

Verstöße gegen Verbot der Einlagenrückgewähr

Einlagenrückgewähr beim fiktiven Cash Pooling
Verbotene Einlagenrückgewähr
Rückforderung, Verzinsung

Factsheet

Starke Kundenidentifizierung

WGG-Novelle 2019

Grober Überblick

Schiedsvereinbarung

Anwendbares Recht?

Memo

Aktienrechts-Änderungsgesetz 2019

Zivile Drohnen

Nach EU-Vollharmonisierung

Verstöße gegen DSGVO

Abmahnungen

Strommarkt re-designed

Neue Akteure – neue Normen?

Zivile Drohnen – ist Österreich auf die EU-Vollharmonisierung vorbereitet?

Drohnen werden zunehmend häufig und vielseitig im Luftraum operiert. Der Unionsgesetzgeber hat auf den EU-Harmonisierungsbedarf für zivile unbemannte Luftfahrzeuge mit der VO (EU) 2018/1139 reagiert. In Zusammenschau mit deren tertiärrechtlichen Ausführungen muss das österr Luftfahrtrecht ab 1. 7. 2020 mit den unionsrechtlichen Anforderungen für die drei neuen uLFZ-Kategorien übereinstimmen. Eine umfassende Luftfahrtgesetz-Nov scheint unausweichlich.

ANDREAS LOPATKA

A. Einleitung

Gemeinhin als „Drohnen“⁽¹⁾ bekannt, prägen unbemannte Luftfahrzeuge (uLFZ) zunehmend das Bild des Luftraums. Sie finden etwa als via Smartphone-App gesteuertes Spielzeug, als Informationsträger durch Übermittlung von (Luftbild-)Daten wie für Grenzkontrollen, Pflanzen- und Tierschutz, Sportereignisse, als Arbeitshilfe in der Landwirtschaft, in Rettungseinsätzen schwer zugänglicher Unfallorte, für infrastrukturelle Errichtungs- und Instandsetzungstätigkeiten oder auch als „Logistikdrohnen“⁽²⁾ Anwendung; Testflüge sog „Luft- bzw Flugtaxi“ wurden bereits durchgeführt.

Der vorliegende Beitrag befasst sich mit dem zivilen unbemannten Luftfahrtverkehr im einheitlichen

EU-Luftraum.⁽³⁾ Für den Markt kommerziell genutzter Drohnen prognostizieren die EK und SESAR-JU⁽⁴⁾ enorme Zuwächse, so sollen bis 2035 jährlich 10 Mrd Euro umgesetzt und über 100.000 neue Ar-

Dr. *Andreas Lopatka* ist Rechtsanwaltsanwarter bei Schönherr Rechtsanwälte GmbH.

- 1) Vgl *Eisenberger*, Drohnen in den Life Sciences: Das Luftfahrtgesetz zwischen Gefahrenabwehr und Chancenverwirklichung, ÖZW 2016, 66 (67).
- 2) Vgl bereits *Schmelz/Tuttinger*, Erlaubt das Luftfahrtrecht die kommerzielle Nutzung von Drohnen? *ecolex* 2015, 531.
- 3) Militärischer Einsatz unbemannter Geräte liegt im MS-Kompetenzbereich, vgl § 1 LFG.
- 4) Single European Sky ATM (Air Traffic Management) Research Joint Undertaking.

beitsplätze geschaffen werden. Rd sieben Mio privat und 400.000 staatlich und kommerziell genutzte Drohnen sollen 2050 im EU-Luftraum betrieben werden.⁵⁾ Dieser Wachstumsmarkt steht auf der EU-Agenda⁶⁾ und hat ua zur Gründung der EK-Expertengruppe für Drohnen im April 2017 geführt.⁷⁾ Die aktuellen EU-Entwicklungen zielen auf ein umfassendes Flugverwaltungssystem, sog „U-Space“, für uLFZ ab.⁸⁾ Teil von U-Space ist die neue sog EASA-Grundverordnung⁹⁾ (Basic Regulation; BR), die die bisherige BR aus dem Jahr 2008¹⁰⁾ ersetzen und eine Harmonisierung ziviler uLFZ durch eine erweiterte EU-Kompetenzausübung¹¹⁾ umsetzen soll.

