

TE Bvwg Erkenntnis 2019/3/29 W179 2201454-1

JUSLINE Entscheidung

© Veröffentlicht am 29.03.2019

Entscheidungsdatum

29.03.2019

Norm

B-VG Art.133 Abs4

LFG §24c

LFG §24f

LFG §24f Abs1

LFG §24f Abs2

LFG §24f Abs3

LFG §24h

VwGVG §14 Abs1

VwGVG §15 Abs1

VwGVG §24 Abs1

VwGVG §27

VwGVG §28 Abs1

VwGVG §28 Abs2

VwGVG §28 Abs5

VwGVG §31 Abs1

Spruch

W179 2201454-1/13E

IM NAMEN DER REPUBLIK!

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Mag. iur. Eduard Hartwig PAULUS als Einzelrichter über die Beschwerde des XXXX , geb am XXXX , wohnhaft in XXXX gegen den Bescheid der Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung vom XXXX , GZ XXXX , in der Fassung der Beschwerdevorentscheidung vom XXXX , GZ XXXX , betreffend die luftfahrtrechtliche Bewilligung eines unbemannten Luftfahrzeuges der Klasse 1, nach Durchführung einer mündlichen Verhandlung am XXXX , zu Recht:

SPRUCH

A) Beschwerde:

I. Die Beschwerdevorentscheidung vom XXXX , GZ XXXX , wird wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde - ersatzlos - aufgehoben.

II. In teilweiser Stattgabe der Beschwerde wird der Spruch des angefochtenen Bescheides mit der Maßgabe geändert, dass dieser nun (vollständig) lautet [Änderungen unterstrichen]:

"Ihrem Antrag vom XXXX wird stattgegeben und die Betriebsbewilligung für das unbemannte Luftfahrzeug der Klasse 1 gemäß § 24f Luftfahrtgesetz (LFG, BGBl. Nr. 253/1957 idgF) in folgendem Umfang erteilt:

Geltungsbereich: Kategorie A/Einsatzgebiet I:

im unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet

Befristung: Die Bewilligung gilt für zwei Jahre ab Rechtskraft dieser Entscheidung.

Betriebszeiten: Täglich ab nach Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung (BCMT) bis vor Ende der bürgerlichen Abenddämmerung (ECET). Die Berechnung des jeweiligen Dämmerungsbeginns nach BCMT und ECET ist aufgrund der Zeitangaben jenes, in den im Luftfahrthandbuch Österreich zur jeweils aktuellen Fassung angegebenen Tabellen, angeführten Flugplatzes zu errechnen, der dem Betriebsort des unbemannten Luftfahrzeuges am nächsten gelegen ist.

Zweck: Luftbildaufnahmen

Pilot: XXXX

Umfang der Erlaubnis: Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges mit der

Ordnungszahl XXXX (DJI Mavic Pro) bis zu einer maximalen Höhe von 150 m über Grund, in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten.

Die Bewilligung wird unter Vorschreibung folgender Auflagen erteilt:

-

Um eine eindeutige Identifikation des unbemannten Luftfahrzeuges gewährleisten zu können, muss das von der Austro Control GmbH mit der Betriebsbewilligung ausgegebene Datenschild mit der Ordnungszahl

XXXX mit dem uLFZ dauernd fest und sichtbar verbunden sein. Das Ändern des Datenschildes und das Anbringen von Vorrichtungen, mit denen das Datenschild ganz oder teilweise verdeckt oder unlesbar gemacht werden kann, ist verboten. Ist das Datenschild nicht mehr dauernd gut lesbar, so ist dem Bewilligungsinhaber auf Antrag ein neues Datenschild auszufolgen.

-

Der Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges darf bis zum Einsatzgebiet I (unbesiedeltes Gebiet) erfolgen. Unbesiedelte Gebiete sind Gebiete, welche maximal eine sekundäre Bebauung (z.B. Lagerhallen, Silos, Strohristen) oder Gebäude, in denen infolge von Zerstörung oder Verfall der Gebäude auf Dauer kein benutzbarer Raum mehr vorhanden ist, aufweisen. Weiters dürfen sich in diesem Gebiet bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen nur vereinzelt Menschen temporär (z.B. Wanderer) aufhalten.

-

Der Betrieb über Menschenansammlungen oder feuer- oder explosionsgefährdeten Industriegeländen ist nur mit einer gesonderten Bewilligung im Einzelfall möglich.

-

In einem Umkreis von 50 m um den Flugbereich dürfen sich bis auf den Piloten des unbemannten Luftfahrzeuges und der zum Zwecke des Fluges erforderlichen Personen keine weiteren Personen aufhalten. Sollten dennoch Personen in diesen Bereich eindringen, ist das unbemannte Luftfahrzeug sofort zu landen:

A) Der Pilot hat deshalb mit dem unbemannten Luftfahrzeug - im für

ihn einseharen Gelände - von Personen (darunter fallen keine Menschenansammlungen oder Orte mit vermehrtem Passantenaufkommen, siehe dazu die eigens formulierte Auflage) einen Mindestabstand von 50 m einzuhalten, oder sofort zu landen.

B) Aus dem gleichen Grunde hat der Pilot mit dem bewilligten

unbemannten Luftfahrzeug von Gelände - das er von seinem Pilotenstandplatz aus nicht vollständig einsehen kann -

einen Mindestabstand von 50 m einzuhalten, außer er stellt in diesem eine zweite Person als Beobachter so auf, dass diese dort aufhältige bzw in diesen uneinsehbaren Bereich eindringende Personen warnen kann. Zudem muss der Beobachter mit dem Piloten in Sicht- oder Sprechverbindung stehen, um ein sofortiges Landen veranlassen zu können, falls Personen in den 50 m Mindestabstand zum unbemannten Luftfahrzeug eindringen.

-

In einem Umkreis von 150 m um den Flugbereich dürfen sich keine Menschenansammlungen oder Orte mit vermehrtem Passantenaufkommen befinden.

-

Sollten Umstände vor Aufnahme des Fluges eintreten, die die oben angeführten Sicherungsmaßnahmen (zu den Mindestabständen von 50 m u 150 m) von vornherein nicht ermöglichen, haben die Flüge zu unterbleiben.

-

Es ist jedenfalls eine Flughöhe, -geschwindigkeit und ein Abstand zu Gebäuden so einzuhalten, dass es möglich ist im Notfall zu landen, ohne Personen oder Sachen auf der Erde zu gefährden.

