėjams kuo geresnę prieigą prie galimų fizinių ir skaitmeninių duomenų. Todėl vidaus saugumo sričiai reikalingi įvairūs, plataus spektro ir skirtingiems tikslams patvirtinti sprendimai. Taigi būtina skatinti tikrą civilinio saugumo srities poreikius atitinkančių kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų rinką ir inovacijų aplinką. Priešingu atveju mažai tikėtina, kad kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų raida neatsilikis nuo didėjančio pačių bepiločių orlaivių skaičiaus ir pajėgumų. Taip pat labai svarbu struktūrizuoti ir suskaidyti šią rinką, kad atitinkamos institucijos galėtų rasti geriausiai jų poreikius atitinkančius sprendimus.

Be to, svarbu stebėti vadinamąsias kovai su kova su bepiločiais orlaiviais skirtas sistemas, kurias naudoja nusikaltėliai. Kovai su kova su bepiločiais orlaiviais skirtos sistemos – tai bepiločių orlaivių nešami arba ant žemės dislokuoti prietaisai, kurių paskirtis yra trukdyti konkrečioms kovos su bepiločiais orlaiviais priemonėms.

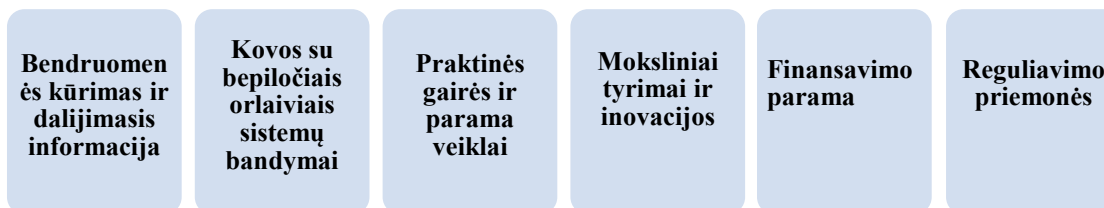
Galima daug kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų kuriama ir gynybos tikslais. Nors reikalavimai skiriasi, jų savybės ir technologijos dažnai yra tos pačios, kaip civilinėms reikmėms skirtų sistemų, todėl reikia glaudžiai bendradarbiauti su gynybos sritimi.

Šiai besivystančiai technologinei aplinkai taip pat reikia nuoseklios ir nuolat atnaujinamos kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų naudojimo reglamentavimo sistemos.

II. ES KOVOS SU BEPILOČIAIS ORLAIVIAIS POLITIKOS FORMAVIMAS

Nuo 2016 m., kai buvo surengtas pirmasis ES kovos su bepiločiais orlaiviais praktinis seminaras, Komisija bendradarbiauja su valstybėmis narėmis ir kitais suinteresuotaisiais subjektais dėl galimos bepiločių orlaivių keliamos grėsmės. Nuo to laiko imtasi įvairių iniciatyvų, kuriomis siekiama sudaryti palankesnes sąlygas bendruomenės kūrimui, keitimuisi informacija, geriausios praktikos plėtojimui ir tiksliniam projektų finansavimui. Po diskusijų su valstybių narių ekspertais Komisija toliau remia vykdomas

iniciatyvas, plėtodama ir integruodama naujas darbo kryptis, kad būtų parengta visavertė ES kovos su bepiločiais orlaiviais politika. Veikla vykdoma šiose šešiose pagrindinėse veiklos srityse:



A. Bendruomenės kūrimas ir dalijimasis informacija

ES lygmeniu kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimus šiuo metu kuria įvairūs tinklai ir veiklos subjektai. Todėl reikia racionalizuoti ir nukreipti jų būsimą politinės, techninės ir operatyvinės sričių veiklą, siekiant: i) kurti veikiančias suinteresuotųjų subjektų bendruomenes; ii) užtikrinti veiksmingą dalijimąsi informacija ir geriausios praktikos pavyzdžiais ir iii) vengti darbo dubliavimo.

Komisija skatins esamas iniciatyvas techniniu lygmeniu ir suburs **Komisijos kovos su bepiločiais orlaiviais ekspertų grupę**, kuri teiks konsultacijas politikos lygmeniu. Ši ekspertų grupė galės strategiškai prisidėti prie įvairių krypčių ES lygmens politikos, susijusios su kovos su bepiločiais orlaiviais veikla, pavyzdžiui, vidaus saugumo, sienų valdymo ar ypatingos svarbos infrastruktūros atsparumo srityse. Šiuo tikslu ekspertų grupė bendradarbiaus su kitomis ekspertų grupėmis ir, kai tinkama, su atitinkamomis Tarybos darbo grupėmis.

Bus reguliariai rengiami praktiniai seminarai ir ekspertų susitikimai kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų ir politikos klausimais. Juose dalyvaus Komisijos, valstybių narių, kitų ES institucijų, ES agentūrų, ES finansuojamų projektų, tarptautinių organizacijų ir šalių partnerių politikos formuotojai, techniniai ekspertai ir tyrėjai. Ši veikla paskatino nuolatinį visų suinteresuotųjų subjektų dalyvavimą ir labai palengvino jų operatyvinį ir praktinį bendradarbiavimą. Šiuo tikslu Komisija įsteigė **Kovos su bepiločių orlaivių sistemomis informacijos centrą**⁸, kuriame šiuo metu yra daugiau kaip 300 narių. Ši internetinė platforma reguliariai atnaujinama ir joje pateikiami įvairūs informacijos šaltiniai, pavyzdžiui, atitinkamų ES finansuojamų projektų rezultatai, pristatymai, ataskaitos ir pusmečio informacinis biuletenis.

