

Drohnen im Anflug auf militärische Rechtsgüter (Teil 1)



Drohnen im Anflug auf militärische Rechtsgüter (Teil 1)

Sigmar Stadlmeier/Andreas Troll/Karl Platzer

Unbemannte Luftfahrzeuge bzw. Luftfahrzeugsysteme, umgangssprachlich „Drohnen“ genannt, fanden in den letzten Jahren zunehmend Verbreitung und Verwendung. Dabei richtete sich die mediale Aufmerksamkeit - und dadurch bedingt die öffentliche Wahrnehmung - vorrangig auf „große“ flugzeugähnliche Systeme wie Predator, Reaper oder Global Hawk, die aus großer Entfernung ferngesteuert werden, Einsätze von längerer Dauer durchführen und substanzielle militärische Nutzlasten (etwa Luft-Boden-Raketen) mitführen können.

Daneben ist aber auch - und von der Öffentlichkeit weniger beachtet - das Segment kleinerer Fluggeräte zum Einsatz im unmittelbaren Sichtfeld des Bedieners stark gewachsen. Es handelt sich dabei mit Masse um Drehflügler, die Auftrieb und Vortrieb durch eine (üblicherweise geradzahlige) Anzahl paarweise gegenläufiger Rotoren erhalten (Quadcopter, Orthocopter etc.), die in der Regel direkt von Elektromotoren angetrieben werden, die wiederum von einem oder mehreren mitgeführten Akkus versorgt werden. Die Flugsteuerung erfolgt dabei ausschließlich durch Software-gesteuerte individuelle Drehzahlregelung der nicht verstellbaren Rotoren auf der Basis von Steuereingaben auf einer Fernbedienung, die grob der kollektiven Steuerung (auf/ab) und der zyklischen Steuerung (links/rechts/vor/zurück) eines Hubschraubers entspricht, aber aufgrund der Software-Abstützung und Verteilung auf mehrere Rotoren die mechanische Komplexität eines Hubschrauber-Rotorkopfes, der beide Steuerungsdimensionen umsetzen muss, vermeidet. Eine in der Regel in der Steuersoftware integrierte Stabilisierung ermöglicht dabei auch völligen Anfängern, die noch nie ein Flugmodell gesteuert haben, nach kurzer Einweisung und Eingewöhnung ein einigermaßen kontrolliertes Fliegen. Auf dieser Basis konnten durchaus ernsthafte kommerzielle Plattformen mit Nutzlastfähigkeit (z.B. Kameras) entwickelt werden, für die sich bereits jetzt ein breites Anwendungsspektrum erschließt: Filmaufnahmen von Sport- und Konzertveranstaltungen und vergleichbaren Events, Lagebildgewinnung bei Großschadensereignissen aus der Luft ohne Gefährdung eingesetzter Kräfte, Ortung Vermisster oder Verschütteter mittels Wärmebildkamera, Überprüfung von Infrastruktur (oberirdisch verlegte Leitungen, Verkehrswege), Beurteilung und Schadensaufklärung an landwirtschaftlichen Flächen und dergleichen können auf diese Weise zu einem Bruchteil der Kosten im Vergleich zu bemannter Luftfahrt durchgeführt werden. Aber auch der „Spielzeug“-Sektor boomt, wie die mediale Berichterstattung der letzten beiden Jahre jeweils vor Weihnachten gezeigt hat, und selbst solches Spielzeug, bestückt mit Mini-Kameras und Speicherkarten, flugfertig im Handel erhältlich, eignet sich für neugierige Blicke über den Zaun - oder in militärische Liegenschaften.

In den letzten Monaten berichteten österreichische Soldatinnen und Soldaten immer wieder von Drohnen, die in der Nähe von Kasernen gesichtet wurden. Wie sind solche Aktivitäten einzustufen, und wie sollen und dürfen Wachen und andere Betroffene darauf reagieren? In diesem Beitrag wird versucht, die Rechtslage rund um dieses Szenario auszuloten und anhand von Beispielen zu erläutern.

Begriffe

Der Begriff der „Drohne“ ist medial und umgangssprachlich üblich, entspricht jedoch nicht der Fachterminologie: International sind neben dem „unmanned aerial vehicle“ (UAV) als englisches Gegenstück zum unbemannten Luftfahrzeug (uLfz) auch die Begriffe „unmanned aircraft system“ (UAS) bzw. „remotely piloted aircraft system“ (RPAS) üblich. Die letzteren beiden betonen die Tatsache, dass es sich bei uLfz in Wahrheit um Systeme handelt, die neben dem eigentlichen Fluggerät auch eine Kontrollstation (auch eine kleine tragbare Fernsteuerung ist eine solche), eine Übertragungseinrichtung mit Antenne/n, die auf einer dafür zugelassenen Funkfrequenz arbeitet, einen Bediener und Nutzlast am Fluggerät (Kamera) umfassen.