-

Bei der Durchführung von Flügen ist zu höherwertigen Einsatzgebieten ein Abstand einzuhalten, welcher der Flughöhe entspricht, mindestens jedoch 50 m.

-

Der Betrieb ist nicht gestattet, wenn zu erwarten ist, dass dadurch Tiere gefährdet, erschreckt oder aktiv belästigt werden.

-

Es hat während des gesamten Fluges ununterbrochen ungehinderte, direkte Sichtverbindung vom Piloten zum unbemannten Luftfahrzeug zu bestehen. Ausschließlich die direkte ungehinderte Sichtverbindung darf für die Entscheidung über die Flugführung genutzt werden. Das Erkennen der Fluglage muss zu jedem Zeitpunkt gewährleistet sein.

-

Beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges ist auf weiteren Luftverkehr zu achten. Das unbemannte Luftfahrzeug hat anderen Luftfahrzeugen stets auszuweichen, wobei das unbemannte Luftfahrzeug gegenüber allen anderen Luftfahrzeugen Nachrang hat. Bei Annäherung von Luftfahrzeugen ist das unbemannte Luftfahrzeug unverzüglich zu Boden zu bringen, außer der Pilot des unbemannten Luftfahrzeuges kann auf Grund der Entfernung zwischen dem eigenen unbemannten Luftfahrzeug und dem sich annähernden Luftfahrzeug

A) die Gefahr einer Kollision zwischen beiden Luftfahrzeugen (eines unbemannt) - mit absoluter Sicherheit - ausschließen, sowie zugleich

B) aus demselben Grund (Entfernung) mit an Sicherheit grenzender

Wahrscheinlichkeit ausschließen, dass der Pilot des sich annähernden Luftfahrzeuges das unbemannte Luftfahrzeug (bereits) sehen kann.

Die gerade genannten Voraussetzungen A) und B) müssen kumulativ erfüllt sein, um keine Landepflicht auszulösen, der Nachrang des unbemannten Luftfahrzeuges gilt jedenfalls weiterhin. Ist auf Grund der Entfernung davon auszugehen, dass der Pilot des Luftfahrzeuges das unbemannte Luftfahrzeug sehen kann, ist jedenfalls sofort zu landen.

-

Die Flugführung erfolgt ausschließlich mit einer auf Grund des Telekommunikationsgesetzes 2003 (TKG 2003, BGBl. I Nr. 70/2003) generell bewilligten Funkfernsteuerungsanlage. Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich solange einzustellen, bis die Störquelle eindeutig ermittelt und eine dauerhafte die Sicherheit gewährleistende Lösung umgesetzt wurde.

-

Der automatische Betrieb (z.B. mittels GPS-Waypoint-Navigation) ist nur erlaubt, wenn der Pilot jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung eingreifen kann. Das eingesetzte unbemannte Luftfahrzeug muss über eine sogenannte Failsafe-Funktion zur Absicherung eines Fernsteuerungsausfalls (Autoland) sowie über ein GPS-Modul für Positionsstabilisierung (Position Hold) verfügen.

-

Vor Aufnahme des Betriebes sind vom Piloten alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten und die zum Zeitpunkt des Einsatzes des unbemannten Luftfahrzeuges herrschenden meteorologische Bedingungen und Luftraumverhältnisse einzuholen.

-

Vor Aufnahme und während des Betriebs des unbemannten Luftfahrzeuges ist die Windstärke mittels eines entsprechenden Messgerätes zu prüfen. Bei Witterungsbedingungen, welche die Sicherheit des unbemannten Luftfahrzeuges beeinträchtigen können, ist der Flugbetrieb einzuschränken oder gegebenenfalls ganz einzustellen.

-

Der Betrieb ist nur innerhalb der in den Betriebsunterlagen festgelegten Betriebsgrenzen (z.B. max. Einsatzhöhe, max. Bodenwind) zulässig und bilden diese einen integralen Bestandteil dieses Spruches.

-

Der Betreiber hat Betriebsaufzeichnungen zu führen, welche zumindest Datum, Uhrzeit und Dauer des Einsatzes, den Namen des Piloten, Ort des Fluges (inkl. Postleitzahl) sowie jede Abweichung vom ordnungsgemäßen Regelbetrieb und Betriebsstörungen enthalten. Die Aufzeichnungen sind mindestens zwei Jahre aufzubewahren und der ausstellenden Behörde auf Verlangen vorzulegen.

-

Dieses Erkenntnis (inklusive Betriebsunterlagen) ist im Original oder in Kopie beim Betrieb des unbemannten Luftfahrzeuges durch den Piloten mitzuführen und auf Verlangen den Aufsichtsorganen des öffentlichen Sicherheitsdienstes vorzuweisen.

Allenfalls nach anderen rechtlichen Vorschriften erforderliche öffentlich- oder privatrechtliche Bewilligungen, Genehmigungen, Zustimmungen oder Erlaubnisse werden durch diesen Bescheid weder ersetzt noch berührt.

Die Nichteinhaltung des Spruches, der Auflagen und Bedingungen dieses Bescheides sowie von sonstigen luftfahrtrechtlichen Vorschriften führt zum sofortigen Widerruf der erteilten Betriebsbewilligung durch die Austro Control GmbH.

Gebühr: Für die Erteilung dieser Bewilligung werden gemäß §§ 1 und 3 Abs 1 der Austro Control Gebührenverordnung (ACGV, BGBl Nr. 2/1994 idGF) nach TP 59a Gebühren in Höhe von EUR 249,00 zuzüglich 20% Umsatzsteuer (EUR 49,80) vorgeschrieben. Der Gesamtbetrag in Höhe von EUR 298,80 ist innerhalb von 14 Tagen nach Eintritt der Rechtskraft dieses Bescheides zu bezahlen."

III. Im Übrigen wird die Beschwerde als unbegründet abgewiesen.

B) Revision:

Die Revision ist gemäß Art 133 Abs 4 B-VG nicht zulässig.