Kita svarbi bendruomenės kūrimo ir dalijimosi informacija dalis, skirta visų pirma teisėsaugos veiklos poreikiams tenkinti, vykdoma kaip ES finansuojamų **Europos teisėsaugos tinklų** dalis. Pavyzdžiui, savą kovos su bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis veiklą pradėjo šie tinklai: Europos teisėsaugos technologijų tarnybų tinklas (ENLETS); ES policijos ir sienos apsaugos padalinių oro uostuose tinklas (AIRPOL); ES specialiųjų intervencijos padalinių tinklas (ATLAS) ir ES didelės rizikos viešųjų erdvių saugumo tinklas. Migracijos ir vidaus reikalų GD iniciatyva, pagal kurią sukurta nauja Teisėsaugos tinklų darbo grupė siekiant skatinti policijos tinklų bendradarbiavimą ir kurią finansuoja Komisija⁹, supaprastins specialiojo darbo pogrupio vykdomą darbą kovos su bepiločiais orlaiviais srityje.

Europos aviacijos saugos agentūra (EASA) parengė neprivalomas gaires, padedančias valdžios institucijoms ir oro uostams pasirengti bepiločių orlaivių incidentams, į juos reaguoti ir po jų atkurti

⁸ Naudojantis ES CIRCABC platforma, remiama pagal Europos Komisijos [programą ISA²](#), kuria skatinami Europos viešojo administravimo institucijų sąveikumo sprendimai.

⁹ Komisija pirmininkauja (neoficialiai) Teisėsaugos tinklų darbo grupei, kuri pirmą kartą susirinko 2023 m. kovo 20 d., kad paskatintų geresnį Migracijos ir vidaus reikalų GD finansuojamų tinklų bendradarbiavimą. Po dvylikos mėnesių vertinimo laikotarpio Teisėsaugos tinklų darbo grupė galėtų tapti tinkama Komisijos ekspertų grupe.

veiklą¹⁰. Siekiant skatinti informacija grindžiamą paramos veiklą ir politikos formavimą ES lygmeniu, labai svarbu keistis patikima ir išsamia informacija apie incidentus, susijusius su bepiločiais orlaiviais ES, neapsiribojant tik jau vykstančiais informacijos mainais konkrečiose itin svarbiose vietose, pavyzdžiui, oro uostuose. Visapusiškai užtikrinant tyrimų konfidencialumą, yra daug galimybių pagerinti dalijimąsi informacija apie: i) į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių operatorių taikomus metodus; ii) konkrečius grėsmių modelius ir iii) nustatytas galimas grėsmes. Siekdama palengvinti ir suderinti dalijimąsi tokia informacija apie incidentus, Komisija pasidalijo su valstybėmis narėmis pranešimo apie bepiločių orlaivių incidentus šablonu. Siekdama dar padidinti dalijimosi informacija kokybę ir dažnumą, Komisija išnagrinės galimybę sukurti **skaitmeninę platformą, kurioje būtų pateikiama informacija apie bepiločių orlaivių incidentus** ir kuria galėtų naudotis atitinkamos valdžios institucijos. Ja būtų galima naudotis siekiant tinkamai nustatyti ir palyginti didelius su bepiločiais orlaiviais susijusius saugumo incidentus ES. Tai taip pat gali apimti kibernetinį aspektą, nes bepiločiai orlaiviai naudojami ne tik vizualiajam, bet ir skaitmeniniam išžvalgymui. Ši platforma atitiktų esamus ataskaitų teikimo įpareigojimus pagal Reglamentą (ES) Nr. 376/2014¹¹ ir nedubliuotų esamų pastangų.

Komisija taip pat rengs reguliarius įslaptintus susitikimus, kuriuose skatins keistis per incidentus įgyta patirtimi tinkamu formatu.

Pagrindiniai bendruomenės kūrimo ir dalijimosi informacija veiksmai

- **Komisija suburs kovos su bepiločiais orlaiviais veiklos ekspertų grupę, kurią sudarys valstybių narių ekspertai ir kiti suinteresuotieji subjektai.**
- **Komisija išnagrinės galimybę sukurti skaitmeninę platformą, kurioje būtų pateikiama informacija apie bepiločių orlaivių incidentus.**
- **Komisija reguliariai rengs susitikimus, kad palengvintų valstybių narių keitimąsi įslaptinta informacija apie didelius saugumo incidentus, susijusius su bepiločių orlaivių naudojimu.**

B. Kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų bandymai. Sprendimų paieška ir išbandymas

Valstybės narės ir vietos valdžios institucijos gali rinktis iš įvairių rinkoje esančių komercinių kibernetinių ir nekibernetinių kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų. Pasirinkti sudėtinga, ypač jei vietos subjektai neturi pakankamų techninių pajėgumų. Komisija padės valstybių narių valdžios institucijoms tinkamai pasirinkti pagal jų veiklos poreikius, teiks konsultacijas ir gaires per specialią kovos su bepiločiais orlaiviais ekspertų grupę ir Komisijos Jungtinio tyrimų centro darbą.

