



ANGENOMMENE TEXTE

P8_TA(2015)0390

Sicherer Einsatz ferngesteuerter Flugsysteme (RPAS) im Bereich der zivilen Luftfahrt

Entschließung des Europäischen Parlaments vom 29. Oktober 2015 zum sicheren Einsatz ferngesteuerter Flugsysteme (RPAS), gemeinhin bekannt als unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), im Bereich der zivilen Luftfahrt (2014/2243(INI))

Das Europäische Parlament,

- unter Hinweis auf die Mitteilung der Kommission vom 8. April 2014 mit dem Titel „Ein neues Zeitalter der Luftfahrt – Öffnung des Luftverkehrsmarktes für eine sichere und nachhaltige zivile Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme“ (COM(2014)0207),
- unter Hinweis auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g, Artikel 16 und Titel VI,
- unter Hinweis auf die Charta der Grundrechte der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 7 und 8,
- unter Hinweis auf die Richtlinie 95/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. Oktober 1995 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten und zum freien Datenverkehr,
- unter Hinweis auf die Stellungnahme des Europäischen Datenschutzbeauftragten zu der Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament und den Rat mit dem Titel „Ein neues Zeitalter der Luftfahrt – Öffnung des Luftverkehrsmarktes für eine sichere und nachhaltige zivile Nutzung pilotenferngesteuerter Luftfahrtsysteme“,
- unter Hinweis auf den Abschlussbericht der europäischen Lenkungsgruppe für RPAS mit dem Titel „Roadmap for the integration of civil Remotely-Piloted Aircraft Systems into the European Aviation System“ (Fahrplan für die Integration ziviler pilotenferngesteuerter Luftfahrzeuge in das europäische Luftverkehrssystem),
- unter Hinweis auf die Erklärung von Riga zu ferngesteuerten Luftfahrzeugen (Drohnen) mit dem Titel „Framing the future of aviation“ (Ein Rahmen für die Zukunft der Luftfahrt),

- unter Hinweis auf den Bericht des Oberhauses des Vereinigten Königreichs mit dem Titel „Civilian Use of Drones in the EU“ (Ziviler Einsatz von Drohnen in der EU),
 - unter Hinweis auf den Vorschlag der Europäischen Agentur für Flugsicherheit (EASA) mit dem Titel „Concept of Operations for Drones – A risk based approach to regulation of unmanned aircraft“ (Konzept für den Betrieb von Drohnen – ein risikobasierter Ansatz für die Regulierung unbemannter Luftfahrzeuge),
 - unter Hinweis auf das Abkommen von Chicago vom 7. Dezember 1944,
 - gestützt auf Artikel 52 seiner Geschäftsordnung,
 - unter Hinweis auf den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Fremdenverkehr sowie die Stellungnahme des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (A8-0261/2015),
- A. in der Erwägung, dass sich kleine, funkferngesteuerte Modellflugzeuge bereits seit mehreren Jahrzehnten großer Beliebtheit erfreuen; in der Erwägung, dass in den vergangenen 15 Jahren ein rascher Anstieg in der Nutzung von RPAS – gemeinhin bekannt als unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) oder Drohnen – zu verzeichnen war; in der Erwägung, dass insbesondere kleine und für Hobby und Freizeit ausgelegte RPAS immer beliebter werden;
 - B. in der Erwägung, dass diese ursprünglich für militärische Zwecke entwickelte Technologie nun auch kommerziell genutzt wird, wodurch sich legislative Grenzen verschieben; in der Erwägung, dass RPAS, die zu professionellen Zwecken eingesetzt werden, heutzutage auch für verschiedene zivile Anwendungen von großem Nutzen sind, deren Mehrwert umso größer ist, je weiter das Luftfahrzeug vom Piloten, der die Fernsteuerung vornimmt, entfernt ist („Flüge außer Sichtweite“); in der Erwägung, dass die Anwendungen von RPAS, die höchst vielfältig sind und sich künftig auf noch mehr Bereiche ausdehnen könnten, beispielsweise Sicherheitsüberprüfungen und die Überwachung von Infrastruktur (Eisenbahnschienen, Staudämmen und Kraftwerken), die Abschätzung der Folgen von Naturkatastrophen, die (umweltverträgliche) Präzisionslandwirtschaft, die Herstellung von Medien, die Luftthermographie und die Zustellung von Paketen in abgelegenen Regionen umfassen können; in der Erwägung, dass in naher Zukunft mit der schnellen Entwicklung neuer Anwendungen zu rechnen ist, was den innovativen und dynamischen Charakter der RPAS-Branche deutlich macht;
 - C. in der Erwägung, dass diese Form der Technologie in der Lage ist, den Menschen in Gefahrensituationen zu ersetzen;
 - D. in der Erwägung, dass RPAS auf zwei unterschiedliche Weisen – für professionelle Anwendungen und zu Freizeitzwecken – eingesetzt werden können; in der Erwägung, dass sich diese beiden Anwendungsmöglichkeiten unterscheiden und daher unterschiedlichen Auflagen innerhalb desselben EU-Rechtsrahmens unterliegen sollten;
 - E. in der Erwägung, dass die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) dem derzeit geltenden EU-Recht zufolge prinzipiell für die Zertifizierung von RPAS mit einem maximalen Startgewicht von mehr als 150 kg zuständig ist; in der Erwägung, dass RPAS mit einem Startgewicht von 150 kg oder weniger den Bestimmungen des