Text

ENTSCHEIDUNGSGRÜNDE:

I. Verfahrensgang:

1. Mit Antrag vom XXXX suchte der Beschwerdeführer um Erteilung einer Betriebsbewilligung für ein unbemanntes Luftfahrzeug (kurz: uLFZ) der Klasse 1, Kategorie A, nämlich einer "Drohne" des Typs

XXXX mit der Seriennummer XXXX und einer maximalen Betriebsmasse von

XXXX kg, für das Einsatzgebiet "II unbesiedelt" ausweislich § 24f Luftfahrtgesetz und Lufttüchtigkeit- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 an. In Beschreibung des Einsatzzweckes monierte der Beschwerdeführer einen privaten Gebrauch "für Motocross, Skifahren, Wandern, udgl."

2. Nach Verständigung über das behördliche Ergebnis der Beweisaufnahme gab der Beschwerdeführer mit Schriftsatz vom XXXX bekannt, dass der (behördlich) erhobene Sachverhalt richtig ist und machte in der Folge im Wesentlichen rechtliche Ausführungen.

3. Mit dem angefochtenen Bescheid erteilte die belangte Behörde dem Beschwerdeführer die Bewilligung zum Betrieb des besagten unbemannten Luftfahrzeuges bis zu einer maximalen Höhe von 150 m über Grund, in direkter, ohne technische Hilfsmittel bestehender Sichtverbindung zum Piloten (in Person des Beschwerdeführers) zum Zwecke von Luftbildaufnahmen im unbesiedelten Gebiet im gesamten Bundesgebiet (Kategorie A/Einsatzgebiet II); und sprach aus, dass die Bewilligung vom Tag der Zustellung des angefochtenen Bescheides bis XXXX gilt, und legte als Betriebszeiten "Montag bis Sonntag von 08:00 - 18:00 Uhr Lokalzeit, nicht jedoch jeweils vor Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung oder nach dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung" fest. Diese Bewilligung erteilte die belangte Behörde unter Vorschreibung näher bestimmter Auflagen und der Festlegung einer ab Rechtskraft dieses Bescheides zu bezahlenden Gebühr im Sinne der Austro Control-Gebührenverordnung.

4. Gegen diesen Bescheid wendet sich die vorliegende Beschwerde, macht dessen Rechtswidrigkeit geltend (wobei sie nicht explizit spezifiziert, inwieweit es sich um inhaltliche oder verfahrensrechtliche Rechtswidrigkeiten handle), beantragt eine mündliche Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht, verzichtet auf die eigene aufschiebende Wirkung, und behält sich unter Hinweis auf das Fehlen eines Neuerungsverbotest vor, spätestens in der mündlichen Verhandlung weitere Rechtswidrigkeiten aufzuzeigen. Abseits der beantragten mündlichen Verhandlung begehrt die Beschwerde weiters ua explizit, die Erteilung einer unbefristeten Betriebsbewilligung, solange das genannte unbemannte Luftfahrzeug luft- und betriebstüchtig ist, die Ausdehnung des Geltungsbereiches der Bewilligung auch auf unbebautes Gebiet, sowie die Pflicht zur Windstärkenmessung erst ab einem deutlich spürbaren Wind, dessen Stärke Zweifel auslösen, aufzutragen.

In rechtlicher Hinsicht führt die Beschwerde insbesondere zu den Topoi Geltungsbereich, Befristung, Betriebszeiten, Mindestabstand zu besiedeltem Gebiet, Abstand zu Orten mit vermehrten Passantenaufkommen und Menschenansammlungen, Flugverbot bei Personen im 50m-Umkreis, Windstärkenmessung, Belästigung von Tieren, Aufzeichnungspflicht von Vorkommnissen, Landepflicht bei Annäherung von Luftfahrzeug, Zustimmung des Grundstückseigentümers für Start und Landung, und zur Reichweitenprobe aus.

5. In der Folge erlässt die belangte Behörde eine Beschwerdevorentscheidung, mit der sie die bescheidmäßig ausgesprochenen und angefochtenen Betriebszeiten auf jene in der Fassung des Spruches dieses Erkenntnisses abgeändert, und die Beschwerde im Übrigen aus näher genannten Gründen als unbegründet abweist.

6. Daraufhin stellt der Beschwerdeführer einen Vorlageantrag an das Bundesverwaltungsgericht, beantragt nochmals eine mündliche Beschwerdeverhandlung, bevollmächtigt explizit eine näher genannte natürliche Person mit seiner Vertretung in derselben und führt im Wesentlichen zur Rechtswidrigkeit der Beschwerdevorentscheidung aus. Auch werden Anträge, die über die bloße Vorlage und das Abführen einer Beschwerdeverhandlung hinausgehen, gestellt.

7. Mit hiergerichtlich am XXXX einlangendem einseitigem Schreiben legt die belangte Behörde den Vorlageantrag samt Beschwerdevorentscheidung, Beschwerde und angefochtenen Bescheid unter Beischluss der Verwaltungsakten vor, dies ohne eine Gegenschrift zu erstatten noch einen Antrag zu stellen.

8. Das Bundesverwaltungsgericht führt eine ausführliche Beschwerdeverhandlung in Anwesenheit des Beschwerdeführers, seines für die Verhandlung bestellten Rechtsvertreters und Vertretern der belangten Behörde ab. Den Ladungen war das einseitige Beschwerdevorlageschreiben der belangten Behörde (dessen Übermittlung der Beschwerdeführer per E-Mail zuvor beehrte) beigegeben. In der Verhandlung wird ein vom Rechtsvertreter des Beschwerdeführers vorbereiteter Schriftsatz als Beilage zum Verhandlungsprotokoll genommen und erklärt jener, dieser Schriftsatz ersetze das inhaltliche Vorbringen der Beschwerde vollständig; die Behörde verzichtet nach Durchsicht auf eine gesonderte Stellungnahme zum besagten Schriftsatz. Die belangte Behörde legt hingegen ein Gutachten eines für das Fachgebiet "Luftfahrt, Unfallanalyse" (eingeschränkt auf Hubschrauber) allgemein beeideten und zertifizierten Sachverständigen zum Thema Gefährdung von Hubschraubern durch "Drohnen" vor, wozu sich besagter Rechtsvertreter äußert. Am Ende der Verhandlung sind keine Beweisanträge mehr offen und verzichten alle

Parteien auf eine zweite Tagsatzung, weshalb das Bundesverwaltungsgericht auf Grund der Entscheidungsreife der Sache den Schluss des Ermittlungsverfahrens gemäß § 17 VwGVG iVm § 39 Abs 3 AVG beschließt.