Die Übergangsperiode bis zur vollständigen Geltung der neuen BR dauert von 1. 7. 2020 bis 1. 7. 2022,¹²⁾ bis dahin liegt die Regelung von zivilen¹³⁾ uLFZ unter 150 kg Betriebsmasse weiterhin im ms Kompetenzbereich.¹⁴⁾

Zuerst soll das geltende österr Luftfahrtrecht dargelegt werden,¹⁵⁾ um es anschließend auf seine Übereinstimmung mit dem künftigen EU-Rechtsrahmen¹⁶⁾ für uLFZ zu untersuchen und einen Schlussstrich zu ziehen.

B. Österr Drohnenrecht

1. Grundsystematik

Seit 1. 1. 2014 regeln § 24 c–§ 24 l LFG unverändert¹⁷⁾ Notwendigkeit und Bedingungen für eine Betriebsbewilligung von sog „Spielzeugdrohnen“, von Flugmodellen bis zu bzw über 25 kg Gewicht und von uLFZ Kl 1 und 2. Der Landesverteidigung dienende Drohnen sind in §§ 24 c ff LFG nicht erfasst.¹⁸⁾

Die Einordnung in die Betriebskategorie iSv BGBl I 2013/108 erfolgt nach Bewegungsenergie, Gewicht, Verwendungsart, Flugzweck und Sichtverbindung zum (Fern-)Piloten des unbemannten Geräts. Autonom betriebene Drohnen sind vom österr Luftfahrtrecht (gleichheitswidrig) nicht erfasst und als uneingeschränkt zulässig einzustufen.¹⁹⁾ Die LFG-Grundsätze werden je nach Kat des unbemannten Geräts in V, wie in den Luftverkehrsregeln 2014 (LVR),²⁰⁾ im Lufttüchtigkeitshinweis (LTH_OeAeC_MFT-01)²¹⁾ oder im Lufttüchtigkeits- und Betriebstüchtigkeits-hinweis Nr 67 (LBTH 67),²²⁾ konkretisiert und sehen zusätzliche allfällige luftfahrtbehördliche Bewilligungen oder technische, betriebliche und personelle Voraussetzungen für uLFZ vor. Abhängig vom konkreten Einsatz sind landesrechtliche Naturschutzvorschriften oder sonstige verwaltungs-²³⁾ und zivilrechtliche Schranken zu beachten.^{24), 25)}

Selbstjustiz, etwa durch Abschließen eines uLFZ, stellt idR eine schadenersatzpflichtige Selbsthilfeüberschreitung dar.²⁶⁾ Verwaltungsübertretungen nach dem LFG, nach ihm erlassene V oder unionsrechtliche VO und darauf beruhende Bescheide sind gem § 169 Abs 1 LFG mit Geldstrafen bis zu € 22.000,– zu ahnden, sofern keine gerichtlich strafbare Handlung vorliegt,²⁷⁾ und können zu zivilrechtlichen Folgen für Betreiber und Piloten hinzutreten.

2. Unbemannte Geräte bis zu 79 Joule maximaler Bewegungsenergie – „Spielzeugdrohnen“

§ 24 d LFG legt die kleinste Kat von zivilen unbemannten Geräten fest. Er grenzt sog „Spielzeugdroh-

