

# Drohnen, E-Call und Dash-Cams

Rechtsfragen im Zusammenhang mit unbemannten Fluggeräten, intelligenten Verkehrssystemen und Kfz-Kameras standen beim 8. Österreichischen IT-Rechtstag am 23. Mai 2014 in Wien zur Debatte.

Mit der Luftfahrtgesetz-Novelle (LFG), BGBl. I 2013/108, die hinsichtlich der nachfolgenden Regelungen am 1. Jänner 2014 in Kraft getreten ist, wurden im 4. Abschnitt (§§ 24c – 24i) luftfahrtrechtliche Bestimmungen für Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge geschaffen. Damit sollen Schwierigkeiten und Unsicherheiten bei der rechtlichen Einordnung dieser Geräte entweder als „Luftfahrtgerät“ oder als „Luftfahrzeug“ behoben werden.

Nicht in den Anwendungsbereich des LFG fallen unbemannte Geräte bis zu 79 Joule maximaler Bewegungsenergie, die selbstständig im Fluge verwendet werden können und nicht höher als 30 Meter über Grund betrieben werden, sofern darauf geachtet wird, dass durch den Betrieb keine Personen oder Sachen gefährdet werden (§ 24d LFG).

Die nächste Stufe sind die Flugmodelle. Nach § 24c Abs. 1 LFG sind das nicht der Landesverteidigung dienende unbemannte Geräte, die selbstständig im Fluge in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten verwendet werden können und in einem Umkreis von höchstens 500 Metern und ausschließlich unentgeltlich und nicht gewerblich im Freizeitbereich und ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben werden.

Flugmodelle mit einem Gewicht bis einschließlich 25 kg dürfen ohne Bewilligung der *Austro Control GmbH* oder einer auf Grund einer Übertragung gemäß §



**E-Call: Alle neuen Pkws sollen ab Oktober 2015 mit dem automatischen Notrufsystem ausgerüstet werden.**

140b zuständigen Behörde (*Österr. Aero Club*; BGBl. II 2006/207, idgF) betrieben werden. Der Pilot hat darauf zu achten, dass durch den Betrieb dieser Flugmodelle keine Personen oder Sachen gefährdet werden (Abs. 2).

Der Betrieb von Flugmodellen über 25 kg ist bewilligungspflichtig, wobei die Bewilligung – allenfalls bedingt, befristet oder mit Auflagen versehen – zu erteilen ist, wenn die in Abs. 3 bezeichneten Voraussetzungen vorliegen.

Werden die unbemannten Fluggeräte in einem Umkreis von mehr als 500 m und/oder gegen Entgelt oder gewerblich oder nicht ausschließlich zum Zweck des Fluges selbst betrieben, be-



**Dash-Cam: Aufzeichnungen können unter anderem zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen dienen.**

steht aber noch eine direkte Sichtverbindung ohne technische Hilfsmittel, liegt ein unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1 vor (§ 24f Abs. 1 LFG idgF). Diese dürfen nur mit Bewilligung der *Austro Control GmbH* oder einer auf Grund einer Übertragung zuständigen Behörde betrieben werden (§ 24f Abs. 2).

Unbemannte Fahrzeuge, die selbstständig im Fluge verwendet werden können und ohne Sichtverbindung betrieben werden, sind unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 2 (§ 24g Abs. 1 LFG). Auf diese sind sämtliche für Zivilluftfahrzeuge und deren Betrieb geltende Bestimmungen des LFG anzuwenden (Pilotenlizenz, Registrierung u. a.). Ausgenommen davon sind unbemannte Wetterballone (§ 24i).

§ 24i legt ausdrücklich fest, dass die Zulässigkeit oder Genehmigung des Betriebes von Flugmodellen oder unbemannten Luftfahrzeugen der Klasse 1 und 2 gemäß den §§ 24c bis 24k die Betreiber bzw. Piloten

nicht von ihrer Verpflichtung zur Wahrung überwiegender schutzwürdiger Geheimhaltungsinteressen Betroffener insbesondere nach den §§ 7 ff in Verbindung mit § 6 und den §§ 50a ff des Datenschutzgesetzes 2000 – DSG 2000 entbinden.