9. Im Übrigen werden sowohl vor als auch nach der mündlichen Verhandlung vom Beschwerdeführer und seinem für die Beschwerdeverhandlung bevollmächtigten Vertreter mehrfach Eingaben per E-Mail an das Bundesverwaltungsgericht trotz erfolgtem hiergerichtlichem Hinweis auf die BVwG-EVV und die Unzulässigkeit von E-Mail-Eingaben gemacht.

II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:

1. Feststellungen:

1. Mit Antrag vom XXXX suchte der Beschwerdeführer um Erteilung einer Betriebsbewilligung für ein unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1, Kategorie A, nämlich einer "Drohne" des Typs XXXX mit der Seriennummer XXXX und einer maximalen Betriebsmasse von XXXX kg, für das Einsatzgebiet "II unbesiedelt" ausweislich § 24f Luftfahrtgesetz und Lufttüchtigkeit- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr. 67 (idF Rev 1) an. In Beschreibung des Einsatzzweckes monierte der Beschwerdeführer einen privaten Gebrauch "für Motocross, Skifahren, Wandern, udgl."

2. Das zur Bewilligung beantragte unbemannte Luftfahrzeug wiegt 734 g bzw (inklusive "gimbal cover") 743 g. Die maximale Aufstiegsgeschwindigkeit (im Sportmodus) beträgt 5 m/s, das sind in etwa 18 km/h, die maximale Sinkgeschwindigkeit 3 m/s, das sind in etwa 10,8 km/h, die Maximalgeschwindigkeit im Sportmodus ohne Wind beträgt 65 km/h.

3. Die maximale Flugdauer ist ua von der geflogenen Eigengeschwindigkeit und der Windstärke abhängig. Die Windstärke nimmt zumeist mit der Flughöhe zu, allerdings sind bei einer maximalen Flughöhe von 150 m idR noch keine Messung mit einem Wetterballon sinnvoll (abgesehen von einer allfälligen Bewilligungspflicht zum Start derselben). Die maximale Flugweite des uLFZ ist ua durch die maximale Sichtweite des Piloten, der mit dem uLFZ die Sichtverbindung halten muss, beschränkt.

4. Für jedes unbemannte Luftfahrzeug wird vom Hersteller im Datenblatt ein maximaler Bodenwind angegeben, bei welchem gewährleistet ist, dass das Gerät noch sicher betrieben werden kann. Damit übereinstimmend gibt der Beschwerdeführer im vorbereitenden Schriftsatz an, dass der Hersteller des zur Bewilligung beantragten unbemannten Luftfahrzeuges empfiehlt, bei Windgeschwindigkeiten über 10 m/s nicht mehr zu fliegen.

5. So wie jedes Produkt hat auch jedes unbemannte Luftfahrzeug eine produktspezifische Lebensdauer (abgesehen von den zu ersetzenden Verschleißteilen), ändert sich der Stand der Technik bei unbemannten Luftfahrzeugen, genauso wie die geltende Rechtslage Änderungen unterworfen ist.

6. Es gibt eine Vielzahl kleiner und handlicher Anemometer, die neben dem Standplatz des Piloten zB auf einem Stab oder Holzstock montiert werden können.

7. Jedes bewilligte uLFZ bekommt eine eigene behördliche Plakette, über deren Nummer sie eindeutig identifizierbar und über die Bewilligung feststellbar ist, wer diese als Pilot fliegen darf.

8. Die belangte Behörde wendet zur Berechnung des Mindestabstandes zu einem Ort, an dem das uLFZ im Falle eines Absturzes nicht "einschlagen" soll (unter der Annahme, dass die Geschwindigkeitsvektoren der Eigengeschwindigkeit und der Windgeschwindigkeit in dieselbe Richtung auf diesen Ort hinzeigen und somit zu addieren sind) die approximative (richtige) Rechenregel an, dass 1.) der Mindestabstand der Flughöhe entsprechen soll, sowie

2.) jedenfalls eine absoluter Mindestabstand unabhängig von der Flughöhe wegen der hohen Geschwindigkeiten der uLFZ (hier rund 65 km/h) und der Möglichkeit, dass sich eine Person auf diesen Ort selbst zubewegen könnte, zu beachten ist.

9. Der Beschwerdeführer legt in der Beschwerdeverhandlung keine Pläne zu "seinen Stadeln", in denen es zumindest auch einen Mieter gibt, vor, auf Grund derer Parameter wie Absperrmaßnahmen für Überflüge, Gebäudehöhe etc geprüft werden könnten und stellt auch keine diesbezüglichen Bewilligungsanträge.

10. Die elektronisch signierte Beschwerde ging bei der belangten Behörde am XXXX per E-Mail ein und bestätigte die zuständige Behörde dem Rechtsmittelwerber diesen Umstand mit E-Mail vom XXXX (vgl Aktenseiten 3 und 4 des behördlichen Aktes zur Beschwerdevorentscheidung). Die Beschwerdevorentscheidung mit Ausfertigungsdatum vom

XXXX wurde von der Mitbewohnerin des Beschwerdeführers am XXXX übernommen (vgl zugehörigen Rückschein).

11. Der elektronisch signierte Vorlageantrag vom XXXX enthält nachstehende Vollmacht: "Für die mündliche Verhandlung vor dem BVWG bevollmächtigt ich Herrn [Name, Geburtsdatum und Adresse des Bevollmächtigten] mit meiner Vertretung."

12. Der Beschwerdeführer als eingetragener Pilot des zur Bewilligung beantragten unbemannten Luftfahrzeuges ist volljährig (erfüllt damit das vorgeschriebene Mindestalter von 16 Jahren), und ist zum Betrieb desselben befähigt. Das beantragte unbemannte Luftfahrzeug entspricht den Anforderungen des LBTH 67.

13. Die Behörde legt in der mündlichen Verhandlung ein Gutachten eines für das Fachgebiet "Luftfahrt, Unfallanalyse" (eingeschränkt auf Hubschrauber) allgemein beeideten und zertifizierten Sachverständigen zum Thema Gefährdung von Hubschraubern durch "Drohnen" vor, dieses lautet wortwörtlich:

"Verhalten von uLFZ bei Annäherung eines bemannten Luftfahrzeuges

Unbemannte Luftfahrzeuge haben in den letzten Jahren massiv an Bedeutung gewonnen. Diese Zunahme an "Drohnen" stellt nicht nur die allgemeine Luftfahrt vor große sicherheitstechnische Herausforderungen, sondern ganz besonders die Besatzungen von Hubschraubern. Gerade im Bereich der Hubschraubereinsätze ist es oft notwendig die geltende Mindestflughöhe von 150m über Grund (SERA.3105 iVm SERA.5005) zu unterschreiten. Hierzu erhalten Luftfahrtunternehmen, die Arbeitsflüge wie zum Beispiel Transportflüge durchführen, eine entsprechende Bewilligung der hierfür zuständigen Behörde Austro Control GmbH.