2019 m. pradėta ES lygmens veikla siekiant išbandyti kovos su bepiločiais orlaiviais sistemas. Taip siekiama parengti bendrą sistemų, kurias gali naudoti teisėsaugos ir kitos valdžios institucijos siekdamos aptikti, sekti ir identifikuoti galimai piktavališkais tikslais naudojamus bepiločius orlaivius, vertinimo metodiką. Pagrindinis šios veiklos ramstis yra 2021–2024 m. projektas „Courageous“¹², kurį finansuoja ES vidaus saugumo fondas (VSF) pagal priemonę „VSF. Policija“. Projektui „Courageous“ vadovauja Belgijos

¹⁰ 2021 m. kovo mėn. Europos Sąjungos aviacijos saugos agentūra (EASA) paskelbė bepiločių orlaivių incidentų oro uostuose valdymo gaires: [Bepiločių orlaivių incidentų valdymas aerodromuose](#).

¹¹ 2014 m. balandžio 3 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) Nr. 376/2014 dėl pranešimo apie civilinės aviacijos įvykius, jų analizės ir tolesnės veiklos, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES).

¹² <https://courageous-isf.eu/>.

karališkoji karo akademija, kuriai pavesta: i) nustatyti atitinkamus standartinius kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų bandymo scenarijus; ii) nustatyti funkcinis ir veiksmingumo reikalavimus ir iii) parengti bandymo metodiką. Vykdamas šį projektą taip pat bandomas jutiklių ir integruotų sistemų veikimas. Projekto rezultatais nuolat dalijamasi su valstybėmis narėmis, atrinktomis šalimis partnerėmis ir tarptautinėmis organizacijomis. Užbaigus projektą, Komisija ir projekto „Courageous“ konsorciumas valstybėms narėms pristatys galimybes užtikrinti projekto tvarumą ir rekomenduos **kovos su bepiločiais orlaiviais bandymo įrenginių valstybėse narėse metodiką**.

Sparčiai vyksta su kovos su bepiločiais orlaiviais sistemomis susiję technologiniai pokyčiai. Todėl be bandymų būtina nuolat stebėti tendencijas, siekiant nustatyti perspektyviausius sprendimus ir galimus naujus kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų kūrimo iššūkius. Jungtinis tyrimų centras sutelkė gebėjimus vykdyti šią stebėseną ir nustatyti šiuos naujus iššūkius. Tai naudinga valstybėms narėms ir ženkliai prisideda prie ES lygmens bandymo iniciatyvų. Informacija bus dalijamasi atitinkamais kanalais, visų pirma ekspertų grupėje.

Viena iš technologinių sprendimų derinimo priemonių yra standartizacija. Vykdamas projektą „Courageous“ buvo parengtos konkrečios rekomendacijos dėl pasirengimo standartizacijai, kuriomis remiantis galima toliau vertinti standartizacijos procesų įgyvendinamumą ir poreikį juos vykdyti. ES lygmeniu padaryta didelė pažanga rengiant savanoriškai taikomus ne aviacijoje naudojamoms aptikimo įrangos (pvz., rentgeno aparatų ir metalo detektorių¹³) veiksmingumo reikalavimus. Komisija kartu su valstybių narių ir pramonės ekspertais dabar taip pat parengs **savanoriškai** taikomus kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų **veiksmingumo reikalavimus**, kurie, kai aktualu, derėtų su Kibernetinio saugumo akto nuostatomis¹⁴. Kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų sertifikavimo proceso nustatymas turėtų išlikti laikotarpio vidurio tikslu. Prireikus taip pat bus atsižvelgiama į mišrius civilinės gynybos standartus.

Kitas svarbus elementas – kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų, ypač jei jas teikia tiekėjai iš ES nepriklausančių šalių, kibernetinio saugumo standartizavimas ir sertifikavimas. Šiame etape vis dar neaišku, ar tinkamai apsaugoti tam tikrų aptikimo sistemų renkami duomenys. Be to, svarbu kuo griežčiau užkirsti kelią įsilaužimui į kovos su bepiločiais orlaiviais sistemas ir netinkamam jų naudojimui, užtikrinant jų komponentų kibernetinį atsparumą.

2022 m. rugsėjo mėn. Komisija priėmė pasiūlymą dėl reglamento dėl kibernetinio atsparumo¹⁵, kuriuo siekiama parengti bendrąsias kibernetinio saugumo taisykles, taikomas į bendrąją rinką patenkantiems produktams su skaitmeniniais komponentais, įskaitant jų aparatinę ir programinę įrangą. Siūlomam naujam reglamentui siekiama nustatyti privalomus šių produktų kibernetinio saugumo reikalavimus. Šie reikalavimai apims integruotąjį ir standartizuotąjį kibernetinį saugumą, taip pat pažeidžiamumo problemos sprendimo reikalavimus. Komisija siūlo, kad bepiločių orlaivių sistemoms, kurios nėra sukurtos išimtinai nacionalinio saugumo ar kariniams tikslams ir kurios dar nėra sertifikuotos pagal Reglamentą (ES) 2018/1139, šios naujos taisyklės būtų taikomos kaip produktams su skaitmeniniais elementais, išskyrus sistemas, sukurtas išimtinai nacionalinio saugumo ar gynybos tikslais.

