



**2014/2243(INI)**

19.6.2015

## **ENTWURF EINES BERICHTS**

über den sicheren Einsatz ferngesteuerter Flugsysteme (RPAS), gemeinhin bekannt als unbemannte Luftfahrzeuge (UAV), im Bereich der zivilen Luftfahrt  
(2014/2243(INI))

Ausschuss für Verkehr und Fremdenverkehr

Berichterstatlerin: Jacqueline Foster

**INHALT**

	<b>Seite</b>
ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS .....	3
BEGRÜNDUNG.....	9

## ENTWURF EINER ENTSCHEIDUNG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS

### **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 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 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 und die Stellungnahme des Ausschusses für bürgerliche Freiheiten, Justiz und Inneres (A8-0000/2015),
- 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 heutzutage außerdem für verschiedene zivile Zwecke wie beispielsweise für Sicherheitsüberprüfungen und die Überwachung von Infrastruktur (Eisenbahnschienen, Staudämmen und Kraftwerken), für die Abschätzung der Folgen von Naturkatastrophen, für die Präzisionslandwirtschaft und für die Medien von großem Nutzen sind; in der Erwägung, dass der Einsatz von RPAS ferner bedeutende ökologische Vorteile birgt;
- C. in der Erwägung, dass dem EU-Recht zufolge die Europäische Agentur für

Flugsicherheit (EASA) 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;

- D. in der Erwägung, dass es in Dänemark, Deutschland, Frankreich, Irland, Italien, Österreich, Spanien und dem Vereinigten Königreich bereits Bestimmungen über RPAS gibt bzw. diese Bestimmungen derzeit ausgearbeitet werden<sup>1</sup>; 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;
- E. in der Erwägung, dass sämtliche in Europa geltenden RPAS-Bestimmungen auf die Bewertung des Risikos des Einsatzes zugeschnitten sind; in der Erwägung, dass die RPAS-Bestimmungen 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 abhängt, sondern außerdem von weiteren Faktoren wie beispielsweise dem überflogenen Gebiet, dem Sachverstand des Betreibers und der konkreten Art des Einsatzes;
- F. in der Erwägung, dass das Wachstumspotenzial in dieser Branche sowohl für große Unternehmen als auch in der Lieferkette, in der Tausende KMU vertreten sind, von der Herstellung bis zum Endnutzer außerordentlich groß ist; in der Erwägung, dass die herausragenden Standards in der Herstellung unbedingt aufrechterhalten werden müssen;
- G. 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;
- H. 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 Wachstum ermöglichen muss, damit die weltweite Wettbewerbsfähigkeit gegeben ist;
- I. in der Erwägung, dass dieser im Entstehen begriffene Markt entlang der gesamten Lieferkette große Chancen für Investitionen und die Schaffung von Arbeitsplätzen bietet, und in der Erwägung, dass das öffentliche Interesse geschützt werden muss;

## **I. 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 2 500 Betreibern gegenüber 2 342 Betreibern in der restlichen Welt im zivilen Bereich führend ist;

---

<sup>1</sup> <http://www.caa.co.uk/default.aspx?catid=1995&pageid=16012>

2. stellt fest, dass Japan eine große Anzahl an 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 Drittstaaten 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;

## **II. 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 bedarf, die Grundlage hierfür bildet<sup>1</sup>;

## **III. Grundlegende Erwägungen**

8. ist der Auffassung, dass für den RPAS-Sektor kompetente Behörden von größter Bedeutung sind, damit weltweit gültige Bestimmungen geschaffen werden, mit denen dafür gesorgt wird, dass RPAS grenzüberschreitend entwickelt werden können; betont, dass – sofern nicht schnell gehandelt wird – das Risiko besteht, dass das wirtschaftliche Potenzial und der Nutzen von RPAS nicht vollständig ausgeschöpft werden;
9. macht mit Nachdruck darauf aufmerksam, dass bei dem Betrieb von und den Bestimmungen über RPAS Sicherheit stets an erster Stelle stehen muss;
10. betont, dass – im Einklang mit Artikel 8 der Charta der Grundrechte der EU und Artikel 16 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) – auch der Datenschutz und der Schutz der Privatsphäre von größter Bedeutung dafür sind, dass Wachstum ermöglicht werden kann und RPAS sicher in die zivile Luftfahrt integriert werden können;
11. stimmt mit den folgenden fünf in der Erklärung von Riga genannten Grundprinzipien für die künftige Entwicklung von RPAS überein und unterstützt sie nachdrücklich:

---

<sup>1</sup> [http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328\\_en.pdf](http://www.icao.int/Meetings/UAS/Documents/Circular%20328_en.pdf)

- 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;
12. 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;
13. stellt fest, 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; fordert jedoch die zuständigen Behörden auf, diesem Umstand Rechnung zu tragen, damit in allen Mitgliedstaaten auch künftig ein effizienter ATM-Standard gegeben ist;
14. 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 Luftverkehrskontrolle durchführen, 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 erzielen und die Harmonisierung so weit als möglich voranzutreiben;

#### **IV. Lösungen für die Zukunft**

15. ist der Auffassung, dass auf der Grundlage einer Risikoeinschätzung ein eindeutiger, globaler, harmonisierter und angemessener Rechtsrahmen ausgearbeitet werden muss, in dem keine belastenden Regelungen enthalten sein dürfen, mit denen Unternehmen von Investitionen und der Schaffung von Arbeitsplätzen abgeschreckt würden;
16. vertritt die Ansicht, dass die für RPAS geltenden Vorschriften mit Blick auf den

- Binnenmarkt und den internationalen Handel (Herstellung, Verkauf, Erwerb, Handel und Einsatz von RPAS) eindeutig aus den Bestimmungen auf der Ebene der EU und der Einzelstaaten hervorgehen sollten; ist außerdem der Auffassung, dass in einem Hinweis für die Käufer auf den Schutz der Privatsphäre, den Datenschutz und anderes geltendes Recht wie zum Beispiel das Strafrecht, das Recht des geistigen Eigentums, das Luftfahrt- und das Umweltrecht verwiesen werden sollte;
17. vertritt die Ansicht, dass die Industrie und die Regulierungsbehörden zusammenarbeiten müssen, 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;
  18. ist der Ansicht, dass die regulatorischen Anforderungen im Interesse eines sicheren Betriebs von RPAS – je nach Sachlage – entweder auf einem auf Einzelfällen oder auf einem auf Typen oder Kategorien gestützten Ansatz beruhen und für ein hohes Maß an Sicherheit und Interoperabilität sorgen müssen; 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 bekräftigt werden;
  19. ist der Ansicht, dass die künftigen Bestimmungen über RPAS folgende Gesichtspunkte abdecken sollten:
    - die Flugtüchtigkeit;
    - Zertifizierungsspezifikationen;
    - die Nutzung zu kommerziellen Zwecken und zu Freizeit Zwecken;
    - die Rückverfolgbarkeit des Eigentümers bzw. des Betreibers;
    - die Zulassung von Ausbildungseinrichtungen für Piloten;
    - die Ausbildung und Lizenzierung von Piloten;
    - den Betrieb;
  20. betont, dass RPAS 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 Flugverbotszonen wie Flughäfen und andere kritische Infrastruktureinrichtungen beachten;
  21. unterstützt die Kommission in ihrer Absicht, den Schwellenwert von 150 kg, mit dem die Zuständigkeit für die Zertifizierung zwischen der EASA und den nationalen Behörden abgegrenzt ist, aufzuheben;
  22. 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;

