



Sachstand

**Verkehrsrechtliche Regelungen zum Einsatz
von zivilen/kommerziellen Drohnen in den EU-Mitgliedstaaten
Italien, Polen und Schweden**

- Nachtrag zu Auftrag WD 5 – 3000 – 055/17 -

Verkehrsrechtliche Regelungen zum Einsatz von zivilen/kommerziellen Drohnen in den EU-Mitgliedstaaten Italien, Polen und Schweden

- Nachtrag zu Auftrag WD 5 – 3000 – 055/17 -

Aktenzeichen: WD 5 - 3000 - 071/17
Abschluss der Arbeit: 11. September 2017
Fachbereich: WD 5: Wirtschaft und Verkehr, Ernährung, Landwirtschaft und Verbraucherschutz

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

1.	Einleitung	4
2.	Verkehrsrechtliche Regelungen zum Einsatz von zivilen/kommerziellen Drohnen in den EU-Mitgliedstaaten Italien, Polen und Schweden	4
2.1.	Italien	4
2.2.	Polen	5
2.3.	Schweden	5

1. Einleitung

Als Nachtrag zu dem Sachstand WD 5 – 3000 – 055/17 wird im Folgenden dargestellt, welche verkehrsrechtlichen Regelungen – insbesondere zur Erhöhung der Luftsicherheit - für den Einsatz von zivilen/kommerziellen Drohnen in den EU-Mitgliedstaaten Italien, Polen und Schweden gelten. Darüber hinaus wird der Frage nachgegangen, unter welchen Voraussetzungen und mit welchen Maßnahmen außer Kontrolle geratene Drohnen in diesen Ländern gegebenenfalls kontrolliert zum Absturz gebracht werden können.

Die hierzu verfügbaren Informationen der Parlamente der entsprechenden Länder sind nachfolgend zusammengestellt.

2. Verkehrsrechtliche Regelungen zum Einsatz von zivilen/kommerziellen Drohnen in den EU-Mitgliedstaaten Italien, Polen und Schweden

2.1. Italien

Die von der italienischen Zivilluftfahrtbehörde (ENAC) erlassene Verordnung zu „Remotely piloted aerial vehicles“¹ unterscheidet zwischen ferngesteuerten Flugzeugsystemen (RPAS), die für spezielle Operationen oder für Forschungsaktivitäten eingesetzt werden, und Modellflugzeugen.

Insbesondere Art. 10 der Verordnung legt spezielle Regelungen zu Operationen mit RPAS fest, die als kritisch angesehen werden (z.B. Flüge über Menschenansammlungen, städtische Gebiete oder sensible Infrastrukturen).

Modellflugzeuge dürfen nur für Freizeit- und Sportaktivitäten genutzt werden. In der oben genannten Verordnung finden sich entsprechende Regelungen, die für die Verwendung der Modellflugzeuge gelten, um die Sicherheit von Personen und deren Eigentum vor Ort sowie die der anderen Luftraumnutzer zu gewährleisten. Besonders Art. 35 sieht vor, dass der Modellflugzeugbetreiber für den Betrieb von Luftfahrzeugen verantwortlich ist, um Personen, Grundstücke und andere Luftraumnutzer nicht zu gefährden, sowie Kollisionen während der Flüge zu vermeiden.

Die Verordnung der ENAC (Art. 10, Absatz 4) schreibt vor, dass ein RPAS ein Flugabbruchsystem haben muss, das unabhängig vom primären Befehls- und Kontrollsystem arbeitet. Hierin heißt es wie folgt:

„RPAS shall have a flight termination system, that functions independently from the primary command and control system in order to be eligible to carry out critical specialized operations. The minimum operative height is determined so that any flight termination system is effective.“

1 https://www.enac.gov.it/la_normativa/normativa_enac/regolamenti/regolamenti_ad_hoc/info-122671512.html (unter diesem Link findet sich auch eine englische Übersetzung - zuletzt aufgerufen am 6.9.2017).

2.2. Polen

Die zivile und gewerbliche Nutzung von Drohnen ist in Polen durch Artikel 126 des Luftfahrtgesetzes vom 3. Juli 2002 geregelt (der konsolidierte Text findet sich im Gesetzblatt der Republik Polen (Dziennik Ustaw) aus dem Jahr 2017, Position 959 mit Änderungen). Gemäß Luftfahrtgesetz Artikel 126 Abs. 1 ist es erlaubt, ein unbemanntes Luftfahrzeug (UAV) im polnischen Luftraum zu betreiben. Das UAV muss hierbei mit denselben elektronischen Geräten ausgestattet sein wie ein Flugzeug, das mit Sichtflug- oder Instrumentenflugregeln betrieben wird, um in einem bestimmten Luftraum fliegen zu dürfen (Artikel 126 Abs. 2). Unbemannte Luftfahrzeuge ohne entsprechende Ausstattung dürfen nur außerhalb des Luftraums der öffentlichen Luftfahrt betrieben werden (Luftfahrtgesetz Artikel 126 Abs. 4).

