



INGservice, Nr. 1/2016

Die „Drohne“ im Kontext der gewerblichen Nutzung

www.hdi.de/ingservice

HDI

Das ist Versicherung.

Die Begriffe Drohne, Multicopter- und unbemanntes Luftfahrtsystem hat man vor allem in den vergangenen Monaten verstärkt in den Medien wiedergefunden. Die Einsatzbereiche sind inzwischen vielfältig, sodass die Drohne nicht nur als Spielzeug oder Flugmodell privat genutzt wird, sondern vor allem auch im gewerblichen Bereich an Bedeutung gewinnt.

Der Artikel soll einen kurzen Überblick über die derzeitige rechtliche Einordnung geben, soweit diese für die gewerbliche Nutzung relevant ist.

Begriff der „Drohne“

Der Begriff Drohne ist weder gesetzlich noch in den einschlägigen Verordnungen definiert. Die gesetzlich definierte Bezeichnung ist „Flugmodell“ oder „unbemanntes Luftfahrtsystem“ (Unmanned Aerial Systems = UAS) und richtet sich nach der Nutzung des Modells.

Flugmodell	Unbemanntes Luftfahrtsystem
Zum Zwecke des Sports oder der Freizeitgestaltung	Gewerblicher Nutzungszweck
§ 1 Abs. 2 Nr. 9 LuftVG	§ 1 Abs. 2, Satz 3 LuftVG

Wird das Gerät z. B. im Rahmen der beruflichen Tätigkeit im Bereich der Vermessungstechnik oder zu Inspektionszwecken von On- oder Offshore-Anlagen eingesetzt, handelt es sich um einen gewerblichen Nutzungszweck.

Der Betrieb des UAS – Zulassung, Einzelaufstiegserlaubnis und Allgemeinerlaubnis

Bei der Zulassung von Luftfahrzeugen wird in Musterzulassung und Verkehrszulassung unterschieden. Während gemäß § 1 Nr. 8 der Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) für Flugmodelle über 25 kg Startmasse eine Zulassungspflicht in Form einer Musterzulassung besteht, sind UAS gemäß § 1 Abs. 4, Nr. 2 LuftVZO davon befreit.

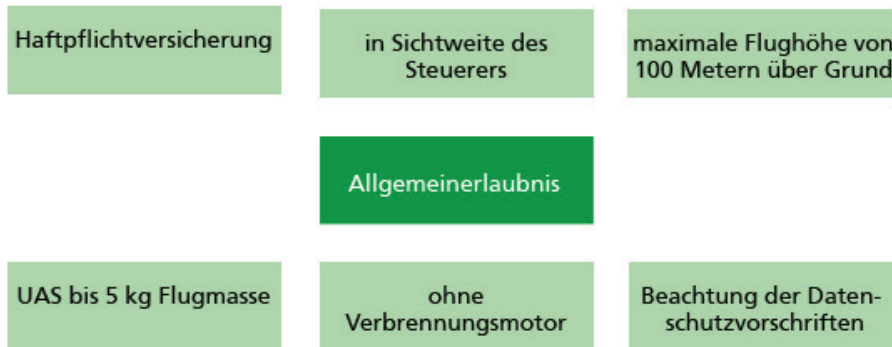
Von der Zulassungspflicht zu unterscheiden ist die Erlaubnispflicht eines Luftfahrtgeräts. Während Flugmodelle nur unter bestimmten Voraussetzungen (z. B. Flugmodelle über 5 kg) erlaubnispflichtig sind, ist in § 16 der Luftverkehrsordnung (LuftVO) geregelt, dass der Betrieb des unbemannten Luftfahrtsystems (UAS) – unabhängig von dem Gewicht – grundsätzlich erlaubnispflichtig (Aufstiegserlaubnis) ist. Die Aufstiegserlaubnis gemäß § 16 Abs. 4 LuftVO wird erteilt, wenn „die beabsichtigte Nutzung nicht zu einer Gefahr für die Sicherheit des Luftverkehrs oder die öffentliche Sicherheit oder Ordnung führen können“.