Internationale Luftfahrtrechtsslage

Die Internationale Zivilluftfahrt-Organisation ICAO hat erst im Jahr 2011 einige rudimentäre Regeln in Form eines Circulars als Vorstufe einer künftigen Regelung mittels Standards and Recommended Practices (SARPs) veröffentlicht¹⁾ und dabei den Begriff des unmanned aircraft system (UAS) verwendet. Sowohl Circulars als auch SARPs bedürfen als (sekundäres, d.h. von vertraglichen Regeln abgeleitetes) Völkerrecht der Umsetzung in nationales Recht, wobei im Rechtssetzungssystem der ICAO abweichende nationale Regelungen nach bloßer Notifikation (= Mitteilung an die ICAO) möglich sind²⁾ (allerdings entfällt bei Unterschreiten von ICAO-Mindeststandards der Anspruch auf Anerkennung von Dokumenten wie Zivilluftfahrerscheinen, Musterzulassungen etc. durch andere ICAO-Staaten³⁾). Österreich hat ab 2013 mit der Umsetzung in sein nationales Luftfahrtrecht begonnen (siehe unten).

Im Europäischen Unionsrecht, das im Gegensatz zu ICAO-Recht auf nationaler Ebene unmittelbar anwendbar ist, finden sich derzeit noch keine Regelungen für unbemannte Luftfahrzeuge, weil die weit verbreiteten oben beschriebenen „kleinen“ Systeme noch nicht in die Regelungszuständigkeit der EU fallen: Die EASA-Grundverordnung („Basic Regulation“) 216/2008,⁴⁾ die die Zuständigkeit der EU im Bereich der Harmonisierung des Luftfahrts absteckt, nimmt derzeit „unbemannte Luftfahrzeuge“ („unmanned aircraft“) bis einschließlich 150 kg Betriebsmasse aus⁵⁾ und überlässt sie damit einzelstaatlicher Regelung. Wegen der zunehmenden Bedeutung dieser Systeme ist allerdings eine Änderung dieser Bestimmung in Diskussion, und die Europäische Agentur für Flugsicherheit EASA hat bereits vorweg einen ersten Vorschlag für eine künftige, von der Europäischen Kommission zu erlassende Durchführungsverordnung veröffentlicht,⁶⁾ der jedoch im Begutachtungsverfahren auf massive Kritik gestoßen ist. Aus beiden Gründen, Notwendigkeit der Änderung der Grundverordnung im ordentlichen Gesetzgebungsverfahren und zu erwartende längere Diskussion über den EASA-Vorschlag, werden einheitliche europäische Regeln noch etwas auf sich warten lassen.

Nationale Luftfahrtrechtslage

Das österreichische Luftfahrtgesetz (LFG)⁷⁾ verwendet dafür seit der Novelle 2013⁸⁾ den Begriff des unbemannten Luftfahrzeuges (uLfz), blendet also ebenso wie die EU-Rechtssetzung die Systemkomponente aus und fokussiert auf das Fluggerät als solches. Hinsichtlich der dem Gesetz zugrunde liegenden Systematik stechen dabei zwei Besonderheiten ins Auge:

§ 11 Abs 1 des LFG definierte in der Fassung vor der Novelle 2013 zunächst „klassische“ Luftfahrzeuge als „(...) Fahrzeuge, die sich zur Fortbewegung von Personen oder Sachen in der Luft ohne mechanische Verbindung mit der Erde eignen, gleichgültig, ob sie schwerer als Luft (zum Beispiel Flugzeuge, Segelflugzeuge, Hänge- und Paragleiter, Schwingenflugzeuge, Hubschrauber, Tragschrauber und Fallschirme) oder leichter als Luft (zum Beispiel Luftschiffe und Freiballone) sind. (...)“ Davon grenzte § 22 LFG das so genannte Luftfahrtgerät ab, das entweder Bestandteil eines Luftfahrzeugs oder zu dessen Betrieb bestimmt ist oder selbstständig im Flug verwendbar ist, ohne Luftfahrzeug zu sein. Beide Definitionen stellten nicht auf bemannt oder unbemannt ab, sondern unterschieden zwischen Beförderungsvehikeln (Luftfahrzeugen) und anderem Gerät.