jeweiligen Mitgliedstaats unterliegen;

- F. in der Erwägung, dass es in Dänemark, Deutschland, Frankreich¹, Irland, Italien, Kroatien, Österreich, Polen, Spanien, Tschechien und dem Vereinigten Königreich² bereits Vorschriften über RPAS gibt bzw. solche Vorschriften derzeit ausgearbeitet werden; in der Erwägung, dass Dänemark, das Vereinigte Königreich und die Niederlande über zugelassene Flugschulen verfügen und dass in den Niederlanden und dem Vereinigten Königreich bereits mehr als 500 Drohnen-Piloten lizenziert wurden;
- G. in der Erwägung, dass sämtliche in Europa geltenden RPAS-Vorschriften auf die Bewertung des mit dem Betrieb verbundenen Sicherheitsrisikos zugeschnitten sind; in der Erwägung, dass diese RPAS-Vorschriften auf den Betreiber und nicht – wie in der bemannten Luftfahrt – auf das Fluggerät ausgerichtet sind; in der Erwägung, dass das Risiko nicht allein vom Gerätetyp und seinen Merkmalen (Gewicht, Geschwindigkeit usw.) abhängt, sondern außerdem von weiteren Faktoren wie beispielsweise dem überflogenen Gebiet, der Flughöhe, der Sachkenntnis des Betreibers, der konkreten Art des Einsatzes und der Fähigkeit des Betreibers, auf unvorhergesehene Situationen zu reagieren;
- H. in der Erwägung, dass das Potenzial für wirtschaftliches Wachstum in dieser Branche sowohl für große Unternehmen als auch in der Lieferkette, in der Tausende KMU und innovative Start-ups vertreten sind, von der Herstellung bis zum Endnutzer außerordentlich groß ist; in der Erwägung, dass die herausragenden Standards in der Herstellung und im Betrieb unbedingt aufrechterhalten werden müssen und die führende Rolle Europas in diesem Bereich gestärkt werden muss;
- I. in der Erwägung, dass RPAS aufgrund der zügigen Entwicklung dieses Marktes zurecht in bestehende Luftverkehrsprogramme wie beispielsweise in das gemeinsame Unternehmen zur Entwicklung des europäischen Flugverkehrsmanagementsystems im einheitlichen europäischen Luftraum (SESAR) und Horizont 2020 einbezogen werden; in der Erwägung, dass vonseiten der Industrie bereits erhebliche Finanzmittel investiert wurden und dass – sollten KMU (die die Mehrheit der Unternehmen in dieser Branche ausmachen) einen einfacheren Zugang zu Finanzmitteln erhalten – die Industrie ermutigt würde, ihre Investitionsanstrengungen deutlich zu verstärken; in der Erwägung, dass zusätzliche Finanzmittel für weitere Forschungs- und Entwicklungstätigkeiten bereitgestellt werden müssen, um diese neue Branche zu unterstützen und die sichere Integration von RPAS in den Luftraum voranzubringen;
- J. in der Erwägung, dass die Mitgliedstaaten, die Industrie und die Kommission bereits zu diesem frühen Zeitpunkt allesamt das Potenzial dieses Marktes erkannt haben und nachdrücklich darauf hinweisen, dass jeder politische Rahmen das Wachstum der Branche in Europa ermöglichen muss, damit sie weltweit wettbewerbsfähig ist;
- K. in der Erwägung, dass dieser im Entstehen begriffene Markt entlang der gesamten Lieferkette und zum Nutzen der Gesellschaft große Chancen für Investitionen, Innovationen und die Schaffung von Arbeitsplätzen bietet, und in der Erwägung, dass zugleich das öffentliche Interesse gewahrt werden muss, das insbesondere Fragen im Zusammenhang mit dem Schutz der Privatsphäre, dem Datenschutz, der

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>.