Auch Behörden und Organisationen mit Sicherheitsaufgaben (BOS) ist es in der Ausübung ihrer Pflicht erlaubt, die Mindestflughöhe zu unterschreiten. So gestatten die Luftverkehrsregeln bei medizinischen Flügen, Evakuierungsflügen sowie Flügen im Rahmen des Such- u. Rettungsdienstes eine Unterschreitung.

Die Landung eines Luftfahrzeuges stellt eine besonders kritische Flugphase dar. Ein unbemanntes Luftfahrzeug kann ohne weiteres die Scheibe eines Hubschraubers durchbrechen. Es gab in der Vergangenheit bereits mehrfach Vorfälle mit Wildvögeln, die zu einem Bersten und Durchschlagen der Frontscheibe eines Hubschraubers geführt haben. Sperber, die ein Gewicht von ca. 220 g aufweisen und damit wesentlich leichter sind als unbemannte Luftfahrzeuge, haben bereits zu solchen gefährlichen Vorfällen geführt.

Da die Besatzung von Hubschraubern bei der Landung am Einsatzort besonders gefordert sind, ist es für sie oftmals nicht möglich, dabei auch noch - neben Hindernissen, anderen Verkehrsteilnehmern, Gefahr durch den Downwash aufgewirbelter und herumfliegender Gegenständen - zusätzlich auf Drohnen zu achten. Nicht nur, dass Drohnen schwer auszumachen sind, bewegen sie sich auch sehr schnell. Es ist daher unumgänglich, dass Betreibern von Drohnen die Verpflichtung auferlegt wird, bei Annäherung eines bemannten Luftfahrzeuges das unbemannte Luftfahrzeug sofort zu landen. Dazu kommt, dass die Bewegungen von Hubschraubern für Dritte oftmals nicht zu antizipieren sind, so dass es ihnen nicht möglich ist, ihren eigenen Flugweg entsprechend zu planen. Schätzungen zu Folge kommt es in Österreich jährlich zu mehr als 30.000 Rettungseinsätze mit Hubschraubern.

Aufgrund der kinetischen Energie ist aber eine mögliche Kollision im Geradeausflug als mindestens ebenso gefährlich einzuschätzen, wobei - wenn bestimmte Komponenten wie beispielsweise die Frontscheibe oder der Heckrotor getroffen werden, von einem Absturz des bemannten Luftfahrzeuges ausgegangen werden kann.

Gerade im Bereich der nicht professionellen Nutzung zur Freizeitgestaltung, gilt es aus meiner Sicht das Sicherheitsrisiko mit der Gefährdung von Menschenleben oder die Beeinträchtigung staatlicher Aufgaben abzuwägen."

2. Beweiswürdigung:

1. Zur Feststellung des für die Entscheidung maßgebenden Sachverhaltes wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens Beweis erhoben mittels Einsichtnahme in die Verwaltungsakten und den Gerichtsakt - insbesondere in den angefochtenen Bescheid, die dagegen erhobene Beschwerde, die Beschwerdevorentscheidung und den Vorlageantrag, das behördlich vorgelegte Gutachten, sowie eine ausführliche mündliche Beschwerdeverhandlung abgeführt.

Im Einzelnen ist nachstehend gesondert zu erwägen, wobei vereinzelt in den Feststellungen bereits auf die diesen zugrundeliegenden Aktenstücke verwiesen wurde:

2. Der dargestellte Inhalt des verfahrenseinleitenden Antrages erschließt sich aus dem Verwaltungsakt.

3. Die festgestellten technischen Daten beruhen auf dem Datenblatt ("Appendix"), welche dem Antrag beigegeben war. Die approximative Umrechnung der in der Luftfahrt üblichen Geschwindigkeitsangaben von m/s auf km/h - bei der Aufstiegs- sowie der Sinkgeschwindigkeit - erfolgte durch das Gericht, die maximale Fluggeschwindigkeit von 65 km/h ergab sich bereits aus dem Appendix.

4. Dass die maximale Flugdauer (und damit "Akkuleistung") auch von der geflogenen Eigengeschwindigkeit und der Windstärke abhängig ist, ist zum einen gerichtsbekannt sowie denklogisch, ergibt sich jedoch ebenso wiederum aus dem mit dem Antrag vorgelegten "Appendix", welcher klarstellt, dass sich die Angabe der maximalen Flugzeit auf Verhältnisse bei einer Windgeschwindigkeit von "0" und einer konstanten Eigengeschwindigkeit von 25 km/h bezieht. Die dargestellte Zunahme der Windstärke mit der Flughöhe als Regelfall sowie der Umstand, dass bei 150m Maximalflughöhe der Einsatz eines Wetterballons (abgesehen von dessen Startgenehmigung) noch nicht sinnvoll ist, ist gerichtsbekannt. Die zu haltende Sichtverbindung ist bereits in der gesetzlichen Definition von uLFZ (§24f LFG) positiviert und beschränkt zwangsläufig die maximale Flugweite.

5. Gleichermaßen notorisch bekannt ist die Vielzahl der käuflich erwerblichen Anemometer und der Umstand, dass diese zum Teil auch auf einem Stab, Stock oä montiert werden können. Die behördliche Plakette ergibt sich aus den positivierten Vorgaben. Dass Produkte eine spezifische Lebensdauer haben, Verschleißteile sich abnutzen, der Stand der Technik sich fortlaufend ändert, genauso wie die Rechtslage, ist allgemeines Wissensgut.

6. Das dargestellte Rechenkalkül der Behörde ist hinlänglich gerichtsbekannt, bereits mit einfachen gymnasialen Mathematikkenntnissen nachvollziehbar und richtig, ebenso wie die Notwendigkeit eines absoluten Mindestabstandes, weil sich ja auch eine Person oder Sache (auf dem Boden) auf eine allfällige Absturzparabel des uLFZ zubewegen könnte.