Auf militärische unbemannte Luftfahrzeuge kann diese Unterscheidung auch nach der Novelle angewendet werden, zumal die durch die LFG-Novelle 2013 neu geschaffenen Kategorien allesamt als „nicht der Landesverteidigung dienend“ definiert werden. Damit gilt für militärische unbemannte Luftfahrzeuge unverändert: Eignen sie sich als Beförderungsvehikel für Nutzlasten (wie eine Kamera oder Wirkmittel), dann sind sie Luftfahrzeuge, ansonsten Luftfahrtgerät. Militärluftfahrtrechtliche Vorschriften regeln in Abhängigkeit davon die Erfordernisse, die Bediener und Geräte zu erfüllen haben.⁹⁾

Hinsichtlich ziviler unbemannter Luftfahrzeuge wurde diese Unterscheidung durch die LFG-Novelle 2013 grundlegend verändert, weil sie für zivile Systeme zu wenig praktikabel war. Dazu wurden die nachfolgend beschriebenen Kategorien unbemannter Luftfahrzeuge als neue Kategorien bewusst neben die „klassischen“ bemannten Lfz einerseits und das Luftfahrtgerät andererseits gestellt, wie sich klar aus den erläuternden Bemerkungen zur betreffenden Gesetzesvorlage ergibt.¹⁰⁾ Luftfahrtgerät ist nach § 22 LFG nun u.a., was selbstständig verwendbar und nicht Luftfahrzeug oder Flugmodell oder unbemanntes Luftfahrzeug ist; der unverändert gebliebenen Definition „klassischer“ bemannter Lfz in § 11 Abs 1 LFG wurde ein Verweis auf die neuen Begriffe der Flugmodelle und der unbemannten Luftfahrzeuge als eigene rechtliche Kategorien hinzugefügt. Dies ist v.a. für Rechtsnormen, die auf dem „klassischen“ Luftfahrzeugbegriff des LFG aufbauen (wie § 26 MBG zur militärischen Luftraumüberwachung), von Bedeutung und wird in diesem Zusammenhang noch zu diskutieren sein.

Innerhalb der neuen Kategorie unterscheidet das LFG vier Gruppen, nämlich

- Flugmodelle,
- Unbemannte Luftfahrzeuge bis 79 Joule Bewegungsenergie,
- Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1,
- Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2.

Flugmodelle

Flugmodelle sind gemäß § 24c LFG „nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Geräte, die selbstständig im Fluge in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten verwendet werden können“. Sie dürfen nur in einem Umkreis von höchstens 500 m, ausschließlich unentgeltlich und nicht gewerblich im Freizeitbereich und nur zu Flugzwecken (Fliegen um des Fliegens willen) betrieben werden. Flugmodelle mit einer Startmasse von bis zu 25 kg können ohne behördliche Bewilligung betrieben werden; der Pilot muss nur darauf achten, dass beim Betrieb keine Personen oder Sachen gefährdet werden.

Flugmodelle mit einer Betriebsmasse über 25 kg dürfen nur mit einer Bewilligung des Österreichischen Aeroclubs, dem aufgrund § 140b LFG vom Verkehrsminister durch Verordnung diese Zuständigkeit übertragen wurde, betrieben werden.¹¹⁾ Eine Bewilligung ist jedenfalls dann zu erteilen, wenn durch die Vorlage einer Bescheinigung glaubhaft gemacht werden kann, dass das jeweilige Flugmodell den Lufttüchtigkeitsanforderungen gemäß § 24h LFG entspricht bzw. die Betriebstüchtigkeitsanforderungen (Ausrüstungserfordernisse etc) erfüllt und durch den Betrieb dieses Flugmodells „das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet wird.“ Hiezu hat der Österreichische Aeroclub unter Bedachtnahme auf das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt mit einem Lufttüchtigkeitshinweis gemäß § 24h LFG (der ungeachtet der Bezeichnung eine Verordnung darstellt, wenn er verbindliche Regelungen für einen breiteren Adressatenkreis enthält¹²⁾) festzulegen, welche Voraussetzungen für die Ausstellung einer Bescheinigung zu erfüllen sind. Bewilligungen, die von einem Mitgliedstaat der EU oder einem durch zwischenstaatliche Vereinbarung gleichgestellten Staat ausgestellt wurden, sind anzuerkennen, wenn in dem jeweiligen Staat mindestens die gleichen Betriebs- und Lufttüchtigkeitsanforderungen gestellt werden. Die Bewilligung ist, wenn es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt erforderlich ist, bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen. Wenn gegen Auflagen verstoßen wird oder Bewilligungsvoraussetzungen nicht mehr gegeben sind, ist die Bewilligung zu widerrufen.