23. vertritt nachdrücklich die Auffassung, dass JARUS daher ideal dafür aufgestellt ist, schnell und effektiv globale Sicherheitsbestimmungen für den Betrieb von RPAS auszuarbeiten; ist der Ansicht, dass JARUS im Rahmen eines Prozesses der gegenseitigen Anerkennung dafür Sorge tragen sollte, dass sämtliche künftigen EU-Bestimmungen mit den internationalen Übereinkommen in anderen Ländern vereinbar sind;
24. ist der Auffassung, dass die Datenschutzbehörden der Mitgliedstaaten zusammenarbeiten sollten, damit Daten ausgetauscht werden können und für die Einhaltung bestehender Leitlinien für den Datenschutz gesorgt werden kann;
25. erinnert daran, dass der Kommission zufolge keine zusätzlichen gesonderten Datenschutzbestimmungen für die RPAS-Technologie erforderlich sein dürften; 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;
26. ist der Auffassung, dass das Europäische Parlament seine Stellungnahme fertigstellen muss, bevor die Kommission ihr Luftverkehrspaket verabschiedet, damit auch der Forderung der Industrie nach klaren Vorgaben Folge geleistet wird;
27. beauftragt seinen Präsidenten, diese EntschlieÙung dem Rat und der Kommission zu übermitteln.



## **BEGRÜNDUNG**

### **I. Von der Berichterstatterin ergriffene Maßnahmen und ihr Standpunkt**

Bei der Vorstellung der Mitteilung äußerte der damalige Vizepräsident der Kommission und das Kommissionsmitglied mit der Zuständigkeit für Verkehr, Siim Kallas, dass es nie einen besseren Zeitpunkt als den jetzigen gegeben habe, um in diesem Bereich tätig zu werden. Seine Nachfolgerin als Kommissionsmitglied, Violeta Bulc, hat sich dieser Auffassung angeschlossen und der Integration von RPAS in das für Ende 2015 fällige Luftverkehrspaket Vorrang eingeräumt.

Nach der Veröffentlichung der Mitteilung der Kommission im Jahr 2014 veranstaltete die Berichterstatterin eine Sitzung der Interessenvertreter, die am 27. Januar 2015 im Europäischen Parlament stattfand und an der Vertreter der Kommission, der EASA und der JARUS, des Gemeinsamen Unternehmens SESAR, nationaler Regulierungsbehörden einschließlich der CAA und des britischen Verkehrsministeriums, des niederländischen Verkehrsministeriums sowie der Dienstleister NATS und EUROCONTROL, der Hersteller BAE Systems, Airbus, Rolls Royce, ASD und der Pilotenvereinigung BALPA teilnahmen. Von entscheidender Bedeutung war zudem die Teilnahme der Interessenvereinigung „Europe Air Sports“ als Vertreter der wachsenden Freizeitnutzung von RPAS.

Die Teilnehmer waren sich weitestgehend darin einig, dass jeglicher Rechtsrahmen verhältnismäßig gestaltet sein muss, sodass der Sektor wachsen kann, und dass gleichzeitig unnötige Belastungen für diesen aufstrebenden Industriezweig abgewendet werden müssen. Zudem müsse im Interesse der Förderung von FuE darauf hingearbeitet werden, dass jeder Rechtsrahmen weltweit anerkannt wird.

Im Februar 2015 kam die Berichterstatterin während der Reise der TRAN-Delegation nach Washington, D.C., mit für die Integration „unbemannter Luftfahrtsysteme“ (UAS=RPAS) zuständigen Beamten der Bundesluftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten (Federal Aviation Administration – FAA) zusammen. Die FAA schlug jüngst eine Regelung vor, mit der eine Nutzung bestimmter kleiner UAS im US-Luftfahrtsystem erlaubt wäre, wobei man offen für künftige technische Innovationen sei.

Ebenfalls im Jahr 2014 traf sich die Berichterstatterin mit dem EU-Ausschuss des britischen Oberhauses, der einen Bericht über die zivile Nutzung von Drohnen im VK ausarbeitete. Zudem sprach die Berichterstatterin im März 2015 auf der vom lettischen Ratsvorsitz organisierten Konferenz zu RPAS in Riga.

In der daraus hervorgehenden Erklärung von Riga sind fünf wesentliche Grundsätze für den zukünftigen Schwerpunkt der EU festgelegt:

- 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.