¹³ Komisijos rekomendacija dėl viešosiose erdvėse naudojamos rentgeno įrangos savanoriškai taikomų eksploatacinių savybių reikalavimų, C(2022) 4179 *final*.

¹⁴ 2019 m. balandžio 17 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (ES) 2019/881 dėl ENISA ir informacinių ir ryšių technologijų kibernetinio saugumo sertifikavimo.

¹⁵ Pasiūlymas dėl Europos Parlamento ir Tarybos reglamento dėl horizontaliųjų kibernetinio saugumo reikalavimų, keliamų skaitmeninių elementų turintiems produktams, kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (ES) 2019/1020, COM/2022/454 *final*.

Pagrindiniai kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų bandymo veiksmai

- Komisija, remdamasi projekto „Courageous“ rezultatais, sieks įgyvendinti suderintą kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų bandymo metodiką.
- Jungtinis tyrimų centras parengs metinę kovos su bepiločiais orlaiviais technologijos techninių pokyčių ataskaitą.
- Komisija, bendradarbiaudama su atitinkamomis ekspertų grupėmis, tokiomis, kaip ENLETS, HRSN ir AIRPOL, parengs savanoriškai taikomų kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų veiksmingumo reikalavimų rinkinį.

C. Praktinės gairės ir parama veiklai

Kai kuriuose Jungtinio tyrimų centro leidiniuose, pavyzdžiui, gairėse dėl perimetro apsaugos užtikrinimo¹⁶ ir specialiame bepiločių orlaivių gabenamų sprogstamųjų užtaisų tyrime¹⁷, jau nurodyta, kad kova su į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių keliamą grėsmę yra prioritetas. Be to, neseniai paskelbtame leidinyje¹⁸ apie pritaikytojo saugumo koncepciją pabrėžiama, kad nuo pat projekto planavimo ir projektavimo etapo pradžios svarbu į apgalvotą metodiką integruoti proporcingas, tinkamas ir daugiafunkces apsaugos priemones, įskaitant kovos su bet kokiais išpuoliais, kuriuose naudojami bepiločiai orlaiviai, priemones.

Be to, EASA vadove „Bepiločių orlaivių incidentų valdymas aerodromuose“ pateikiamos gairės, kaip parengti tinkamas priemones ir procedūras, kuriomis būtų remiama greita, veiksminga ir proporcinga reagavimo į incidentus sistema oro uostuose. Tokiu būdu galima išvengti oro eismo sustabdymų arba oro erdvės ar kilimo ir tūpimo takų uždarymo arba jų sumažinti iki minimumo, ir oro uostų uždarymas būtų kraštutinė priemonė. EASA darbe atsižvelgiama į Tarptautinės civilinės aviacijos organizacijos aviacijos saugumo gaires¹⁹.

Jungtinis tyrimų centras parengė du naujus vadovus:

- *„Apsauga nuo bepiločių orlaivių sistemų. Ypatingos svarbos infrastruktūros objektų ir viešosios erdvės apsaugos nuo bepiločių orlaivių sistemų vadovas. Penkių etapų metodas kovos su bepiločių orlaivių sistemomis suinteresuotiesiems subjektams“*
- *„Apsauga nuo bepiločių orlaivių sistemų. Bepiločių orlaivių sistemų rizikos vertinimo ir fizinio pastatų ir vietų tvirtinimo principų vadovas.“*

Mokymo srityje įgyvendinant ES finansuojamą projektą „DroneWISE“²⁰ sukurtas kovos su bepiločiais orlaiviais valdymo, kontrolės ir koordinavimo strategijų rinkinys, skirtas pirmiesiems reaguotojams. Pagal projektą taip pat parengta 10 mokymo modulių, vadovas ir internetinis mokymo portalas. Šie mokymo moduliai įtraukti į Europos Sąjungos teisėsaugos mokymo agentūros (CEPOL) mokymo programą. Kitas

¹⁶ Karlos V. ir Larcher M., „Guideline - Building Perimeter Protection“, EUR 30346 EN, Europos Sąjungos leidinių biuras, Liuksemburgas, 2020.

¹⁷ Bepiločių orlaivių sistemų sprogmenų naudojimo grėsmę Jungtinis tyrimų centras nagrinėja leidinyje Larcher M., Karlos V., Valsamos G., Solomos G. „Scenario study: drones carrying explosives“, JRC107683, 2018.

¹⁸ Europos Komisija, „Security by Design: Protection of public spaces from terrorist attacks“, JRC131172, 2022.

¹⁹ ICAO aviacijos saugumo vadovas“ (*Doc 8973 – Restricted*) padeda valstybėms narėms įgyvendinti Čikagos konvencijos 17 priedą, nes jame pateikiamos gairės, kaip taikyti jo standartus ir rekomenduojamą praktiką (SARP) [Aviacijos saugumo vadovas](#)

²⁰ <https://dronewise-project.eu/>

Vidaus saugumo fondo projektas, skirtas kovos su bepiločiais orlaiviais srities mokymui, buvo „Skyfall“. Reikia toliau plėtoti esamus mokymus, įtraukiant į juos privačius saugumo paslaugų teikėjus, visų pirma atsakingus už ypatingos svarbos infrastruktūros objektų apsaugą.