**Rechtsfragen.** Nach § 2 LFG ist die Benützung des Luftraumes durch Luftfahrzeuge, Luftfahrtgerät, Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge (grundsätzlich) frei. Das Grundeigentum erstreckt sich nach § 354 ABGB auf den Raum über der Grundfläche bis zur Grenze der (objektiven) Möglichkeit der Einwirkung.

Demnach sei der Überflug über ein Privatgrundstück noch keine Besitzstörung, wenn er nicht so nah bzw. tief erfolgt, dass er störend wäre, erläuterte Rechtsanwalt Dr. Rainer Knyrim beim 8. Österreichischen IT-Rechtstag am 23. Mai 2014 in Wien.

Die Herstellung und Verbreitung von Luftbilddaufnahmen ist erlaubt, sofern dies nicht durch Verordnung des BMLVS verboten bzw. Beschränkungen unterworfen wird. Gebäude unterliegen urheberrechtlich der freien Werknutzung (§ 54 Abs. 1 Z 4 UrhG). Die Herstellung und Verwertung von Gebäudeaufnahmen ist nicht untersagbar (OGH 25.10.1988, 4 Ob 97/88).

Für die Verbreitung von Fotos von Personen gilt der Bildnisschutz des § 78 UrhG. Mit einer „Drohne“ (Flugmodell) unter 25 kg darf daher bis 500 Meter im Umkreis und bei Sichtkontakt ohne Bewilligung geflo-



**Rainer Knyrim: „Der Überflug über einen Privatgrund ist keine Besitzstörung, wenn er nicht so nah erfolgt, dass er störend wäre.“**

gen werden. Die weitverbreitete Meinung, dass dabei auch unentgeltliche und nicht gewerbliche Aufnahmen gemacht werden dürfen, wird im Gesetzestext des § 24c LFG („... ausschließlich zum Zwecke des Fluges selbst betrieben werden“) nicht gedeckt. Auch die Erläuternden Bemerkungen in der RV zu § 24f LFG bezeichnen als „andere Zwecke als die in § 24c LFG genannten“ Kamera- oder Filmflüge. Sobald eine Kamera in Betrieb genommen wird, würde ein Luftfahrzeug der Klasse 1 vorliegen.

Die Bewilligungsfreiheit ist überdies nur gegeben, wenn die Flughöhe von 150 Metern nicht überschritten wird sowie die unbemannten Luftfahrzeuge nicht über dicht besiedelten Gebieten, über feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen oder über Menschenansammlungen im Freien betrieben werden (§ 3 Abs. 5 Luftverkehrsregeln 2010 – LVR 2010).

Problemen hinsichtlich der Flugrouten könnte durch die Technik insofern vorgebeugt werden, als diese über GPS-Punkte vorbestimmt und nicht abänderbar gestaltet sowie No-Fly-Zones eingerichtet werden könnten. Die Flugroute könnte, ähn-

lich einem Fahrtenschreiber, protokolliert werden. Eine verschlüsselte Videoübertragung würde datenschutzrechtlichen Bedenken Rechnung tragen.

Große Versandhäuser oder Paketzustelldienste testen den Einsatz von Drohnen. Nach dem heutigen Stand der Technik könnten Drohnen selbstständig GPS-Punkte vom Lager zur Lieferadresse anfliegen und dabei über eine Distanz von 16 Kilometern ein Gewicht von bis zu 2,3 Kilogramm innerhalb weniger Minuten transportieren – was beispielsweise für dringende Medikamentenlieferungen interessant wäre. Ein zentrales Lager in Wien könnte, bei der Ost-West-Ausdehnung der Stadt von etwa 30 km, das Wiener Stadtgebiet versorgen.