Schließlich ist unabhängig von der Betriebsmasse des Modells der Betrieb innerhalb von Sicherheitszonen von Militärflugplätzen nur mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport zulässig.

Der soeben erfolgte behördliche Zuständigkeitsübergang von Austro Control auf den Österreichischen Aeroclub erzeugt gewisse Unsicherheiten in der Übergangsphase: Zum einen bleibt abzuwarten, ob sich der Aeroclub die bisherige Auffassung der Austro Control, ein Flugmodell mit einer in Betrieb befindlichen Kamera am Modell erfüllen den geforderten ausschließlichen Flugzweck (Fliegen um des Fliegens willen) nicht mehr, zu Eigen machen wird. Zum anderen hatte Austro Control noch drei Monate vor diesem Übergang einen eigenen Lufttüchtigkeitshinweis erlassen,¹³⁾ der dann wegen Unzuständigkeit gegenstandslos wurde, aber noch mehrere Wochen auf der Homepage kundgemacht blieb, wohingegen der erst seit Dezember 2015 zuständige Österreichische Aeroclub schon 2014 (!) einen vergleichbaren Lufttüchtigkeitshinweis entworfen und auf seine Internet-Homepage gestellt hatte,¹⁴⁾ freilich mit dem Hinweis auf ein noch laufendes Notifikationsverfahren, ohne rechtzeitig mit Zuständigkeitsübergang eine endgültige Fassung luftfahrtüblich kundzumachen.

Unbemannte Geräte bis 79 Joule maximaler Bewegungsenergie

Unbemannte Geräte bis zu 79 Joule maximaler Bewegungsenergie, die selbstständig im Flug verwendet werden können und nicht höher als 30 Meter über Grund betrieben werden, fallen gemäß § 24 d LFG nicht in den Anwendungsbereich des LFG; es ist lediglich darauf zu achten, dass durch den Betrieb dieser Geräte keine Personen oder Sachen gefährdet werden. Die Bewegungsenergie errechnet sich aus der Formel $\frac{1}{2}$ -mal Masse (in kg) mal Quadrat der Geschwindigkeit (in m/s). Die erläuternden Bemerkungen zur LFG-Novelle legen das Szenario eines unkontrollierten Absturzes und das damit verbundene Gefahrenpotenzial zugrunde; bis zu einer Masse von etwa 0,25 kg wird diese Grenze auch bei einem Absturz aus der maximal zulässigen Einsatzhöhe von 30 m unter Zugrundelegung der Erdbeschleunigung von 9,81 m/s² nicht überschritten.¹⁵⁾ In diese Gruppe fällt die Mehrzahl des „Technikspielzeugs“ aus Elektronik-Fachmärkten. Zu beachten ist, dass für diese Gruppe kein Erfordernis des „Fliegens um des Fliegens willen“ mehr besteht, sodass eine Bestückung mit einer Kamera möglich ist, ohne dass für den Betrieb eine Bewilligung erforderlich wäre. Das 79 Joule-Limit setzt allerdings der möglichen Nutzlast und wegen der erforderlichen Miniaturisierung und des Energiebedarfs einer Mini-Kamera mit Speichermedium (z.B. MicroSD-Karte) der praktischen Nützlichkeit enge Grenzen; auch hier überwiegt noch der Spielzeugcharakter, wengleich sich erstmals datenschutzrechtliche Fragen beim Spähen über die Gartenhecke stellen: Die Fachabteilung Datenschutzlegistik im Bundeskanzleramt vertritt die Ansicht, dass es bereits problematisch ist, am eigenen Grundstück zu fliegen und höher als z.B. eine Hecke an der Grundgrenze zu steigen, wenn sich der Nachbar beobachtet fühlt. Da eine Person, die von einem Objektiv anvisiert wird, nicht weiß, ob sie aufgenommen wird oder nicht, stellt das bloße Betrachten einer anderen Person mit technischen Mitteln bereits einen Eingriff in deren Grundrechte dar. Erst recht liegt ein Eingriff in die Privatsphäre vor, wenn Personen auf einem Foto oder Video eindeutig erkennbar sind.¹⁶⁾

Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1

Die Gruppe der unbemannten Luftfahrzeuge der Klasse 1 nach § 24f LFG steht für die eingangs genannten Anwendungen im Vordergrund. Der Gesetzgeber versteht darunter unbemannte Luftfahrzeuge, die nicht der Landesverteidigung dienen, selbstständig im Flug verwendet werden können und in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten verwendet werden können. Sie können auch in einem Umkreis von mehr als 500 m gegen Entgelt, gewerblich oder zu anderen Zwecken als nur um des Fliegens willen betrieben werden. Sie dürfen jedoch nur mit Bewilligung der Austro Control betrieben werden, wobei sie den Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitsanforderungen entsprechen müssen, die die Austro Control gemäß § 24h LFG zu erlassen hat.¹⁷⁾ Dabei wird ihnen ein Typenschild zugewiesen, das am uLz zu befestigen ist und - ähnlich einem Kfz- oder Lfz-Kennzeichen - eine Zuordnung zu einem Halter bzw. Betreiber erlaubt. Durch den Betrieb darf das öffentliche Interesse der Sicherheit der Luftfahrt nicht gefährdet werden. Für Bewilligungen bzw. Zertifizierungen anderer EU- oder gleichgestellter Staaten im Hinblick auf unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 gelten die gleichen Regeln wie für Flugmodelle. Der Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1 innerhalb von Sicherheitszonen bei Militärflugplätzen ist nur mit Bewilligung des Bundesministers für Landesverteidigung und Sport zulässig.

Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2

Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 sind nach § 24g LFG nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Fahrzeuge, die selbstständig im Flug verwendet werden können und ohne Sichtverbindung betrieben werden. Diese Gruppe entspricht im zivilen Bereich den zuerst in den Blick der Medien gerückten großen Systemen, die mit Kameras zur Flugsteuerung ausgestattet sind und von einer (unter Umständen sehr weit entfernten) Bedienerkonsole mit Monitoren aus ferngesteuert werden. Sie kommen - abgesehen vom Fehlen eines Piloten an Bord - „klassischen“ Luftfahrzeugen am nächsten. Daher ordnet der Gesetzgeber an, dass für diese Gruppe sämtliche Vorschriften des österreichischen Luftfahrtrechts anzuwenden sind, die für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb gelten. Dies bedeutet gleiche Zulassungsvorschriften, Kennzeichnungsvorschriften und Lufttüchtigkeitsstandards für die Geräte, gleiche Verkehrs- und Betriebsregeln und gleiche Voraussetzungen (z.B. Pilotenscheine) für die Bediener.

Überflug, Datenschutz und Verkehrsregeln

Da nur hinsichtlich der uLz Klasse 2 die Vorschriften für die bemannte Luftfahrt analog anzuwenden sind, bedarf es für die übrigen Kategorien eigener Vorschriften, die teils im LFG, teils in den Luftverkehrsregeln (LVR) 2014,¹⁸⁾ einer Verordnung zum LFG, enthalten sind. § 24i LFG mahnt Piloten und Betreiber, dass die Zulässigkeit bzw. die Genehmigung des Betriebes von Flugmodellen oder uLz nicht von der Verpflichtung zur Wahrung überwiegender schutzwürdiger Geheimhaltungsinteressen Betroffener nach dem Datenschutzgesetz entbinden. Diese Bestimmungen sind auch für militärische Rechtsgüter relevant.

Überflüge von uLz müssen von Grundstückseigentümern ebenso geduldet werden wie Überflüge bemannter Lfz, weil gemäß § 2 LFG die Benützung des Lufrtraums durch Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät, Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge frei ist. Daraus ergibt sich für jeden Grundeigentümer als Legalservitut eine Pflicht zur Duldung des Überflugs.¹⁹⁾ Auch die RV zur LFG-Novelle 2013 betont, dass der Gesetzgeber außer der Hinzufügung der neuen Begriffe keine inhaltliche Änderung des Grundsatzes der Freiheit des Lufrtraums vornehmen wollte. Im Übrigen schloss auch die frühere Fassung des § 2 LFG die Freiheit der Lufrtraumnutzung durch Flugmodelle ein.²⁰⁾ Dieses Legalservitut hindert den Eigentümer allerdings nicht, sich gemäß §§ 364 ff ABGB gegen die Immissionen, die der an sich erlaubte Flugbetrieb mit sich bringt, zur Wehr zu setzen; dabei ist aber in jedem Einzelfall zu prüfen, wie weit die Duldungspflicht geht.²¹⁾ Da in der bisherigen höchstgerichtlichen Judikatur in der Regel die Lärmemissionen wesentlich lauterer (weil durch Verbrennungsmotoren und Propeller oder Turbinen angetriebener) bemannter Lfz zur Diskussion standen, ist im Hinblick auf die sehr leisen elektrisch angetriebenen uLz kein Erfolg auf dem Weg der Immissionsabwehr zu erwarten.