Sie kann für den Einzelfall als Einzelerlaubnis oder allgemein als Allgemeinerlaubnis von der zuständigen Landesluftfahrtbehörde erteilt werden. Die Einzelaufstiegserlaubnis gilt nur für bestimmte einzelne, zeitlich begrenzte Vorhaben und Orte, so dass beim Antrag u. a. der Aufstiegsort, der Zeitraum der Benutzung sowie technische Angaben angegeben werden müssen. Die Allgemeinerlaubnis gilt im Zuständigkeitsbereich der erteilten Behörde (also i. d. R. auf das jeweilige Bundesland begrenzt) und hat eine befristete Gültigkeit. Mit dieser Allgemeinerlaubnis kann dann an allen erlaubten Standorten aufgestiegen und z. B. fotografiert bzw. gefilmt werden. Zum Zwecke der Harmonisierung haben Bund und Länder „Gemeinsame Grundsätze des Bundes und der Länder für die Erteilung zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 16 Abs. 1 Nr. 7 LuftVO“ veröffentlicht (siehe Nachrichten für Luftfahrer NfL I281/13), in der Grundsätze für die Erteilung der Allgemeinerlaubnis aufgeführt sind.

Diese Grundsätze haben jedoch keinen Gesetzes- oder Verordnungstatus. Eine nach diesen Grundsätzen erteilte Allgemeinerlaubnis wird von den Luftfahrtbehörden der übrigen Länder für ihren Zuständigkeitsbereich anerkannt, wenn der Steuerer eines unbemannten Luftfahrtsystems bei Antragstellung die von einer anderen Luftfahrtbehörde ausgestellte Allgemeinerlaubnis vorlegt. Hiervon gibt es jedoch ein paar Ausnahmen. Die Länder Baden-Württemberg, Berlin, Bremen, Hamburg

und Rheinland-Pfalz erkennen die Allgemeinerlaubnis der anderen Bundesländer nicht an, sodass hier der gewerbliche Aufstieg durch einen eigenständigen Antrag genehmigt werden muss. Der Antrag muss schriftlich bei der zuständigen Landesbehörde gestellt werden.

Die Allgemeinerlaubnis kann nach den gemeinsamen Grundsätzen erteilt werden, wenn u. a. folgende Kriterien erfüllt



Bei UAS ohne Verbrennungsmotor und einer Flugmasse bis 5 kg kann eine Allgemeinerlaubnis erteilt werden. Hinsichtlich der Flugmasse von 5 kg ist jedoch zu beachten, dass diese inklusive der Nutzlast wie z. B. der Kamera oder des Messgeräts gilt. Im Antrag auf Erteilung der Allgemeinerlaubnis muss der Antragsteller u. a. auch erklären, dass er datenschutzrechtliche Bestimmungen nicht verletzt. Darüber hinaus muss der Steuerer auch weitere Vorschriften wie Persönlichkeits- oder Urheberrechte beachten.

Die Erlaubnis wird unter Vorbehalt des Widerrufsrechts erteilt und kann z. B. widerrufen werden, wenn nachträglich rechtliche Änderungen eintreten, die – soweit diese zum Zeitpunkt der Erlaubnis bereits bestanden hätten – nicht zu einer Genehmigung des Antrags geführt hätten.

Der Betrieb der UAS von mehr als 25 kg sowie außerhalb der Sichtweite des Steuerers ist grundsätzlich verboten (§ 15a Abs. 3 LuftVO). Die Definition des Begriffs „außerhalb der Sichtweite“ ist ebenfalls in § 15a Abs. 3 aufgeführt. Hiernach wird das UAS außerhalb der Sichtweite betrieben, „wenn es ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder eindeutig zu erkennen ist“.

Die Allgemeinerlaubnis berechtigt nicht zum Überfliegen von:

- Menschenansammlungen,
- Unglücksorten, Katastrophengebieten und anderen Einsatzorten der Polizei oder anderen Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS),
- Justizvollzugsanstalten und militärischen Anlagen,
- Industrieanlagen und Kraftwerken,
- Luftsperrgebieten und Gebieten mit Flugbeschränkungen (§ 11 LuftVO).