Einsatzmöglichkeiten für Drohnen werden gesucht: Die Vereinigten Arabischen Emirate haben international einen Preis von einer Million Dollar für die beste Idee für die zivile Nutzung von Drohnen ausgeschrieben ([www.dronesforgood.ae](http://www.dronesforgood.ae)).

**Datenerfassung** im und um das Auto. Seit 31. März 2013 ist das Bundesgesetz über die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern (IVS-Gesetz – IVS-G), BGBl. I 2013/38, in Kraft. Damit wurde die EU-Richtlinie 2010/40/EU in Österreich umgesetzt. Das Gesetz dient als Basis für im Verordnungsweg einzuführende Maßnahmen (§ 5). Unter anderem sollen intelligente Verkehrssysteme (IVS) zur Verbindung zwischen Fahrzeug und Verkehrsinfrastruktur eingeführt werden (§ 4 Z 5). IVS-Diensteanbieter haben die Bestimmungen des DSG 2000 zu beachten und insbesondere sicherzustellen,

dass die Zustimmung zur Verwendung personenbezogener Daten vorliegt, Datenmissbrauch vermieden und die Verwendung anonymisierter Daten gefördert wird sowie personenbezogene Daten nur im erforderlichen Umfang verarbeitet werden (§ 8 Abs. 1 und 2 IVS-G).

Das EU-Parlament hat im Februar 2014 für die verpflichtende Einführung von E-Call gestimmt. Alle neuen Pkws und leichte Nutzfahrzeuge sollen ab Oktober 2015 mit diesem automatischen Notrufsystem ausgerüstet werden und die entsprechende Infrastruktur errichtet sein. Registrieren die Sensoren im Fahrzeug einen schweren Zusammenstoß, wählt das System automatisch die europaeinheitliche Notrufnummer 112, stellt eine Telefonverbindung zur nächsten Notrufzentrale her und übermittelt Daten zum Unfall, wie Zeitpunkt, Standort des Fahrzeugs und dessen Fahrtrichtung (was auf Autobahnen oder in Tunneln wichtig ist).

Etwa unter Verwendung von Daten aus dem Airbagsystem gehen Überlegungen auch dahin, Daten über Geschwindigkeit, Beschleunigung, Motordrehzahl aufzunehmen. Ein E-Call kann auch manuell ausgelöst werden – etwa von Unfallzeugen. Die Vorteile des Systems liegen darin, dass schneller und gezielter Hilfe geleistet werden kann. Nach Schätzungen könnte das System in Europa jährlich bis zu 2.500 Menschenleben retten.

Gefahren sieht Knyrim darin, dass Daten auch zu anderen als Rettungszwecken weitergegeben und verwendet werden könnten. So könnten Versicherungen Anspruch auf die Daten erheben. Außerdem könnten, wenn weitere Daten erfasst werden sollten, Verhaltensmuster und Bewegungsprofile erstellt werden, um bei-



**Versandhäuser und Paketzustelldienste testen den Einsatz von Drohnen. Die unbemannten Fluggeräte können selbstständig vom Lager zur Lieferadresse fliegen.**

spielsweise maßgeschneiderte Werbung anbringen zu können. Schon jetzt passen Versicherungen Tarife an die gefahrenen Kilometer und die Fahrweise des Fahrers an – was eine Datenerfassung und -übermittlung voraussetzt. Die Übermittlung von Fahrzeugdaten zum Zweck der Pannenhilfe oder für Notfalldienste ist bei Fahrzeugen in höheren Preissegmenten ebenfalls schon gebräuchlich. Die Gefahr besteht, dass ohne Absicherung auch Funktionen des Fahrzeugs manipuliert werden könnten.

Der *Internationale Automobilverband (FIA)* fordert, dass der Halter eines Fahrzeuges entscheiden soll, wem Daten übermittelt werden und dass er informiert wird, welche Daten gesammelt werden. Es soll ein Recht auf freie Wahl des Telematik-anbieters bestehen; gemeinsame Standards für die Sammlung und Übermittlung von Fahrzeugdaten sollen entwickelt werden.