7. Die Feststellung zur nichterfolgten Vorlage von Plänen zu den "Stadeln" ergab sich aus dem Verhandlungsverlauf.

8. Die datumsbehafteten Feststellungen zum Eingang der Beschwerde und Erlassung der Beschwerdeentscheidung gegenüber dem Rechtsmittelwerber ergeben sich zweifelsfrei aus den vorliegenden Schriftstücken als auch aus dem zugehörigen Rückschein.

9. Die abgebildete Vollmacht innerhalb des Vorlageantrages ist aus diesem wortwörtlich wiedergegeben (Aktenseite 7 des behördlichen Beschwerdeentscheidungsakts).

10. Dass sowohl der Bewilligungswerber als Pilot als auch das zu prüfende unbemannte Luftfahrzeug die Bewilligungsvoraussetzungen erfüllen, ist zwischen den Parteien und auch für das Gericht unstrittig, zumal bereits der Rechtsmittelwerber im Zuge seiner Stellungnahme zum behördlichen Ergebnis der Beweisaufnahme zugestand, dass der Sachverhalt von der Behörde richtig festgestellt wurde.

11. Zum von der Behörde vorgelegten Gutachten ist auszuführen, dass dieses schlüssig und nachvollziehbar ist, sowie sich mit dem hiergerichtlichen Kenntnisstand deckt. Weder zog der Beschwerdeführer die Sachkunde des Verfassers in Zweifel, noch monierte er dessen Ergänzungsbedürftigkeit, er trat diesem jedoch auch nicht auf gleicher sachverständiger Ebene entgegen, stellte keine diesbezüglichen Beweisanträge, sondern führte vielmehr aus, er kenne diese Argumente bereits alle, welche er offensichtlich nicht teilt. Aus alledem folgt, dass sich das erkennende Gericht in seiner Entscheidung auch auf dieses Gutachten stützt.

3. Rechtliche Beurteilung:

1. Die Beschwerde wurde rechtzeitig erhoben und ist zulässig.

2. Die Beschwerdeentscheidung wurde - nicht - rechtzeitig erlassen (siehe dazu unten).

3. Der Vorlageantrag wurde rechtzeitig erhoben und ist, gestellt von einer Partei des zugrundeliegenden Bewilligungsverfahrens, gerichtet auf die Vorlage der Beschwerdeentscheidung und das Durchführen einer mündlichen Beschwerdeverhandlung, auch zulässig. Soweit der Vorlageantrag Argumente gegen "die Ausführungen in der Beschwerdeentscheidung bring[t]", ist dies (anders als bei einer nicht beschwerdeführenden Partei, die noch kein Beschwerdebegehren und -gründe formuliert hat; vgl § 15 Abs 1 erster Satz VwGVG) nicht zwingend notwendig, überschreitet jedoch den Zweck des Vorlageantrages insoweit, als es anlässlich besagter Argumente eigene Anträge formuliert. Denn das Begehren des Vorlageantrages muss (und darf) entsprechend seines Telos nur darauf gerichtet sein, die ursprüngliche Beschwerde dem Verwaltungsgericht vorzulegen, jedoch keine neue (!) zu erheben (in diesem

Sinne auch Fister/Fuchs/Sachs, Verwaltungsgerichtsverfahren, 2. Aufl., § 15 VwGVG, Anm 7, mHa die zugehörige höchstgerichtliche Rechtsprechung des VwGH vom 17.12.2015, Ro 2015/08/0026; 14.9.2016, Ra 2015/0870145; 25.10.2017, Ro 2017/12/0014). Insoweit sind die über die beantragte Vorlage hinausgehenden Anträge der Rechtsmittelwerberin unzulässig und damit ohne Prüfungsrelevanz, jedoch (noch) nicht geneigt, die Zulässigkeit des Vorlageantrages an sich zu erschüttern, ist das diesbezügliche Begehren doch in zulässiger und eindeutiger Weise formuliert, und wäre die Ableitung der Unzulässigkeit aus beschriebenen Gründen jedenfalls dem Rechtsschutzinteresse des Rechtsmittelwerbers zuwiderlaufend, führte dies doch zur gerichtlichen Zurückweisung des Vorlageantrages und damit zur Rechtskraft der Beschwerdeentscheidung, - weshalb der Vorlageantrag insgesamt als zulässig gewertet wird.

3.1. Zu Spruchpunkt A) I. Ersatzlose Behebung der Beschwerdeentscheidung:

4. Gemäß § 14 Abs 1 VwGVG steht es der Behörde in Bescheidbeschwerdeverfahren frei, den angefochtenen (von ihr erlassenen) Bescheid innerhalb von zwei Monaten aufzuheben, abzuändern, die Beschwerde zurückzuweisen oder abzuweisen unter sinngemäßer Anwendung des § 27 VwGVG (Prüfungsumfang). Die genannte zweimonatige Frist beginnt mit Einlangen der Beschwerde bei der zuständigen Behörde zu laufen (vergleiche für viele Fister/Fuchs/Sachs, Verwaltungsgerichtsverfahren, 2. Aufl., § 14 VwGVG, Anm 6; oder Eder/Martschin/Schmidt, das Verfahrensrecht der Verwaltungsgerichte, 2. Auflage, § 14 VwGVG, K 1), zumal die Materien Gesetze, hier das Luftfahrtgesetz, keine abweichende Regelung trifft.

5. Da die Beschwerde bei der belangten Behörde, wie dargestellt, am

XXXX einlangte, lief die Zuständigkeitsfrist zu Erlassung einer Beschwerdeentscheidung (nach zwei Monaten) am XXXX ab. Wenngleich die Beschwerdeentscheidung noch innerhalb offener Frist am XXXX ausgefertigt wurde, ändert dies nichts daran, dass jene gegenüber dem Beschwerdeführer erst am XXXX (Datum der Übernahme) und somit nach Ablauf der gesetzlichen Frist erlassen wurde, weshalb die belangte Behörde zu diesem Zeitpunkt nicht mehr (zu Erlassung der Beschwerdeentscheidung) zuständige Behörde war, war doch mit Ablauf der Frist die Zuständigkeit, über die Beschwerde abzusprechen, bereits auf das Bundesverwaltungsgericht übergegangen.