Haftung und Versicherungsschutz

Luftfahrzeuge sind unabhängig von dem Nutzungszweck und dem Gewicht (also unabhängig davon, ob es sich um ein Flugmodell oder UAS handelt) versicherungspflichtig. Gemäß § 33 Luftverkehrsgesetz haftet der Halter des Luftfahrzeugs verschuldensunabhängig für Unfälle, die durch den Betrieb des Luftfahrzeugs entstehen. Die Haftung umfasst Schäden an Personen oder Sachen, die nicht im Luftfahrzeug befördert werden. Gemäß § 37 LuftVG ist die Haftung bei Luftfahrzeugen unter 500 kg auf 750.000 Rechnungseinheiten begrenzt. Die Umrechnung dieser Rechnungseinheit ist in § 49b LuftVG geregelt, bezeichnet das Sonderziehungsrecht des Internationalen Währungsfonds und wird in Euro umgerechnet. Der Euro-Gegenwert des Sonderziehungsrechts lag zum 12.02.2016 bei 1,24685 Euro. Umgerechnet ergibt sich damit eine Haftungshöchstgrenze von 935.138 Euro. Im Falle der Tötung oder Verletzung einer Person haftet der Ersatzpflichtige bis zu einem Betrag von 600.000 Euro oder bis zu einem Rentenbeitrag von jährlich 36.000 Euro (siehe § 37 Absatz 2 LuftVG), maximal bis zur Haftungshöchstgrenze.

Für das UAS muss daher eine Haftpflichtversicherung nach den Vorschriften gemäß §§ 33 ff., 43 Abs. 2 Luftverkehrsgesetz (Haftungshöchstbetrag § 37 Abs. 1a) in Verbindung mit § 101 ff. Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung (LuftVZO) abgeschlossen sein. Ein entsprechender Versicherungsnachweis gemäß § 106 LuftVZO ist bei Antragsstellung zur Aufstiegserlaubnis vorzulegen.

Aus der Bestätigung muss Folgendes hervorgehen:

- Versicherungsnehmer und evtl. weitere versicherte Personen (weitere Steuerer)
- die Versicherungssumme, die Versicherungsnummer
- die Gültigkeit der Versicherung

Die Versicherungsbestätigung ist beim Betrieb des Luftfahrzeugs immer mitzuführen.

Ausblick

Der Gebrauch der Drohnen/UAS hat in den vergangenen Jahren im privaten wie auch im gewerblichen Umfang sehr zugenommen. Der Einsatzbereich ist vielfältiger geworden, allerdings ist mit der vermehrten Nutzung auch ein gewisses Gefährdungspotenzial verbunden. Ende 2015 wurde dann bekannt, dass sich auch die Bundesregierung verstärkt mit diesem Thema befasst und die bisherigen Vorschriften sowohl für den privaten als auch für den gewerblichen Bereich ergänzen bzw. verschärfen will. Auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr ist zu lesen, dass überlegt wird, alle gewerblich und privat genutzten Geräte ab 0,5 kg zur besseren Identifizierung eine Kennzeichnungspflicht aufzuerlegen. Für gewerblich genutzte Drohnen/UAS wird auch die Einführung eines Führerscheins angedacht. Es wird jedoch offensichtlich nicht nur über Verschärfungen der Vorschriften, sondern auch zum Teil an Erweiterungen gearbeitet. Wie oben dargestellt, ist der Betrieb außerhalb der Sichtweite des Steuerers bisher grundsätzlich verboten. Derzeitige Überlegung ist auch, ob die Landesbehörden künftig Flüge auch außerhalb der Sichtweite des Steuerers unter der Voraussetzung erlauben, dass der sichere Betrieb gewährleistet ist.

Es bleibt daher abzuwarten, wie es mit der Entwicklung der Drohnenflüge zukünftig weitergehen wird.



Autorin



Mona Rizkallah
Produktmanagement Haftpflicht Planung
HDI Versicherung AG
HDI-Platz 1
30659 Hannover