§ 18 LVR 2014 enthält eine Reihe detaillierter Vorschriften betreffend Einschränkungen, Bewilligungs- und Zustimmungserfordernissen beim Betrieb von Flugmodellen und uLz Klasse 1 über 150 m über Grund, beim Überfliegen der Bundesgrenzen, beim Betrieb von Kontrollzonen bzw. Sicherheitszonen von Flughäfen und Flugplätzen. Sie dienen mit Masse der Hintanhaltung von Gefahren für die (übrige) Luftfahrt; auf ihre Darstellung im Detail wird in diesem Zusammenhang verzichtet.

Einsatz von unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1

Für die Kategorie der uLz Klasse 1 hat die Austro Control ein eigenes Regulativ als Lufttüchtigkeits- und/oder Betriebstüchtigkeitshinweise zu erlassen und luftfahrtüblich kundzumachen. Diesen kommt ebenso Verordnungscharakter zu wie den vergleichbaren Regulativen zu den Flugmodellen.²²⁾

Dem maßgeblichen LTH/BTH 67²³⁾ liegt eine Matrix zugrunde, die einerseits in drei Stufen auf die Masse (und damit das Gefährdungspotenzial) des vollständig beladenen und betriebsbereiten unbemannten Lfz, andererseits in vier Stufen auf den Bebauungs- und Besiedlungsgrad des Einsatzgebietes (und damit die Dichte an potenziell Gefährdeten) abstellt. Sollten sich im beabsichtigten Fluggebiet unterschiedliche Profile finden, so ist das höherwertige Umgebungsprofil ausschlaggebend. Zu anderen (noch) höherwertigen Einsatzgebieten wiederum ist ein Abstand von mindestens 50 m einzuhalten.

Unbebautes Gebiet wird als Einsatzgebiet I bezeichnet. In diesem Bereich befinden sich keine Gebäude, und bis auf den Piloten des uLFZ und die zum Zweck des Fluges erforderlichen Personen dürfen sich keine anderen Personen dort aufhalten.

Im Einsatzgebiet II (unbesiedeltes Gebiet) besteht höchstens sekundäre Bebauung wie z.B. Lagerhallen, Silos oder zerstörte bzw. verfallene Gebäude. In diesen Gebieten dürfen sich neben dem oder den Piloten des uLFZ und den zum Zweck des Fluges erforderlichen Personen nur vereinzelt Menschen temporär aufhalten (z.B. Wanderer).

Unter Einsatzgebiet III (besiedeltes Gebiet) ist ein Siedlungsbereich mit primären Gebäuden wie Schulen, Wohnhäusern, Geschäften und Hotels zu verstehen, der als Wohn-, Gewerbe- bzw. Erholungsgebiet genutzt wird.

Unter Einsatzgebiet IV (dichtbesiedeltes Gebiet) ist ein räumlich geschlossenes Siedlungsgebiet wie z.B. der Ortskern einer Bezirkshauptstadt oder einer Marktgemeinde zu verstehen. Ein Betrieb in diesem Einsatzgebiet erfordert ebenso besondere Vorsichtsmaßnahmen und wird nicht mehr generell, sondern nur mehr im Einzelfall durch die Austro Control bewilligt.

Auf der Basis dieser Matrix wurden für Betriebsbewilligungen für uLFZ vier Einsatzprofile A, B, C, D entwickelt, deren Erfordernisse nachfolgend überblicksweise dargestellt werden.