6. Die Beschwerdeentscheidung ist somit gemäß § 28 Abs 1, Abs 2 u Abs 5 iVm § 14 Abs 1 VwGVG wegen Rechtswidrigkeit infolge Unzuständigkeit der belangten Behörde - ersatzlos - aufzuheben.

3.2 Zu Spruchpunkt A) II. Teilweise Stattgabe der Beschwerde:

a) Vorauszuschicken ist:

7. Infolge der Aufhebung der Beschwerdeentscheidung ist auf dem Boden der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes Beschwerdegegenstand dieses Verfahrens wiederum der angefochtene Bescheid (in seiner ursprünglichen noch nicht durch die Beschwerdeentscheidung abgeänderten Fassung), die anhand der erhobenen Beschwerde zu prüfen ist.

8. Damit geht der rechtzeitig gestellte Antrag auf Vorlage der Beschwerdeentscheidung ins Leere und sind die dortigen Ausführungen zur Rechtswidrigkeit der Beschwerdeentscheidung (abgesehen von den erwähnten über das Begehren der Vorlage hinausgehenden ohnedies unzulässigen Anträgen) ohne Belang.

9. Soweit der Beschwerdeführer und sein Rechtsvertreter mehrfach Eingaben ans Bundesverwaltungsgericht - entgegen der Vorgaben der BVwG-EVV (vgl § 1 leg cit) und trotz diesbezüglicher hiergerichtlicher Aufklärung hinsichtlich der unzulässigen Einbringungsart - dennoch per E-Mail machen, sind diese schon deshalb unzulässig und insoweit ebenso ohne Relevanz. Zumal die dem Rechtsvertreter eingeräumte Vollmacht diesen ausschließlich zur Vertretung des Beschwerdeführers für die mündliche Beschwerdeverhandlung berechtigt, jedoch nicht zum Führen des Beschwerdeverfahrens.

10.1. Dem "E-Mail-Begehren" des Rechtsmittelwerbers auf Ausfolgung des behördlichen Beschwerdevorlageschreibens wurde dennoch insoweit (wenngleich dieses weder eine Gegenschrift noch Anträge enthält) entsprochen, als es dem Rechtsmittelwerber mit der Ladung zur Beschwerdeverhandlung zugestellt wurde.

10.2. Der vom Rechtsvertreter des Beschwerdeführers gleichermaßen per E-Mail und damit in unzulässiger Weise eingebrachte vorbereitende Schriftsatz für die mündliche Verhandlung wurde in der Beschwerdeverhandlung als Anlage zur Verhandlungsniederschrift genommen, der belangten Behörde in dreifacher Kopie ausgehändigt (wobei

diese zu jenem nach Durchsicht keine gesonderte Stellungnahme erstattete), und wurde damit auch hinsichtlich eines allfälligen Vertretungsmangels (wurde der Schriftsatz doch außerhalb der Beschwerdeverhandlung erstattet) die Unzulässigkeit dieses Schriftsatzes - wiederum im Interesse des Beschwerdeführers - geheilt.

11. Der Rechtsvertreter verdeutlicht in der Verhandlung, dass sein vorbereitender Schriftsatz die Beschwerde komplett ersetzen und der angefochtene Bescheid ausschließlich anhand desselben geprüft werden soll, und fasst dies das Gericht - gleichermaßen im Interesse des Beschwerdeführers - so auf und hält es im Verhandlungsprotokoll dementsprechend (Beilage ./4 desselben) fest, dass damit das gesamte Vorbringen - also die Beschwerdegünde - vollinhaltlich ersetzt werden (vgl analog § 178 Abs 1 ZPO, die ebenso zwischen Vorträgen (Vorbringen) und Anträgen unterscheidet), weshalb die Rechtzeitigkeit und Zulässigkeit der Beschwerde jedenfalls unangetastet und dahingehende Erwägungen unterbleiben können.

Nicht mitumfasst vom Ersatz sind somit die bisherigen Anträge der Beschwerde.

Insoweit neue Anträge explizit im vorbereitenden Schriftsatz formuliert werden, treten diese zu den in der Beschwerde geäußerten hinzu, soweit diese in geänderter Form vorliegen, erfolgt eine dementsprechende Spezifikation des Begehrens.

Durch den Ersatz des Beschwerdevorbringens sowie neu hinzutretenden oder abgeänderten Anträgen erfolgt eine zulässige Änderung, und liegt jedenfalls kein Aliud iSd § 13 Abs 8 AVG iVm § 17 VwGVG vor, wird doch weder der verfahrenseinleitende Antrag noch die Zuständigkeit geändert.

12. Soweit sich in der Verhandlung beide Parteien auf die zukünftigen (!) Regeln der EASA beziehen, ist festzuhalten, das Bundesverwaltungsgericht hat auf die im Zeitpunkt seiner Entscheidung maßgebliche Sach- und Rechtslage abzustellen.

12.1. Art 4 Abs 4 der (zwischenzeitig aufgehobenen "EASA-Grundverordnung") VO (EG) Nr 216/2008 bestimmt, dass die Lufttüchtigkeitsanforderungen nicht für die im eigenen Anhang II genannten Luftfahrzeuge gilt, weswegen unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von nicht mehr als 150 vom Anwendungsbereich besagter Verordnung ausgenommen und die Gesetzgebungskompetenz für diese nicht bei der Europäischen Union, sondern bei den einzelnen Mitgliedstaaten steht. Weswegen auch im 2. Teil des nationalen Luftfahrtgesetzes ein 4. Abschnitt (§§ 24c bis 24l) mit BGBl I Nr 108/2013 eingefügt wurde, der Vorschriften zu Flugmodellen und unbemannten Luftfahrzeugen normiert und am 1. Jänner 2014 in Kraft getreten ist, und auf dessen Boden über § 24h LFG die belangte Behörde den Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeitshinweis Nr 67 für unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 erlassen hat. Zudem hat der BMVIT mit BGBl II Nr 297/2014 im Rahmen der Luftverkehrsregeln 2014 (LVR 2014 und deren Anlagen 2 und 4) Betriebsbestimmungen für unbemannte Luftfahrzeuge normiert (vgl insb § 18 leg cit). Daneben finden sich vereinzelt auch in anderen nationalen Verordnungen Bestimmungen zu unbemannten Luftfahrzeugen.