Komisijos **ES patarėjų saugumo klausimais programoje**²¹ yra kovos su bepiločiais orlaiviais veiklai skirtas skyrius, kuriame siūloma: i) specialus didelės rizikos objektų ir infrastruktūros pažeidžiamumo vertinimas; ii) praktiniai patarimai, kaip įveikti bepiločių orlaivių keliamą grėsmę, ir iii) praktiniai patarimai, kaip veiksmingai įdiegti bepiločių orlaivių aptikimo įrangą vykstant didelės rizikos renginiams. Komisija išnagrinės poreikį sukurti ES kovos su bepiločiais orlaiviais įrangos rezervą, kuriuo prireikus didelio masto renginiuose galėtų naudotis valstybės narės.

Pratybos, pavyzdžiui, ES lygmeniu organizuojamos kartu su Teisėsaugos tinklu, prisideda prie operatyvinės parengties įvairiose vidaus saugumo srityse. Prireikus Komisija bendradarbiaus su atitinkamais tinklais, kad į būsimas pratybas įtrauktų kovos su bepiločiais orlaiviais elementus. Tai padės pasinaudojant įvairiais sprendimais toliau gilinti žinias ir keistis geriausios praktikos pavyzdžiais. Vienas iš veiksmingo reagavimo į bepiločių orlaivių keliamas grėsmes reikalavimų yra užtikrinti patikimą ir saugų skirtingų institucijų bendravimą. Todėl kova su bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis bus įtraukta į būsimas pratybas, planuojamas vykdyti pagal ES finansuojamą parengiamąjį projektą „BroadEU.Net“, išbandant būsimos ES ypatingos svarbos ryšių sistemos pagrindą²². Taip pat galėtų būti vykdomos bendros pratybos, be kita ko, su kibernetinio saugumo ir bepiločių orlaivių saugumo ekspertais, siekiant spręsti su bepiločių orlaivių keliamą kibernetinę riziką susijusius klausimus, taip pat siekiant rasti skaitmeninius sprendimus bepiločiams orlaiviams neutralizuoti.

Pagrindiniai praktinių gairių ir operatyvinės paramos veiksmai

- **Jungtinis tyrimų centras paskelbs du vadovus, kurie priskiriami kovos su bepiločiais orlaiviais dokumentų rinkiniui.**
- **Komisija, bendradarbiaudama su atitinkamomis agentūromis, rems esamų kovos su bepiločiais orlaiviais srities mokymų plėtojimą įtraukiant privatų saugumo sektorių.**
- **Komisija, bendradarbiaudama su teisėsaugos tinklais, į pratybų planavimą įtrauks kovos su bepiločiais orlaiviais komponentus.**

D. Moksliniai tyrimai ir inovacijos

ES toliau finansuoja saugumo srities mokslinių tyrimų programą, kuri yra programos „**Europos horizontas**“²³ (2021–2027 m.) dalis. Šiai saugumo srities mokslinių tyrimų programai skiriama apie 50 proc. viso ES ir jos valstybėse narėse saugumo srityje investuoto viešojo finansavimo. Be to, šiais saugumo srities moksliniais tyrimais, kuriais strategiškai prisidedama prie įvairių ES saugumo politikos prioritetų, jau pradėta šalinti bepiločių orlaivių keliamas grėsmes. Paminėtini pavyzdžiai: projektas ALADDIN, kuriame pateikiami sprendimai, kaip aptikti ir neutralizuoti bepiločius orlaivius ribotose

²¹ https://home-affairs.ec.europa.eu/policies/internal-security/counter-terrorism-and-radicalisation/protection/eu-protective-security-advisors-eu-psa_en.

²² ES ypatingos svarbos ryšių sistema suteiks saugią plačiąjuosčio ryšio infrastruktūrą, kad būtų užtikrintas tarpvalstybinis Šengeno erdvės teisėsaugos ir reagavimo į nelaimės tarnybų naudojamų ryšių sistemų sąveikumas.

²³ Iki 2020 m. pabaigos saugumo srities moksliniai tyrimai ir inovacijos buvo finansuojami pagal programą „Horizontas 2020“ ir Septintąją bendrąją programą.

zonose²⁴, arba projektas 7SHIELD, kuriame buvo tiriamas ypatingos svarbos kosmoso infrastruktūros antžeminiams segmentams skirtų kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų kūrimas. Vykdamas projektą ALFA taip pat buvo sėkmingai sukurta kontrabandai naudojamų bepiločių orlaivių aptikimo ir sekimo sistema²⁵. Šios mokslinių tyrimų ir inovacijų iniciatyvos gali būti tęsiamos pagal programą „Europos horizontas“, patvirtinamos arba papildomos veiksmais, kurių imamasi pagal priemonę „VSF. Policija“.