Rechenschaftspflicht und der zivilrechtlichen Haftung umfasst;

- L. in der Erwägung, dass die Entwicklung von RPAS unbeschadet ihres wirtschaftlichen Potenzials künftig eine der größten Herausforderungen mit Blick auf die Sicherheit der Luftfahrtindustrie und die Sicherheit von Menschen und Unternehmen sein wird;
- M. in der Erwägung, dass es der Europäischen Union obliegt, schnellstmöglich einen Rechtsrahmen zu schaffen, der ausschließlich den Einsatz von RPAS zu zivilen Zwecken abdeckt;
- N. in der Erwägung, dass mit dem europäischen Rechtsrahmen einerseits die Möglichkeit geschaffen werden muss, dass die Industrie weiterhin Innovationen und – unter bestmöglichen Voraussetzungen – Entwicklungen vorantreibt, und andererseits die Öffentlichkeit dahingehend Gewissheit haben muss, dass Leben und Eigentum sowie die personenbezogenen Daten und die Privatsphäre auf wirksame Weise geschützt sind;

Internationale Dimension

1. stellt fest, dass die USA für viele als führender Markt für die Nutzung von RPAS gelten, wenn auch eher für militärische Operationen; betont jedoch, dass Europa mit 2500 Betreibern (400 im Vereinigten Königreich, 300 in Deutschland, 1500 in Frankreich, 250 in Schweden usw.) gegenüber 2 342 Betreibern in der restlichen Welt im zivilen Bereich führend ist und alles daran setzen sollte, seine starke Wettbewerbsposition auszubauen;
2. stellt fest, dass Japan eine große Anzahl von RPAS-Betreibern und 20 Jahre Erfahrung im Einsatz von RPAS vornehmlich in der Präzisionslandwirtschaft – wie beispielsweise der Schädlingsbekämpfung – aufweist; erinnert daran, dass Japan das erste Land war, in dem Mitte der 1990er-Jahre der Einsatz der RPAS-Technik für landwirtschaftliche Zwecke zugelassen wurde, und dass sich die Zahl der Betreiber innerhalb weniger Jahre vervielfacht hat;
3. stellt fest, dass es in Israel eine sehr rege Fertigungsindustrie gibt, deren Schwerpunkt allerdings unmittelbar auf militärischen RPAS liegt; betont, dass ein integrierter zivil-militärischer Flugsicherungsdienst mittlerweile eine einfachere Integration von RPAS in den israelischen Luftraum ermöglicht;
4. stellt fest, dass Australien, China (wo viele der kleinsten RPAS hergestellt werden) und Südafrika zu den 50 anderen Staaten gehören, in denen derzeit RPAS entwickelt werden;
5. betont, dass die globale Bedeutung von RPAS erkannt werden muss, und fordert die Kommission auf, dieser Tatsache umfassend Rechnung zu tragen;

Gegenwärtiger Stand in den Mitgliedstaaten der EU

6. unterstreicht, dass RPAS in jedem Mitgliedstaat – entweder im Zusammenhang mit der Herstellung und/oder mit dem Betrieb – eine Rolle spielen;
7. betont, dass der Betrieb von RPAS – sofern keine Ausnahmegenehmigung vorliegt – nur dann zulässig ist, wenn er durch das einzelstaatliche Recht geregelt ist; erinnert daran, dass die Vorschrift der ICAO, wonach jeder Einsatz von unbemannten

Luftfahrzeugen einer Sondergenehmigung bedarf¹, die Grundlage hierfür bildet;

8. weist darauf hin, dass die Tatsache, dass es keine harmonisierten Vorschriften auf EU-Ebene gibt, die Entwicklung eines europäischen Marktes für Drohnen behindern könnte, da die nationalen Genehmigungen in der Regel nicht von anderen Mitgliedstaaten anerkannt werden;