12.2. In Erkennung des steigenden Gefahrenpotentials für die Luftfahrt durch das vermehrte "Auftreten von Drohnen im Luftraum" (vgl in diesem Zusammenhang auch das dargestellte Gutachten) hat sich der Unionsgesetzgeber entschlossen, EU-weite Regelungen zu treffen. Ein wesentlicher Zwischenschritt zur Verwirklichung dieses Ziels war die Erlassung der VO (EU) 2018/1139, mit der ua die zuvor genannte VO (EG) Nr 216/2008 mit Wirkung vom 11. September 2018 aufgehoben wurde (vgl Artikel 139 (1) leg cit).

12.3. Allerdings bestimmt Art 140 (5) VO (EU) 2018/1139, dass abweichend von den Artikeln 55 und 56 dieser Verordnung die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr 216/2008 weiterhin gelten, bis die in Artikel 58 dieser Verordnung genannten delegierten Rechtsakte und die in Artikel 57 dieser Verordnung genannten Durchführungsrechtsakte in Kraft treten. Weswegen mangels entsprechender Regelungen die VO 216/2008 und damit die in nationaler Zuständigkeit erlassenen österreichischen Bestimmungen (die im Wege des Anwendungsvorrangs noch nicht von verbindlichen Unionsbestimmungen verdrängt werden) weiterhin anzuwenden und für dieses Beschwerdeverfahren die maßgeblichen Bestimmungen sind.

b) Rechtsnormen:

13. Art 4 und Anhang II der Verordnung (EG) 216/2008 des Europäischen Parlamentes und Rates vom 20. Februar 2008 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung 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 lauten (auszugsweise) wortwörtlich:

"KAPITEL II

GRUNDLEGENDE ANFORDERUNGEN

Artikel 4

Grundsatzregelungen und Anwendbarkeit

(1) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die (...), müssen dieser Verordnung entsprechen.

(2) (...)

(3) (...)

(4) Absatz 1 gilt nicht für die in Anhang II aufgeführten Luftfahrzeuge.

(...)"

"ANHANG II

Luftfahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 4

Artikel 4 Absätze 1, 2 und 3 gilt nicht für Luftfahrzeuge, die zu mindestens einer der nachfolgenden Kategorien gehören:

(...)

i) unbemannte Luftfahrzeuge mit einer Betriebsmasse von nicht mehr als 150 kg;"

14. Die entscheidungswesentlichen Bestimmungen der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlamentes und Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates lauten (auszugsweise) wortwörtlich:

"ABSCHNITT VII

Unbemannte Luftfahrzeuge

Artikel 55

Grundlegende Anforderungen für unbemannte Luftfahrzeuge

Die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und der Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen - soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft -, (...) müssen den grundlegenden Anforderungen nach Anhang IX und - wenn in den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten Entsprechendes festgelegt ist - den grundlegenden Anforderungen nach den Anhängen II, IV und V entsprechen.

Artikel 56

Konformität bei unbemannten Luftfahrzeugen

(1) Unter Berücksichtigung (...) kann für die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von unbemannten Luftfahrzeugen (...) im Einklang mit den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakten und den in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakten eine Zulassung/ein Zeugnis verlangt werden.

(2) Die/das in Absatz 1 dieses Artikels genannte Zulassung/Zeugnis wird auf Antrag erteilt, wenn der Antragsteller nachgewiesen hat, dass er den in Artikel 58 genannten delegierten Rechtsakte und die in Artikel 57 genannten Durchführungsrechtsakte nachkommt.

(3) (...)

(8) Dieser Abschnitt gilt unbeschadet der für die Mitgliedstaaten bestehenden Möglichkeit, nationale Vorschriften zu erlassen, um den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge aus Gründen, die nicht in den Anwendungsbereich dieser Verordnung fallen, einschließlich der öffentlichen Sicherheit oder des Schutzes der Privatsphäre und personenbezogener Daten nach dem Unionsrecht, an bestimmte Bedingungen zu knüpfen.

Artikel 57

Durchführungsrechtsakte für unbemannte Luftfahrzeuge

Zur Gewährleistung der einheitlichen Anwendung und Einhaltung der in Artikel 55 genannten grundlegenden Anforderungen erlässt die Kommission für den Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen - soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft - sowie für das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen und auf der Grundlage der in Artikel 4 festgelegten Grundsätze und zur Verwirklichung der in Artikel 1 festgelegten Ziele Durchführungsrechtsakte zur Festlegung detaillierter Vorschriften in Bezug auf Folgendes:

(...)

Artikel 58

Befugnisübertragung

(1) In Bezug auf die Konstruktion, die Herstellung und die Instandhaltung von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen - soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft - sowie ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zu erlassen, um detaillierte Vorschriften für Folgendes festzulegen:

(...)

(2) In Bezug auf die Konstruktion, die Herstellung, die Instandhaltung und den Betrieb von in Artikel 2 Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Luftfahrzeugen - soweit dies unbemannte Luftfahrzeuge betrifft - sowie ihren Motoren, Propellern, Teilen, ihrer nicht eingebauten Ausrüstung und der Ausrüstung zu ihrer Fernsteuerung sowie das an diesen Tätigkeiten beteiligte Personal einschließlich Fernpiloten und die an diesen Tätigkeiten beteiligten Organisationen wird der Kommission die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 128 delegierte Rechtsakte zur Änderung des Anhangs IX und gegebenenfalls des Anhangs III zu erlassen, wenn und soweit dies aufgrund technischer, betrieblicher und wissenschaftlicher Entwicklungen oder der Sicherheitsnachweise in Bezug auf den Flugbetrieb erforderlich ist, um die in Artikel 1 festgelegten Ziele zu erreichen.

Artikel 139

Aufhebung

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 216/2008 wird mit Wirkung vom 11. September 2018 aufgehoben.

(...)

Artikel 140

Übergangsbestimmungen

(5) Abweichend von den Artikeln 55 und 56 dieser Verordnung gelten die einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 216/2008 weiterhin, bis die in Artikel 58 dieser Verordnung genannten delegierten Rechtsakte und die in Artikel 57 dieser Verordnung genannten Durchführungsrechtsakte in Kraft treten."

15. Der vierte Abschnitt des zweiten Teils des Luftfahrtgesetzes 1957, BGBl Nr 253/1957 idF

© 2026 JUSLINE

JUSLINE® ist eine Marke der ADVOKAT Unternehmensberatung Greiter & Greiter GmbH.

www.jusline.at