In Riga verpflichteten sich die Akteure der europäischen Luftfahrt dazu, bis 2016 dafür zu sorgen, dass Unternehmen europaweit RPAS-Dienstleistungen erbringen können.

Die Kommission erarbeitet derzeit einen Vorschlag, der bis Ende 2015 angenommen werden soll. Das Parlament – und insbesondere unser Ausschuss – wird seiner Rolle gerecht werden und konstruktive Antworten auf die vor uns liegenden Herausforderungen vorbringen. Abschließend bekundet die Berichterstatterin ihre feste Absicht, mit Ihrer Unterstützung und unter Ihrer Beteiligung einen Initiativbericht anzunehmen, mit dem eine deutliche politische Botschaft gesendet wird, aus der hervorgeht, dass wir sowohl für diesen neuen spannenden Schritt nach vorn als auch für die umfassende Erfüllung unserer Aufgabe bei der Ausgestaltung des Sektors der zivilen Luftfahrt im 21. Jahrhundert bereit sind.

## **II. Glossar**

ATM	Air Traffic Management – Flugverkehrsmanagement
BALPA	British Airline Pilots Association – Britische Pilotenvereinigung
CAA	UK Civil Aviation Authority – Britische Zivilluftfahrtbehörde
DfT (UK)	Department for Transport (UK) – Verkehrsministerium des Vereinigten Königreichs
DfT (NL)	Department for Transport (NL) – Verkehrsministerium der Niederlande
EASA	Europäische Agentur für Flugsicherheit
EUROCAE	Europäische Organisation für Zivilluftfahrt-Ausrüstung
FAA	Federal Aviation Administration (US) – Bundesluftfahrtbehörde der Vereinigten Staaten
ICAO	International Civil Aviation Organisation – Internationale Zivilluftfahrt-Organisation
JARUS	Gemeinsame Regulierungsbehörden für unbemannte Flugsysteme

RPAS	Remotely Piloted Aircraft Systems – Ferngesteuerte Luftfahrtsysteme
SESAR	Single European Sky Air Traffic Management Research and Development – Vorhaben zur Forschung und Entwicklung für das Flugverkehrsmanagement im einheitlichen europäischen Luftraum
UAS	Unmanned Aircraft Systems – Unbemannte Luftfahrtsysteme
UAV	Unmanned Aerial Vehicle – Unbemannte Luftfahrzeuge

### **III (a). Hintergrundinformationen: Kurze Darstellung der Mitteilung der Kommission vom April 2014 (COM(2014)207)**

Die Kommission legt in der Mitteilung dar, wie ihrer Auffassung nach der Einsatz von RPAS innerhalb eines künftigen europäischen ordnungspolitischen Rahmens angegangen werden soll. Sie stellt fest, dass mit jeder Regelung ein Beitrag zur Entwicklung eines Marktes für die gewerbliche Nutzung von RPAS geleistet und gleichzeitig das öffentliche Interesse geschützt werden soll.

Es müssen neue Vorschriften für die Regulierung der zivilen Nutzung von RPAS erlassen werden, die sich auf die Sicherheit, den Schutz der Privatsphäre, den Datenschutz sowie Versicherungs- und Haftungsbelange erstrecken. Die Kommission möchte dieser europäischen Branche ermöglichen, zu einem globalen Marktführer in dieser aufstrebenden Technologie aufzusteigen.

Bis Ende 2015 soll ein Legislativvorschlag angenommen werden. Die Kommission stellt fest, dass mit den neuen Regelungen folgende Bereiche abgedeckt würden:

- EU-weite Bestimmungen über Sicherheitsgenehmigungen: Die EU-Vorschriften sollen auf dem Grundsatz beruhen, dass der Betrieb von RPAS gegebenenfalls ebenso sicher sein muss wie der Betrieb bemannter Luftfahrzeuge. Zudem wird die Europäische Agentur für Flugsicherheit (EASA) die Ausarbeitung EU-weiter Regelungen für RPAS in Angriff nehmen.
- Schutz der Privatsphäre und Datenschutz: Die von den RPAS erhobenen Daten müssen den geltenden Datenschutzbestimmungen Rechnung tragen, und die Datenschutzbehörden sind verpflichtet, die Erhebung und anschließende Verarbeitung personenbezogener Daten zu überwachen. Die Kommission wird der Frage nachgehen, wie dafür gesorgt werden kann, dass die Datenschutzbestimmungen vollständig auf RPAS Anwendung finden und – falls erforderlich – Änderungen vorschlagen oder konkrete Orientierungshilfen anbieten.
- Kontrollen zur Gewährleistung der Sicherheit: Da RPAS illegal genutzt werden können, wird die EASA die erforderlichen Sicherheitsanforderungen insbesondere mit Blick auf den Schutz von Informationsströmen ausarbeiten. Sie wird gesetzliche Verpflichtungen für alle Beteiligten – wie beispielsweise das Flugverkehrsmanagement, die Betreiber und die Telekommunikationsanbieter – vorschlagen, die von den nationalen Behörden durchgesetzt werden sollen.
- Ein eindeutiger Rahmen für Haftung und Versicherung: Die derzeitige Haftpflichtversicherungsregelung wurde hauptsächlich für bemannte Luftfahrzeuge geschaffen, wobei die Masse (ab 500 kg) die Mindestversicherungssumme bestimmt. Die Kommission wird prüfen, inwieweit die gegenwärtigen Bestimmungen im Hinblick auf RPAS zu ändern sind.
- Forschung und Entwicklung (FuE) umstrukturieren und die neue Industriebranche fördern: Die Kommission gibt an, dass die FuE – insbesondere der Fonds, der von dem Gemeinsamen Unternehmen SESAR verwaltet wird – umstrukturiert werden soll, damit RPAS so schnell wie möglich in SESAR integriert werden können. Mithilfe der

Programme Horizont 2020 und COSME könnten in diesem Bereich tätige KMU und Start-ups gewerblich anwendbare Unterstützung bei der Entwicklung neuer Technologien erhalten.

### **III (b). Beispiel für die derzeitige Zulassung von RPAS in einem Mitgliedstaat:**

Im Vereinigten Königreich definiert die Zivilluftfahrtbehörde (CAA) ein „kleines unbemanntes Luftfahrzeug“ als Luftfahrzeug mit einem Gewicht von maximal 20 kg. Für diese Kategorie sind die Sicherheitsanforderungen in den Artikeln 166 und 167 der britischen Flug navigationsverordnung (Air Navigation Order) erfasst, in der Folgendes festgeschrieben ist:

1. *Der Einsatz darf niemanden und nichts gefährden.*
2. *Das Luftfahrzeug muss sich in Sichtweite des Piloten, der die Fernsteuerung vornimmt (sprich des für das Luftfahrzeug Verantwortlichen), befinden (in der Regel innerhalb eines Rahmens von 1 640 Fuß horizontal und 400 Fuß vertikal). Für einen Einsatz über diese Entfernungen hinaus muss eine Genehmigung der CAA eingeholt werden (Grundvoraussetzung hierfür ist, dass der Betreiber belegt, dass er in der Lage ist, diesen Einsatz sicher auszuführen).*
3. *Kleine unbemannte Luftfahrzeuge (unabhängig von ihrer Masse), die zum Zwecke der Überwachung eingesetzt werden, unterliegen strengeren Einschränkungen mit Blick auf die Mindestabstände, bis zu denen sich das Luftfahrzeug Personen oder Immobilien, die nicht überwacht werden, nähern darf. Soll innerhalb dieser Grenzen geflogen werden, ist vor Beginn des Einsatzes eine Genehmigung der CAA einzuholen.*
4. *Eine Genehmigung der CAA ist zudem für sämtliche Arbeitsflüge erforderlich.*
5. *Der Pilot, der die Fernsteuerung vornimmt, muss dafür Sorge tragen, dass der Flug sicher durchgeführt werden kann.*