Ateityje Komisija sudarys palankias sąlygas sistemingiau keistis atitinkamais projektų rezultatais su atitinkamais suinteresuotaisiais subjektais, be kita ko, per Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų saugumo srityje bendriją²⁶. Tai dar labiau sustiprintų keitimąsi konkrečiais duomenimis. Be to, taip būtų galima veiksmingiau rinkti naudotojų reikalavimus ir pranešti apie šiuos reikalavimus pramonei, kad būtų galima valdyti inovacijas. Be to, sistemingas keitimasis projektų rezultatais padės sudaryti sąlygas struktūriniam dialogui su valstybėmis narėmis ir suinteresuotaisiais subjektais siekiant nustatyti perspektyvias technologijas, priemones ir sprendimus, kuriais galėtų pasinaudoti valstybių narių valdžios institucijų grupė. Atsižvelgdama į tai, Komisija kartu su valstybėmis narėmis²⁷ įvertins galimybę: i) būsimose programose „Europos horizontas“ darbo programose sukurti nepriklausomą kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų mokslinių tyrimų temą ir ii) remti konkrečias novatoriškas sistemas vykdamas ikiprekybinius viešuosius pirkimus²⁸. Tai visiškai atitinka pajėgumais grindžiamą požiūrį, išsamiai išdėstytą Komisijos tarnybų darbiniam dokumente „Saugumo didinimas pasitelkiant mokslinius tyrimus ir inovacijas“²⁹.

Labai svarbu stiprinti Europos civilinio saugumo, gynybos ir kosmoso pramonės sektorių kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų sinergiją. Tuo turėtų būti siekiama skatinti bepiločių orlaivių ir kovos su jais technologijų sinergiją visuose šiuose trijuose sektoriuose³⁰. Praktiškai šios sinergijos stiprinimas reiškia, kad gynybos srities projektams gali būti naudingi novatoriški pokyčiai civilinėje srityje, o civilinei aeronautikai gali būti naudingi pokyčiai gynybos srityje.

Iš **Europos gynybos fondo (EGF)** ir pagal jo pirmtakes programas skatinami ir remiami bendradarbiavimu grindžiami tarpvalstybiniai moksliniai tyrimai ir plėtra gynybos srityje. Papildydamas ir stiprindamas valstybių narių pastangas, EGF skatina bendradarbiauti visų ES valstybių narių visų dydžių įmones ir mokslinius tyrimus vykdančius subjektus. Pagal EGF pirmtakes programas jau finansuojami kovos su bepiločiais orlaiviais projektai, kurie yra gynybos srities mokslinių tyrimų ir plėtros dalis.

2023 m. EGF darbo programoje numatytas kovos su bepiločiais orlaiviais plėtros veiksmas³¹, kurio preliminarus biudžetas – 43 mln. EUR. Šiuo veiksmu siekiama sukurti visapusiško mobiliojo sprendimo

²⁴ <https://cordis.europa.eu/project/id/740859>.

²⁵ ALFA taip pat yra VSF projekto „Courageous“ ir jo bandymo veiklos pagrindas.

²⁶ Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų saugumo srityje bendrija (CERIS) vienija saugumo srities mokslinių tyrimų suinteresuotuosius subjektus, pradedant politikos formuotojais, galutiniais naudotojais, akademinė bendruomene ir pramone ir baigiant civiliniu saugumu: https://home-affairs.ec.europa.eu/networks/ceris-community-european-research-and-innovation-security_en.

²⁷ Programos „Europos horizontas“ komitete „Civilinė visuomenės sauga“.

²⁸ Ikiprekybiniai viešieji pirkimai yra mokslinių tyrimų ir plėtros (MTP) paslaugų viešųjų pirkimų metodas, apibrėžtas 2007 m. gruodžio 14 d. Ikiprekybinių viešųjų pirkimų komunikate (C(2007) 799 galutinis). Tai svarbi inovacijų skatinimo priemonė, nes ji leidžia viešajam sektoriui naujų sprendimų kūrimą orientuoti į jo poreikius.

²⁹ Komisijos tarnybų darbinis dokumentas „Saugumo didinimas pasitelkiant mokslinius tyrimus ir inovacijas“, SWD(2021) 422 *final*, 2021 12 15.

³⁰ SWD(2022) 362, 2022 11 10. Kaip aprašyta civilinės, gynybos ir kosmoso pramonės sinergijos veiksmų plano įgyvendinimo pažangos ataskaitoje pagal 9 veiksmą.

³¹ 2023 m. kovo 29 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas C(2023) 2296 *final* dėl Europos gynybos fondo, įsteigto Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) 2023/697, finansavimo ir 2023 m. darbo programos priėmimo, II dalis.

aparatinės ar programinės įrangos modulius, kad būtų galima kovoti su įvairiais bepiločiais orlaiviais, įskaitant jų spiečius.

Pagrindinis tikėtinas EGF paramos kovai su bepiločiais orlaiviais rezultatas 2021–2027 m. yra sukurtas kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimo prototipas, padėsiantis ateityje vykdyti bendrus ES lygmens viešuosius pirkimus. Technologinės problemos kovos su bepiločiais orlaiviais sistemų srityje sprendžiamos pasitelkiant ES gynybos inovacijų sistemą (EUDIS). Be to, EUDIS apima dvejopo naudojimo inkubatorių kryptį, siekiant skatinti geresnę civilinės ir gynybos sričių bendradarbiavimą ir spartinti technologijų brandinimą ir pritaikymą.