Grundlegende Erwägungen

9. ist der Auffassung, dass die RPAS-Branche dringend eine europa- und weltweit gültige Regulierung benötigt, damit RPAS grenzüberschreitend entwickelt werden; vertritt die Ansicht, dass es eines eindeutigen europäischen Rechtsrahmens bedarf, damit für Investitionen und den Aufbau einer wettbewerbsfähigen europäischen RPAS-Branche gesorgt ist; betont, dass – sofern nicht schnell gehandelt wird – das Risiko besteht, dass das wirtschaftliche Potenzial und der Nutzen von RPAS nicht vollständig ausgeschöpft werden;
10. weist auf die wirtschaftliche Bedeutung der Branche hin und betont, dass geeignete verhältnismäßige und zielführende politische Maßnahmen erforderlich sind, mit denen die Privatsphäre geschützt und der Datenschutz und die Sicherheit garantiert werden, ohne dabei KMU unverhältnismäßig zu belasten;
11. ist der Ansicht, dass ein eindeutiger, wirksamer, verlässlicher und zügig umgesetzter Rechtsrahmen auf europäischer Ebene die Debatte über die Einführung weltweit geltender Bestimmungen über den Betrieb von Drohnen vorantreiben könnte;
12. vertritt die Auffassung, dass in diesem künftigen Rechtsrahmen klar zwischen den verschiedenen Verwendungszwecken – Beruf oder Freizeit – von ferngesteuerten Luftfahrtsystemen unterschieden werden muss;
13. macht mit Nachdruck darauf aufmerksam, dass bei dem Betrieb von und den Bestimmungen über RPAS Sicherheit stets an erster Stelle stehen muss und dass die Sicherheitsvorkehrungen in angemessenem Verhältnis zu den Risiken stehen müssen; ist der Ansicht, dass der künftige Rechtsrahmen der EU auf die konkreten Risiken von „Flügen außer Sichtweite“ abgestimmt sein sollte, ohne dabei jedoch vor derartigen Flügen abzuschrecken;
14. betont, dass der Datenschutz und der Schutz der Privatsphäre von größter Bedeutung für eine breite Zustimmung der Öffentlichkeit zum Betrieb von RPAS zu zivilen Zwecken und somit auch für die Förderung von Wachstum und der sicheren Integration von RPAS in die zivile Luftfahrt sind, wobei die Richtlinie 95/46/EG zum Datenschutz, das in Artikel 7 der Charta der Grundrechte der EU verankerte Recht auf die Achtung des Privat- und Familienlebens, das in Artikel 8 der Charta der Grundrechte der EU verankerte Recht auf den Schutz personenbezogener Daten und Artikel 16 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) strikt eingehalten bzw. gewahrt werden müssen; fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass – im Einklang mit den Grundsätzen der Notwendigkeit und der Verhältnismäßigkeit – bei der Ausarbeitung politischer Maßnahmen der EU zu RPAS Garantien für den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz eingefügt werden;

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

fordert in diesem Zusammenhang die Kommission auf, die Ausarbeitung von Standards beim eingebauten Datenschutz („Privacy by Design“) und bei den datenschutzfreundlichen Grundeinstellungen („Privacy by Default“) zu unterstützen;

15. stimmt mit den folgenden fünf in der Erklärung von Riga genannten Grundprinzipien für die künftige Entwicklung von RPAS überein und unterstützt sie nachdrücklich:
 - RPAS sind als neuartige Luftfahrzeuge zu betrachten, die angemessene Bestimmungen erforderlich machen, die sich am Risiko jedes einzelnen Einsatzes orientieren;
 - es müssen EU-Bestimmungen für eine sichere Erbringung von RPAS-Dienstleistungen ausgearbeitet werden, damit Investitionen vonseiten der Industrie getätigt werden können;
 - Technologien und Standards müssen ausgearbeitet werden, damit RPAS vollständig in den europäischen Luftraum integriert werden können;
 - ohne öffentliche Akzeptanz ist kein Wachstum im Bereich der RPAS-Dienstleistungen möglich;
 - der Betreiber eines RPAS ist für dessen Nutzung verantwortlich;
16. betont, dass mit Blick auf das Flugverkehrsmanagement kurzfristig bereits operationelle Verfahren eingerichtet wurden, sodass RPAS außerhalb gesonderter und eingeschränkter Gebiete betrieben werden können; erinnert daran, dass viele zivile und militärische RPAS unter Nutzung gesonderter Korridore geflogen werden, indem die üblichen, normalerweise für die bemannte Luftfahrt geltenden Kriterien für den Mindestabstand ausgeweitet werden;
17. unterstreicht die große Bedeutung der „Flüge außer Sichtweite“ für die Entwicklung der Branche; ist der Ansicht, dass diese Art von Flügen mit den europäischen Rechtsvorschriften begünstigt werden sollte;
18. weist darauf hin, dass der Einfluss von RPAS auf die bemannte Luftfahrt begrenzt ist, da ihr Anteil an der Luftfahrt weitaus geringer ist; weist jedoch darauf hin, dass der Druck auf das Flugverkehrsmanagement (ATM) zunehmen kann, da RPAS erfreulicherweise zunehmend für Sport und Freizeit eingesetzt werden, was unter Umständen zu einer Gefährdung der Flugverkehrssicherheit führen kann, und fordert, dass die zuständigen Behörden und die künftigen EU-Vorschriften diesem Umstand Rechnung tragen, damit in allen Mitgliedstaaten dauerhaft ein effizienter ATM-Standard gegeben ist;
19. betont, dass mit den technischen und regulatorischen Lösungen auf lange Sicht vorzugsweise darauf hingewirkt werden sollte, dass RPAS den Luftraum gemeinsam mit anderen Nutzern in Anspruch nehmen können, ohne dass letztere dafür neue Ausrüstungen benötigen; stellt fest, dass zahlreiche kleine RPAS – gemeinsam mit bemannten Luftfahrzeugen – unterhalb einer Höhe von 500 Fuß betrieben werden; betont, dass die Flugsicherungsdienste in dieser Höhe zwar keine Flugverkehrskontrolldienste anbieten, jedoch trotzdem dafür zuständig sind, hinreichende Informationen bereitzustellen, damit beide Arten von Luftfahrzeugen im selben Luftraum betrieben werden können; stellt fest, dass Eurocontrol Staaten dabei