**Dash-Cams.** Mit einer Action-Cam werden private Erlebnisse oder Ereignisse unregelmäßig und anlassbezogen festgehalten. Solange sich eine Aufzeichnung in diesem Rahmen bewegt (und das Aufzeichnen eines Unfalls dabei eher ein Zufallsprodukt wäre), ist dies als datenschutzrechtlich zulässig

anzusehen. Der Zweck einer Dashboard-Cam (Dash-Cam) besteht in einer regelmäßigen und fortlaufenden Aufzeichnung zur Beweissicherung bei Verkehrsunfällen oder strafbaren Handlungen rund um das Fahrzeug, indem Bilddaten, oft in HD-Qualität, fortwährend aufgenommen und gespeichert werden, ohne dass die Verarbeitung auf ihren Zweck beschränkt wäre. Da damit öffentliche Orte überwacht werden würden, fehlt es an der nach § 7 Abs. 1 DSGVO erforderlichen „rechtlichen Befugnis“ sowie an der Verhältnismäßigkeit nach § 7 Abs. 3 DSGVO (Bescheid der DSK vom 7.11.2012, GZ K600.319-005/0002-DVR/2012).

Anders verhält es sich bei Crash-Cams. Bei diesen erfolgt keine systematische, fortlaufende Speicherung von Ereignissen, sondern nur von einem Ereignis, dessen Eintritt vordefiniert ist. In der Praxis wird die Aufzeichnungsdauer auf das absolut notwendige Ausmaß, etwa bis zu 60 Sekunden vor dem Ereignis, beschränkt. Damit liegt auch keine Videoüberwachung im Sinne des DSGVO vor. Der Schutz der Daten vor unberechtigtem Zugriff muss sichergestellt sein. Die Daten dürfen nur für den Berechtigten greifbar sein und nur für die vorgesehene Verwendung. Eine jeweils nach

außen gerichtete Crash-Cam bei der Windschutz- und der Heckscheibe – die also auch Auffahrunfälle dokumentiert – würde neben der präventiven Wirkung der Beweissicherung bei Verkehrsunfällen oder Sachbeschädigungen dienen und die Strafverfolgung sowie gerichtliche Durchsetzung von Ansprüchen erleichtern. Selbst wenn der Einsatz dieser Kameras als Videoüberwachung nach dem 9. Abschnitt des DSGVO qualifiziert werden würde, läge laut Knyrim nach der Bestimmung des § 50a Abs. 4 Z 2 DSGVO insofern keine Verletzung schutzwürdiger Geheimhaltungsinteressen vor, als das Eisenbahn- und Kraftfahrzeughaftpflichtgesetz (EKHG) dem Halter eines Kfz eine besondere Haftung für Schäden auferlege und dieser daher ein besonderes Interesse an der Überwachung des Kfz als dem von den Crash-Cams geschützten Objekt habe.

Eine Überwachung des öffentlichen Raums finde nicht statt, da personenbezogene Daten nur dann aufgezeichnet werden, wenn eine Person, sei es durch Einbruch oder Verkehrsunfall, in die „Privatsphäre“ des Kfz eindringe. Insofern könne ein Vergleich mit dem Perimeterschutz bei einem Haus hergestellt werden. Knyrim wies darauf hin, dass zur Frage der Zulässigkeit von Crash-Cams derzeit ein datenschutzrechtliches Bescheidbeschwerdeverfahren anhängig ist.

Als Beispiel dafür, dass die Gerichte Aufnahmen von Crash-Cams bereits zur Wahrheitsfindung heranziehen, erwähnte Knyrim das Urteil des BG Hietzing vom 26. Juni 2013, GZ 5 C 361/12d-13. Anhand der von der Klägerin vorgelegten Videoaufnahmen konnte der Sachverhalt zu einem Verkehrsunfall geklärt werden.

Kurt Hickisch