Kategorisierung unbemannter Luftfahrzeuge (uLfz)				
Einsatzgebiet	I	II	III	IV
	unbebautes Gebiet	unbesiedeltes Gebiet	besiedeltes Gebiet	dicht besiedeltes Geb.
Betriebsmasse bis einschließlich 5 kg	A	A	B	C
Betriebsmasse bis einschließlich 25 kg	A	B	C	D
Betriebsmasse über 25 kg bis einschließlich 150 kg	B	C	D	D

Quelle: Autoren

ULfz im Einsatzprofil A müssen keine speziellen technischen Lufttüchtigkeitsanforderungen erfüllen. Komponenten müssen dem Stand der Technik entsprechen, erprobt und betriebssicher sein. Eine nicht-komplexe manuelle Steuerung, die die gültigen technischen Anforderungen erfüllt (erlaubte Funkfrequenz, gesetzliche Maximalleistung etc.) ist ausreichend. Der Betreiber muss eine Haftpflichtversicherung gemäß § 164 LFG abschließen und zentrale

Betriebsparameter wie Schwerpunkt, Masse, Sichtbedingungen, Zuladung, Temperatur- und Witterungsbedingungen definieren. Der Pilot muss mindestens 16 Jahre alt sein. Der Halter muss nur die Befähigung des Piloten sicherstellen; ein formaler Ausbildungsgang, eine Prüfung oder eine Lizenz sind nicht vorgesehen.

ULfz im Einsatzprofil B unterliegen bereits einer Bauvorschrift, die Anforderungen im technischen Bereich präzise auflistet, die der Betreiber selbstständig zu prüfen und zu bestätigen hat. Die Behörde kann in die Unterlagen zur Prüfung der Übereinstimmung mit den Lufttüchtigkeitsanforderungen jederzeit Einsicht nehmen und das uLFZ physisch überprüfen. Die Steuerung muss bereits eine Stabilisierung vorsehen; der Betreiber muss eine Betriebssicherheitsanalyse nach vorgegebenen Kriterien vorlegen. Die übrigen Betriebs- und Versicherungserfordernisse entsprechen jenen des Einsatzprofils A. Das Mindestalter der Piloten beträgt 16 Jahre; jeder Pilot muss seine Befähigung, das uLFZ zu steuern, und seine körperliche Eignung schriftlich deklarieren. Auch hier sind formaler Ausbildungsgang, Prüfung oder Lizenz nicht vorgesehen.

ULfz im Einsatzprofil C unterliegen der gleichen Bauvorschrift wie jene des Einsatzprofils B, es ist jedoch bereits eine komplexe Steuerung mit Stabilisierung und Navigation erforderlich. Zu den Betriebsvorschriften wie im Einsatzprofil B kommt nun auch das Erfordernis der Erstellung und Verwendung von Checklisten für Vorflugkontrolle und Wartung. Das Mindestalter der Piloten beträgt auch hier 16 Jahre; in diesem Einsatzprofil müssen Piloten luftfahrtrechtliche Kenntnisse und praktische Fertigkeiten im Umgang mit dem uLfz nachweisen und ein flugmedizinisches Tauglichkeitszeugnis oder eine Führerscheintauglichkeitsuntersuchung vorlegen.

Für den Betrieb eines uLfz im Einsatzprofil D werden Bewilligungen nicht mehr generell, sondern nur mehr im Einzelfall erteilt. Die technischen Anforderungen für uLFZ werden in dieser Kategorie je nach Bauart und Konfiguration im Einzelfall festgelegt. Eine komplexe Steuerung mit Stabilisierung, Navigation und Automatisierung ist erforderlich. Betriebsvorschriften und Pilotenanforderungen entsprechen jenen für das Einsatzprofil C.

Ausblick auf Teil 2

Nachdem in diesem Teil ein Überblick über die luftfahrtrechtlichen Bestimmungen gegeben wurde und die Voraussetzungen für die unbemannte Luftfahrt dargelegt wurden, erörtert der nächste Teil die Rechtsgrundlagen, die für eine gezielte Drohnenabwehr erforderlich sind. Fragen wie „Welche Rechtsgrundlagen müssen bei einer Drohnenabwehr beachtet werden?“, oder „Welche Befugnisse können durch militärische Organe eingesetzt werden und mit welchen Zwangsmitteln können diese durchgesetzt werden?“ stehen dabei im Blickpunkt.

Der Einsatz von Drohnen stellt für militärische Organe gegenwärtig ein wesentliches Mittel im Rahmen der Aufklärung, aber auch als Mittel der Kampfführung dar. Eine Vielzahl von Staaten nutzen Drohnen für militärische Einsätze und Aufgaben.