unterstützt, ein gemeinsames Verständnis für die damit einhergehenden Belange zu schaffen und die Harmonisierung so weit als möglich voranzutreiben;

20. vertritt die Auffassung, dass die Frage der Identifizierung von Drohnen – unabhängig von ihrer Größe – entscheidend ist; hebt hervor, dass Lösungen herbeigeführt werden sollten, die dem Einsatz von Drohnen zu Freizeit Zwecken bzw. zu gewerblichen Zwecken Rechnung tragen;

Lösungen für die Zukunft

21. ist der Auffassung, dass auf der Grundlage einer Risikoeinschätzung ein eindeutiger, harmonisierter und angemessener, in der EU und weltweit gültiger Rechtsrahmen ausgearbeitet werden muss, in dem keine unverhältnismäßigen Regelungen für Unternehmen enthalten sein dürfen, mit denen die RPAS-Branche von Investitionen und Innovationen abgeschreckt würde, der aber gleichzeitig den Bürgern Schutz bietet und für die Schaffung von dauerhaften und innovativen Arbeitsplätzen sorgt; vertritt die Auffassung, dass eine gründliche Bewertung der Risiken auf das von der EASA festgelegte Betriebskonzept gestützt werden und den Eigenschaften des RPAS (Gewicht, Einsatzreichweite, Geschwindigkeit) sowie dem Zweck des Einsatzes (Freizeit oder Beruf) Rechnung tragen sollte; ist der Ansicht, dass dieser Rechtsrahmen Teil einer langfristigen Perspektive sein sollte, die die mögliche künftige Entwicklung dieser Technologien und andere mit ihnen verbundene Aspekte berücksichtigt;
22. unterstützt die Kommission in ihrer Absicht, die 150 kg-Schwelle aufzuheben und sie durch einen kohärenten und umfassenden EU-Regulierungsrahmen zu ersetzen, der es den zuständigen nationalen Behörden, qualifizierten Stellen oder Verbänden ermöglicht, Zulassungs- und Überwachungstätigkeiten auszuüben; vertritt die Ansicht, dass dabei die Verhältnismäßigkeit in den Vorschriften mit der erforderlichen Flexibilität bei den Prozessen und Verfahren einhergehen sollte;
23. ist der Auffassung, dass die Ausweitung der Zuständigkeiten der EASA im Bereich der RPAS bei der Aufstellung des Haushaltsplans der Agentur berücksichtigt werden sollte, damit sie die ihr übertragenen Aufgaben wahrnehmen kann;
24. fordert die Kommission auf, dafür zu sorgen, dass bei der Ausarbeitung politischer Maßnahmen der EU zu RPAS Garantien für den Schutz der Privatsphäre und den Datenschutz aufgenommen werden, indem Folgenabschätzungen, der eingebaute Datenschutz („Privacy by Design“) und datenschutzfreundliche Grundeinstellungen („Privacy by Default“) als Mindestauflage vorgesehen werden;
25. ist besorgt über den etwaigen rechtswidrigen und unsicheren Einsatz von RPAS (z. B. RPAS, die von einem zivilen Instrument in eine Waffe für militärische oder andere Zwecke umgewandelt wurden, oder RPAS, mit denen Navigations- und Kommunikationssysteme gestört werden); fordert die Kommission auf, die Entwicklung der Technologien zu unterstützen, die erforderlich sind, um für die Sicherheit und den Schutz der Privatsphäre beim Betrieb von RPAS zu sorgen, wozu auch gehört, dass Mittel des Programms „Horizont 2020“ in erster Linie für Forschung und Entwicklung im Bereich von Systemen, Technologien usw. bereitgestellt werden, die für die Verbesserung des eingebauten Datenschutzes („Privacy by Design“) und der datenschutzfreundlichen Grundeinstellungen („Privacy by Default“) eingesetzt werden können, und die Entwicklung von Technologien wie der Erkennungs- und