Kitas svarbus inovacijų ramstis, ypač tinkamas taikomiesiems moksliniams tyrimams dėl kovos su bepiločių orlaivių keliama grėsme, yra Jungtinio tyrimų centro darbas. Įgyvendindamas savo projektą „Drone C-UAS“, JRC peržiūrės aktyvias ir pasyvias atsakomųjų priemonių technologijas ir galimą šių technologijų naudojimą viešųjų erdvių ir ypatingos svarbos infrastruktūros objektų saugumui užtikrinti.

Šiuo tikslu JRC visų pirma sukurs **gyvają laboratoriją**, kurioje bus tiriamos kovos su bepiločiais orlaiviais technologijos ir galimas šių technologijų pritaikymas realiomis sąlygomis. Laboratorijos veikla apims sprendimo planavimą, rengimą ir įgyvendinimą. Ji taip pat apims aptikimą, sekimą, identifikavimą, neutralizavimą ir suinteresuotųjų subjektų bei procesų integravimą. Vykdamas gyvosios laboratorijos veiklą, bus vykdoma integracija su pilotuojamomis ir nepilotuojamomis eismo valdymo sistemomis, visų pirma sistema „U-space“³². Gyvojoje laboratorijoje taip pat bus tirama, kaip būtų galima pagerinti bendrą kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimo efektyvumą, integruojant mašinų mokymąsi ir dirbtinį intelektą.

Vidutinės trukmės laikotarpiu ši JRC gyvoji laboratorija taps **kovos su bepiločiais orlaiviais kompetencijos centru**.

Prioritetiniai veiksmai siekiant kuo geriau pasinaudoti moksliniais tyrimais ir inovacijomis

- **Komisija ir valstybės narės nuspręs dėl būsimų poreikių, susijusių su naujais kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimais, kurie bus tenkinami įgyvendinant atitinkamas Europos mokslinių tyrimų ir inovacijų programas, visų pirma programą „Europos horizontas“.**
- **Komisija ir valstybės narės nustatys perspektyvių kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų sąrašą ir įvertins galimybes vykdyti kai kurių iš šių sprendimų ikiprekybinius viešuosius pirkimus.**
- **Komisija nustatys idėjas, technologijas ir sprendimus, kurie turi būti integruoti į gynybos pajėgumų plėtojimą, ir remis projektus, kuriais siekiama skleisti šias idėjas, technologijas ir sprendimus civiliniuose sektoriuose.**
- **JRC įsteigs kovos su bepiločiais orlaiviais kompetencijos centrą, kuris bus tolesnė gyvosios laboratorijos plėtra.**

E. Finansavimo parama

³² Komisijos įgyvendinimo reglamentas (ES) 2021/664 dėl sistemos „U-space“ reguliavimo sistemos. Terminu „U-space“ apibūdinamas bepiločių orlaivių eismo valdymas siekiant užtikrinti saugią jų sąveiką su kitais subjektais, naudojančiais tą pačią erdvę miesto teritorijose ir bet kurioje kitoje vietoje.

Komisija toliau teiks finansinę paramą atitinkamai kovos su bepiločiais orlaiviais veiklai, visų pirma per VSF, bet taip pat pagal Sienuų valdymo ir vizų politikos finansinės paramos priemonę (SVVP) ir programą „Europos horizontas“ (su moksliniais tyrimais ir inovacijomis susijusiems veiksams).

Pagal VSF teminę priemonę bus remiama: i) Europos teisėsaugos tinklai; ii) susijęs Jungtinio tyrimų centro darbas; iii) nauja kovos su bepiločiais orlaiviais ekspertų grupė ir iv) keitimosi informacija platformos sukūrimas. Komisija jau finansuoja projektus, kuriais siekiama išbandyti ir patvirtinti sistemas, skirtas aptikti ES išorės sienas neteisėtai kertančius bepiločius orlaivius ir nustatyti jų buvimo vietą. Tie projektai grindžiami ankstesnių ES finansuotų mokslinių tyrimų projektų rezultatais³³.

Pagal VSF teminę priemonę Komisija 2024 m. pirmą pusmetį paskelbs **kvietimą teikti pasiūlymus**, konkrečiai skirtus didelį naudojimo potencialą turinčių kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų diegimui remti.

Valstybės narės bus skatinamos įgyvendinti šį komunikatą ir pasinaudoti ES finansuojamų kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų mokslinių tyrimų rezultatais pagal savo VSF programas.

Pagrindiniai finansinės paramos veiksmai

- **Komisija paskelbs kvietimą teikti pasiūlymus dėl kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimų pagal VSF 2026–2027 m. teminės priemonės darbo programas.**
- **Valstybės narės bus raginamos visapusiškai pasinaudoti savo 2021–2027 m. VSF programomis, kad būtų nustatyti ir įgyvendinti veiksmingi kovos su bepiločiais orlaiviais sprendimai.**