Gegenstand in diesem Artikel ist aber nicht, wie militärische Organe Drohnen zu ihrem Nutzen einsetzen und verwenden können, sondern welche Mittel militärischen Organen zur Verfügung stehen, um Drohnenangriffe abzuwehren und die militärische Sicherheit zu gewährleisten. Dabei wird insbesondere darauf eingegangen, welche Mittel militärischen Wachen zur Verfügung stehen, um den Flug einer Drohne zu beenden und, sofern ein Angriff erkennbar ist, diesen abzuwehren.

Die Befugnisse, die den militärischen Wachen hier zu Verfügung stehen, sind im Militärbefugnisgesetz 2001 (MBG) normiert und abschließend geregelt. Es werden aber nicht nur die Möglichkeiten der Abwehr im MBG aufgezeigt, sondern auch die Grenzen und Überschneidungen zu anderen Rechtsmaterien beleuchtet. Insbesondere sind hier die datenschutzrechtlichen Bestimmungen und Regeln zu beachten. Dem Datenschutz kommt deshalb ein wesentlicher Teil zu, wenn durch den Piloten einer Drohne Filme und Fotos aufgenommen werden. Neben diesen Aspekten werden aber auch noch andere Materien berührt, wie zum Beispiel zivilrechtliche Aspekte nach dem ABGB. Hier können Aspekte wie das Recht auf das eigene Bild maßgeblich sein. Bei Verstößen kann auch das Rechtsschutzinstrument der Besitzstörungsklage nach § 339 ABGB im Falle von widerrechtlichen Überflügen und Handlungen in Betracht kommen.

All diese Rechtsnormen werden als Schutzmechanismen für Betroffene immer wieder ins Treffen geführt und sind daher auch für militärische Organe zu beachten.

Die Arbeit soll aber nicht nur die Rechtsschutzmechanismen darlegen, sondern den militärischen Wachen klarlegen, unter welchen Voraussetzungen eine gezielte Drohnenabwehr mit den im MBG zur Verfügung gestellten Mitteln möglich und rechtlich abgesichert ist.

Anhand von vier Beispielen werden schließlich die Voraussetzungen für eine mögliche Drohnenabwehr aufgezeigt und die Grenzen für eine rechtskonforme Anwendung von Befugnissen nach dem MBG erörtert. (Wird fortgesetzt)



ANMERKUNGEN:

- 1) ICAO Cir 328 AN/190.
- 2) Art 37 und 38 AIZ (Abkommen über die internationale Zivilluftfahrt, Chicago 1944).
- 3) Art 33 AIZ.
- 4) ABI 2008 L 79, 1.
- 5) Art 4 iVm Annex II lit i VO 216/2008.
- 6) EASA A-NPA 2015-10 (A-NPA = Advanced Notice of Proposed Amendment).
- 7) BGBl 253/1957 idF zuletzt BGBl I 80/2016.
- 8) BGBl I 108/2013.
- 9) Vgl. dazu die Militärluftfahrt-Personalverordnung (MLPV) 2012, BGBl II 401/2012, und die Militärluftfahrzeug- und Militärluftfahrtgeräteverordnung 2008, BGBl II 379/2008.
- 10) EB zur RV der LFG-Novelle 2013, 2299 d Beil XXIV. GP, 4 („eigene rechtliche Kategorie“).
- 11) § 1 Z 19 der Aeroclub-Zuständigkeitsverordnung (ÖAeC-ZV), BGBl 394/1994 idF BGBl II 409/2015.
- 12) Vgl. Janezic/Stadlmeier in ZTR 02/2014, 58.
- 13) LTH 70 vom 6. Oktober 2015.
- 14) www.aeroclub.at
- 15) $0.25 \text{ kg} \times 30 \times 10 \text{ m/s}^2$ (gerundet, statt 9.81) = 75 Joule.
- 16) Vgl. <http://futurezone.at/digital-life/wo-man-mit-drohnen-ueberhaupt-fliegen-darf/103.459.928>, Abfrage am 17.12.2015.
- 17) Vgl. dazu LTH/BTH 67 der Austro Control, GZ: AOT207-1/83-13, Rev 1 vom 14. Juli 2015.
- 18) BGBl II 297/2014.
- 19) VwGH, 11.12.2002, 2000/03/0217; VwGH, 11.12.2002, 99/03/0250.
- 20) OGH, 13.10.1998, 5Ob228/98k.
- 21) Ebd.; vgl. auch OGH, 22.09.2010, 8Ob128/09w.
- 22) Vgl. nochmals Janezic/Stadlmeier Stadlmeier in ZTR 02/2014, 58.
- 23) Vgl. oben, Anm 17.