Einzelheiten zu der Nutzung von unbemannten Luftfahrzeugen sind in der Verordnung des polnischen Ministeriums für Verkehr, Bau und Seewirtschaft vom 26. März 2013 geregelt (der konsolidierte Text findet sich im Gesetzblatt der Republik Polen (Dziennik Ustaw) aus dem Jahr 2016, Position 1993).

In Übereinstimmung mit Artikel 126a des Luftfahrtgesetzes vom 3. Juli 2002 kann ein unbemanntes Luftfahrzeug zerstört, ruhig gestellt oder unter Kontrolle gebracht werden, wenn es:

- das Leben oder die Gesundheit einer Person bedroht,
- eine Bedrohung für geschützte Objekte oder Gebiete darstellt,
- den Verlauf einer Massenveranstaltung stört oder die Sicherheit deren Teilnehmer gefährdet,
- unter Verdacht steht, dass es für einen Terroranschlag verwendet werden könnte.

Folgende Behörden sind dann zu entsprechenden Maßnahmen berechtigt:

- die Polizei,
- das Flugsicherheitspersonal,
- die Armee,
- Sondereinsatzkräfte,
- der Grenzschutz,
- der Zoll,
- der Strafvollzugsdienst sowie
- der Wachschatz des Parlaments.

In dem Fall, dass ein unbemanntes Luftfahrzeug ein Gebiet überfliegt, in dem Flüge nur eingeschränkt erlaubt oder verboten sind, kann es von der Armee kontrolliert zum Absturz gebracht werden.

2.3. Schweden

In Schweden muss für unbemannte Flugzeuge, die unter anderem für Forschung, kommerzielle Zwecke und Flüge außerhalb der Sichtlinie des Piloten verwendet oder gebaut werden, eine Genehmigung von der schwedischen Verkehrsbehörde (Swedish Transport Agency) erteilt werden. Für den Flug innerhalb der Kontrollzone eines Flughafens muss zusätzlich eine Genehmigung

von der Flugsicherheit eingeholt werden. Darüber hinaus gibt es auch andere Teile des Luftraums, in denen es Beschränkungen für den Luftverkehr gibt.

Der Bau, die Produktion, die Modifikation, die Instandhaltung und der Betrieb von zivilen unbemannten Flugzeugen sind in Schweden in der Verordnung der schwedischen Verkehrsbehörde (TSFS 2009: 88) für unbemannte Flugzeuge (geändert durch TSFS 2013: 27 und TSFS 2014: 45)² geregelt. Die schwedische Verkehrsbehörde arbeitet derzeit an einer Revision der Regelungen für unbemannte Flugzeuge, die im Herbst 2017 in Kraft treten soll.

Unbemannte Flugzeuge mit einer Betriebsmasse von mehr als 150 kg, die serienmäßig hergestellt werden, unterliegen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Februar 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Einrichtung einer Europäischen Agentur für Flugsicherheit, zur Aufhebung der Richtlinie 91/670/EWG des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1592/2002 und der Richtlinie 2004/36/EG.

Darüber hinaus gelten die Verordnung (EU) 923/2012, die Regeln der schwedischen Verkehrsbehörde (TSFS 2014: 71) und die allgemeinen Empfehlungen zu den Luftverkehrsregeln (geändert durch TSFS 2014: 94)³ auch für Flüge mit unbemannten Flugzeugen.

Die allgemeinen Vorschriften für den schwedischen Flugverkehr finden sich im Luftverkehrsgesetz (2010: 500) und der Luftfahrtverordnung (2010:770).⁴

Nach derzeitigem Kenntnisstand gibt es in der schwedischen Gesetzgebung keine Regelungen, die sich speziell mit einem kontrollierten Absturz von Drohnen befassen. Es kann jedoch festgestellt werden, dass die Polizei – nach einer Änderung der Verordnung (2003: 396) über die elektronische Kommunikation⁵ - bestimmte Geräte nutzen darf, die für die Übertragung von Funkwellen (hauptsächlich Störsender⁶) bestimmt sind.

* * *

2 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2009:88) om obemannade luftfartyg – UAS (ändrad genom TSFS 2013:27 och TSFS 2014:45). Siehe: https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202009_88k.pdf (in schwedischer Sprache – zuletzt aufgerufen am 30.8.2017).

3 Transportstyrelsens föreskrifter (TSFS 2014:71) och allmänna råd om trafikregler för luftfart (ändrad genom TSFS 2014:94). Siehe: https://www.transportstyrelsen.se/TSFS/TSFS%202014_71k.pdf (in schwedischer Sprache – zuletzt aufgerufen am 30.8.2017).

4 Siehe: <https://www.transportstyrelsen.se/en/aviation/Regulations-in-English/> (in englischer Sprache – zuletzt aufgerufen am 30.8.2017).

5 Förordningen (2003:396) om elektronisk kommunikation.

6 Andersson, Lagen (2003:389) om elektronisk kommunikation (1 April 2017, Karnov).