Ausweichtechnologie, des „Geofencing“, von Maßnahmen gegen absichtliche Störung und gegen Entführung sowie den eingebauten Datenschutz („Privacy by Design“) und datenschutzfreundliche Grundeinstellungen („Privacy by Default“) zu fördern, um den sicheren Einsatz von zivilen RPAS zu ermöglichen;

26. unterstützt innovative RPAS-Technologien, denen ein enormes Potenzial für die Schaffung von Arbeitsplätzen – insbesondere von grünen Arbeitsplätzen – innewohnt, da sie Berufe aus den verschiedensten Bereichen umfassen; fördert die Entwicklung und Erkundung des großen Potenzials der Einbeziehung von KMU mit Blick auf die Dienstleistungen im Bereich der Herstellung von speziellen Teilen und Materialien; unterstreicht, dass Qualifikations- und Schulungszentren aufgebaut und gefördert werden müssen;
27. vertritt die Ansicht, dass die Bestimmungen auf der Ebene der EU und der Einzelstaaten die für RPAS geltenden Vorschriften mit Blick auf den Binnenmarkt, den internationalen Handel (Herstellung, Verkauf, Erwerb, Handel und Einsatz von RPAS) und die Grundrechte auf Privatsphäre und Datenschutz klar hervorheben sollten; ist außerdem der Auffassung, dass diese Bestimmungen dazu beitragen sollten, dass der Schutz der Privatsphäre, der Datenschutz und alle anderen einschlägigen Rechtsvorschriften im Zusammenhang mit den verschiedenen Risiken und Verantwortlichkeiten des Betriebs von RPAS wie zum Beispiel das Strafrecht, das Recht des geistigen Eigentums sowie das Luftfahrt- und das Umweltrecht ordnungsgemäß durchgesetzt werden; unterstreicht, dass dafür gesorgt werden muss, dass Personen, die RPAS bedienen, auf die für den Einsatz von RPAS geltenden grundlegenden Bestimmungen hingewiesen werden, und dass diese Regeln in einer Mitteilung aufgeführt werden sollten, die jeder Erwerber eines RPAS erhält;
28. vertritt die Ansicht, dass die Industrie, die Regulierungsbehörden und die gewerblichen Akteure zusammenarbeiten müssen, um Rechtssicherheit zu gewährleisten, die Investitionen dienlich ist, und um das „Henne-Ei-Problem“ zu vermeiden, wonach die Industrie nur zögerlich in die Entwicklung der erforderlichen Technologien investiert, solange Unsicherheit darüber herrscht, wie sich die entsprechende Regulierung gestalten wird, während die Regulierungsbehörden mit der Ausarbeitung von Vorschriften warten, bis die Industrie Technologien entwickelt hat, die einer Zulassung bedürfen; beharrt darauf, dass KMU in vollem Umfang in das Regulierungsverfahren eingebunden werden;
29. ist der Ansicht, dass ein „risikobasierter Ansatz“ gemäß der Erklärung von Riga und dem von der EASA erarbeiteten Betriebskonzept eine solide Grundlage dafür darstellt, dass ein sicherer Betrieb von RPAS gewährleistet ist, und dass die europäischen regulatorischen Anforderungen – je nach Sachlage – entweder auf einem auf Einzelfällen oder auf einem auf Typen oder Kategorien gestützten Ansatz beruhen müssen und für ein hohes Maß an Sicherheit und Interoperabilität sorgen werden; vertritt die Auffassung, dass der Erfolg der Hersteller und der Betreiber von RPAS nur dann gesichert werden kann, wenn die Standardisierungsanforderungen der Europäischen Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung (EUROCAE) von der zuständigen Regulierungsbehörde genehmigt werden;
30. ist der Ansicht, dass die künftigen europäischen und globalen Vorschriften über RPAS folgende Gesichtspunkte abdecken sollten:

- die Flugtüchtigkeit;
 - Zertifizierungsspezifikationen;
 - die Nutzung zu kommerziellen Zwecken und zu Freizeit Zwecken;
 - die Identifizierung der Drohne und des Eigentümers bzw. des Betreibers;
 - die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen für Piloten;
 - die Ausbildung und Lizenzierung von Piloten;
 - den Betrieb;
 - Haftung und Versicherung;
 - den Datenschutz und den Schutz der Privatsphäre;
 - das „Geofencing“;
 - Flugverbots-/Ausschlusszonen;
31. fordert die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass die professionellen Nutzer und Eigentümer von RPAS im Rahmen der Ausbildung auch im Bereich des Datenschutzes und des Schutzes der Privatsphäre besonders geschult werden und dass für die professionellen Nutzer von RPAS eine gegenseitige Anerkennung durch die Mitgliedstaaten gilt, damit Marktbeschränkungen beseitigt werden;
32. betont, dass RPAS, die außer Sichtweite fliegen, mit der „Sehen und Ausweichen“-Technik ausgestattet sein müssen, damit sie feststellen, wenn ein Luftfahrzeug denselben Luftraum nutzt, wobei dafür gesorgt sein muss, dass sie die Sicherheit der bemannten Luftfahrt nicht gefährden und außerdem dicht besiedelte Gebiete, Flugverbotszonen wie Flughäfen, Kraftwerke, Nuklear- und Chemiebetriebe und sonstige kritische Infrastruktureinrichtungen beachten; fordert die Kommission daher nachdrücklich auf, im Rahmen des Gemeinsamen Unternehmens SESAR die erforderlichen Haushaltsmittel für Forschung und Entwicklung bereitzustellen;
33. fordert die Kommission, die zuständigen Einrichtungen und die betroffenen Unternehmen auf, ihre Forschungs- und Entwicklungsprogramme zu stärken; ist der Ansicht, dass die Union angesichts der erwarteten wirtschaftlichen Nebeneffekte dieser Branche die Entwicklung europäischer Technologien – beispielsweise durch das Programm Horizont 2020 – fördern sollte; fordert, dass im Rahmen der Forschungsprogramme auch der Entwicklung von Technologien zur Erkennung und zum „Einfangen“ von Drohnen Rechnung getragen wird;
34. erinnert daran, dass das europäische GNSS-Programm EGNOS zur Stärkung des GPS-Signals 2011 für die zivile Luftfahrt zertifiziert wurde und dass Galileo in den kommenden Jahren schrittweise in Betrieb genommen werden wird; ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, dass ein fortschrittliches Luftverkehrsmanagementsystem und Anwendungen für RPAS, die auf europäischen GNSS-Programmen basieren, einen positiven Beitrag zum sicheren Betrieb von RPAS leisten werden;