F. Reguliavimo priemonių nagrinėjimas

ES jau yra reguliavusi teisėtą bepiločių orlaivių naudojimą, tačiau šiuo metu ES lygmeniu nėra konkrečių kovos su bepiločiais orlaiviais reglamentų, kuriais valstybių narių institucijoms, operatoriams ir gamintojams būtų nustatyta bendra suderinta sistema. Nors šiame sektoriuje palankiai įvertintos neprivalomos EASA gairės dėl bepiločių orlaivių incidentų oro uostuose (nurodytas pirmiau šiame komunikate), dėl jų patariamąjį pobūdžio ir ribotos taikymo srities jų nepakanka į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių keliamai grėsmei sumažinti. Kadangi poreikis veiksmingai užkirsti kelią neteisėtam bepiločių orlaivių naudojimui nuolat didėja, Komisija, glaudžiai bendradarbiaudama su valstybių narių ekspertais, toliau analizuos teisėkūros arba ne teisėkūros priemonių poreikį ateityje. Tuo tikslu Komisija inicijuos specialų **gebėjimų nustatymo tyrimą**, kad nustatytų dabartinę reglamentavimo aplinką. Atliekant šį gebėjimų nustatymo tyrimą taip pat reikėtų atsižvelgti į ICAO sistemą ir pokyčius, taip pat į tai, kad kovos su galimomis bepiločių orlaivių keliamomis grėsmėmis taisyklės neturėtų nepagrįstai trukdyti jų teisėtam naudojimui, įskaitant organizuoto laisvalaikio pilotų veiklą.

ES oro uostams taikomos išsamios ir visapusiškos saugumo taisyklės, kurios taip pat apima bepiločių orlaivių keliamą grėsmę. Siekdama užtikrinti, kad aviacijos institucijos ir oro uostai būtų atsparesni,

³³ Pavyzdžiui, projektai, finansuojami pagal SVVP konkrečius veiksmus, susijusius su: i) jūrų ir (arba) kranto ir (arba) sausumos sienų inovacijomis ir ii) FRONTEX. Kai kuriuose projektuose, finansuojamuose pagal konkretų veiksmą, susijusį su jūrų / kranto ir (arba) sausumos sienų inovacijomis, daugiausia dėmesio skiriama novatoriškų stebėjimo technologijų bandymui. Taip pat vykdomas konkretus veiksmas siekiant įsigyti ir pateikti naudojimui įrangą, kurią dislokavusios Europos sienos apsaugos institucijos galėtų aptikti bepiločius orlaivius, kertančius sienas dėl neteisėtos ar nusikalstamos veiklos, ir nustatyti jų buvimo vietą. Šis konkretus veiksmas leis valstybėms narėms įsigyti dvi kovos su bepiločiais orlaiviais sistemas. Siekiant ES pridėtinės vertės, techninė įranga, įsigyta vykdant konkrečius veiksmus, FRONTEX per metines dvišales derybas pateiktu prašymu turi būti suteikta ne ilgesniam kaip 4 mėnesių laikotarpiui per metus, kad ją būtų galima naudoti bendrose operacijose.

susidūrę su bepiločių orlaivių keliama rizika, ir laikydamosi įrodymais grindžiamo požiūrio, Komisija, bendradarbiaudama su valstybėmis narėmis, **atliks saugumo rizikos vertinimą, dėl kurio gali tekti keisti teisės aktus, ir nustatys galimas papildomas apsaugos nuo į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių silpnąsias vietas.**

Tokiomis aplinkybėmis būtinas struktūrinis dialogas su pramonės atstovais ir bepiločių orlaivių gamintojais dėl pritaikytojo saugumo priemonių (pvz., patikimų apsaugos nuo klaidinimo sistemų, pajėgumų apribojimų, dalijimosi ryšių protokolais ir kovos su bepiločiais orlaiviais duomenų bazių atnaujinimo).

Pagrindiniai reguliavimo priemonių nagrinėjimo veiksmai

- **Komisija inicijuos gebėjimų nustatymo tyrimą ir nustatys reguliavimo poreikius bei galimybes suderinti valstybių narių teisės aktus ir procedūras.**
- **Laikydamosi įrodymais grindžiamo požiūrio, Komisija atliks bepiločių orlaivių aviacijos saugumo rizikos vertinimą, kad nustatytų galimą papildomą oro uostų pažeidžiamumą, dėl kurio būtų galima atlikti reguliavimo pakeitimus.**
- **Komisija palaikys struktūrinį dialogą su pramonės atstovais dėl galimų papildomų konkrečių priemonių, susijusių su bepiločių orlaivių saugumu, būtinumo ir pobūdžio.**

III. TOLESNI VEIKSMAI

Siekiant užtikrinti, kad dėl sparčių technologinių pokyčių ir didėjančio bepiločių orlaivių skaičiaus nedidėtų nevaldoma į nurodymus nereaguojančių bepiločių orlaivių keliama grėsmė, būtina stiprinti bendradarbiavimą ES lygmeniu, remiantis šiame komunikate išdėstyta visapusiška ES kovos su bepiločiais orlaiviais politika. Šiuo tikslu dabartinė ES lygmens veikla bus tęsiama ir papildoma šiame komunikate išvardytais pagrindiniais veiksmais, kurie bus įgyvendinti ateinančiais metais.

Šiame komunikate nurodyta veikla apims laikotarpį iki 2030 m. Iki 2027 m. ekspertų grupė atliks laikotarpio vidurio apžvalgą, o ne vėliau kaip iki 2030 m. planuojama atlikti išsamią ES kovos su bepiločiais orlaiviais programos peržiūrą.