35. weist darauf hin, dass RPAS im Einklang mit einem risikobasierten Ansatz mit einem ID-Chip ausgestattet und registriert sein sollten, damit die Rückverfolgbarkeit, die Rechenschaftspflicht und die ordnungsgemäße Umsetzung der Vorschriften über die zivilrechtliche Haftung sichergestellt sind;
36. unterstützt das von der EASA ausgearbeitete Betriebskonzept für Drohnen, in dem drei unterschiedliche Kategorien von RPAS und entsprechende Vorschriften festgelegt werden;
37. weist darauf hin, dass die Durchsetzung der für RPAS geltenden Vorschriften von entscheidender Bedeutung für die sichere und erfolgreiche Integration von RPAS in den europäischen Luftraum ist;
38. fordert die Kommission und die Mitgliedstaaten auf, dafür zu sorgen, dass genügend Mittel für die Durchsetzung der für RPAS geltenden Vorschriften zur Verfügung stehen;
39. betont, dass die Gemeinsamen Regulierungsbehörden für unbemannte Flugsysteme (JARUS) ein internationales Gremium mit freiwilliger Mitgliedschaft sind, zu dessen Mitgliedern die nationalen Zivilluftfahrtbehörden von 22 EU-Mitgliedstaaten und Drittländern sowie Regulierungsstellen und -behörden gehören; erinnert daran, dass der Vorsitzende von JARUS ein Vertreter der EASA – der Agentur, die sich mit der künftigen Regulierung von RPAS befassen wird – ist; weist darauf hin, dass das Ziel von JARUS in der Ausarbeitung technischer, sicherheitsbezogener und operativer Anforderungen für die Zertifizierung und die sichere Integration kleiner und großer RPAS in den Luftraum und an Flughäfen besteht;
40. ist der Ansicht, dass JARUS im Rahmen eines Prozesses der gegenseitigen Anerkennung dafür Sorge tragen könnte, dass sämtliche künftigen EU-Bestimmungen mit internationalen Regelungen in anderen Ländern abgestimmt sind;
41. ist der Auffassung, dass die Datenschutzbehörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten sollten, damit Daten und bewährte Verfahren ausgetauscht werden können und für die Einhaltung bestehender Datenschutzleitlinien und -vorschriften wie der Richtlinie 95/46/EG gesorgt werden kann;
42. unterstreicht, dass beim Einsatz von RPAS durch Strafverfolgungsbehörden und Nachrichtendienste die Grundrechte auf Privatsphäre, Datenschutz, Freizügigkeit und freie Meinungsäußerung geachtet werden müssen und dass die etwaigen mit einem solchen Einsatz von RPAS verbundenen Risiken mit Blick auf die Überwachung sowohl von Personen und Personengruppen als auch von öffentlichen Räumen wie Landesgrenzen angegangen werden müssen;
43. vertritt die Ansicht, dass sich die Datenschutzbehörden der Mitgliedstaaten gegenseitig von ihren bestehenden konkreten Datenschutzleitlinien für die kommerzielle Nutzung von RPAS in Kenntnis setzen sollten, und fordert die Mitgliedstaaten auf, die Datenschutzbestimmungen mit Bedacht so umzusetzen, dass den Bedenken der Öffentlichkeit mit Blick auf den Schutz der Privatsphäre umfassend Rechnung getragen wird und dass es nicht zu einem übermäßigen Verwaltungsaufwand für die Betreiber von RPAS kommt;
44. empfiehlt nachdrücklich, dass die derzeitige Debatte zwischen der EU und den

nationalen politischen Entscheidungsträgern und Regulierungsstellen, der Industrie, KMU und gewerblichen Akteuren erweitert und eine öffentliche Diskussion unter Beteiligung der Bürger und weiterer einschlägiger Interessenträger wie nichtstaatlichen Organisationen (einschließlich Bürgerrechtsorganisationen) und Strafverfolgungsbehörden eingeleitet wird, um auf die Bedenken im Zusammenhang mit dem Schutz der Grundrechte, die Verantwortung der unterschiedlichen Akteure bei der Wahrung dieser Rechte und dem Schutz der Sicherheit der Bürger beim Einsatz von RPAS sowie die Herausforderungen, denen sich diese Akteure gegenübersehen, einzugehen und Lösungen zu finden;

45. ist der Auffassung, dass das Parlament seine Haltung festlegen muss, bevor die Kommission ihr Luftverkehrspaket verabschiedet, damit der Forderung der Industrie nach klaren Vorgaben Folge geleistet wird;
46. unterstreicht das Erfordernis eines eindeutigen Rechtsrahmens, der auf einschlägigen Kriterien für die Verwendung von Kameras und Sensoren insbesondere bei von Unternehmen und Privatpersonen eingesetzten RPAS gründet und mit dem unter Berücksichtigung der Tatsache, dass die Komponenten der RPAS immer kleiner werden – was dazu führt, dass die Geräte immer besser zu transportieren und nicht mehr zu identifizieren sind –, für den wirksamen Schutz des Rechts auf Privatsphäre und des Rechts auf Datenschutz und die Wahrung der Sicherheit der Bürger gesorgt wird;
47. fordert die Ausschüsse TRAN und LIBE auf, eine gemeinsame Anhörung zu veranstalten, zu der Vertreter aus der Industrie, der nationalen Stellen mit Zuständigkeit für den Schutz der Privatsphäre, des Europäischen Datenschutzbeauftragten, der Kommission und der im Bereich der Grundrechte tätigen nichtstaatlichen Organisationen eingeladen werden;
48. fordert die Kommission auf, ein regelmäßig durchzuführendes Meldeverfahren in Betracht zu ziehen, in dessen Rahmen der technische Fortschritt sowie die politischen Entwicklungen und bewährten Verfahren auf nationaler Ebene Berücksichtigung fänden und Zwischenfälle mit RPAS behandelt würden, und einen Überblick über die regulatorischen Ansätze auf der Ebene der Mitgliedstaaten und eine entsprechende Bewertung vorzulegen, um einen Vergleich zu ermöglichen und die am besten geeigneten Verfahren zu ermitteln;

o

o o

49. beauftragt seinen Präsidenten, diese Entschließung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.