5) https://www.sesarju.eu/sites/default/files/documents/reports/European_Drones_Outlook_Study_2016.pdf (abgefragt am 12. 8. 2019).
6) <http://www.europarl.europa.eu/news/de/headlines/economy/20180601STO04820/drohnen-neue-bestimmungen-fur-mehr-sicherheit>; <https://www.consilium.europa.eu/de/policies/drones/> (abgefragt am 12. 8. 2019).
7) <http://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetail&groupID=3533> (abgefragt am 12. 8. 2019).
8) http://ec.europa.eu/growth/sectors/aeronautics/rpas_en (abgefragt am 12. 8. 2019).
9) VO (EU) 2018/1139 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit, ABl L 2018/212, 1.
10) VO (EG) 216/2008, ABl L 2008/79, 1.
11) Art 2 Abs 2, Art 4 Abs 2 lit g AEUV; Art 5 Abs 3 EUV; *Janezic*, Drohnen – Kompetenzübergang zur EU, in *Paulus* (Hrsg), Regulierungsrecht. Jahrbuch 17 (2017) 41 (43).
12) Vgl insb Art 20 ff DVO der EK (EU) 2019/947 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge, ABl L 2019/152, 45; illustrative Zeitachse <https://www.easa.europa.eu/easa-and-you/civil-drones-rpas> (abgefragt am 12. 8. 2019).
13) Vgl Art 1 Abs 2 VO (EG) 216/2008.
14) Art 4 Abs 4 f iVm Anh II lit i VO (EG) 216/2008.
15) Vgl *Eisenberger*, ÖZW 2016, 66; *Janezic*, Drohnen über Österreich. Die Rechtslage in Hinblick auf (zivile) unbemannte Luftfahrzeuge, in *FS Danzl* (2017) 499 (501 ff); *Schmelz/Tuttinger*, *ecolex* 2015, 531.
16) Vgl *Lopatka*, Checkliste. Das künftige EU-Drohnenrecht, in diesem Heft S 820.
17) Einzig § 24 j LFG idF BGBl I 2017/92.
18) Vgl §§ 1, 11 Abs 2, § 22 Abs 2 LFG; sie fallen (noch immer) unter die Zweiteilung von „Luftfahrtgeräten“ und „Luftfahrzeugen“, die bis zur LFG-Nov BGBl I 2013/108 für sämtliche Drohnen zur Anwen-

dung gelangte; vgl ErläutRV 2299 BgNR 24. GP 1, 3 ff; AB 2349 BgNR 24. GP 2.
19) Vgl zB *Eisenberger*, ÖZW 2016, 66 (70 f); *Innerhofer/Jörg/Lettenbichler/Rebeis*, Logistikdrohnen: Wer haftet für Schäden durch autonom fliegende Luftfahrzeuge? ZVR 2017, 122 (124). Dabei werden autonome uLFZ als uLFZ der Kl 2 iSd LFG eingestuft und (dazu widersprüchlich) autonomes Fliegen (zutreffend) als vom LFG nicht erfasst betrachtet.
20) BGBl II 2014/297 idF BGBl II 2018/357.
21) https://aeroclub.at/uploads/download/OeAeC_FAA_LTH_MFT-01_i00_anforderungen-fm25.pdf (abgefragt am 12. 8. 2019).
22) https://www.austrocontrol.at/jart/prj3/ac/data/dokumente/LTH_LFA_ACE_067_2019-01-31_0901379.pdf (abgefragt am 12. 8. 2019); *Janezic/Stadlmeier*, Der Rechtscharakter luftfahrtspezifischer behördlicher Anweisungen und Hinweise, ZTR 2014, 58.
23) Vgl § 62 DSG, dazu *Schmidl*, Unbemannte Luftfahrzeuge und Datenschutz. Auswirkungen der DSGVO auf die Verwendung von unbemannten Luftfahrzeugen, ZVR 2018, 457 (459 f); zum Gewerbe-recht *Schmelz/Tuttinger*, *ecolex* 2015, 531 (533 f).
24) Vgl §§ 16, 339, 364 Abs 2, §§ 523, 1328 a ABGB; § 78 UrhG; §§ 6 ff MedienG.
25) Vgl aber Legalservitut nach § 2 LFG, dazu *Innerhofer/Jörg/Lettenbichler/Rebeis*, Drohnenüberflüge: Zivilrechtliche Abwehransprüche, *ecolex* 2018, 401 (401 f, 405).
26) Vgl § 19 iVm § 344 ABGB, dazu <https://www.schoenherr.eu/publications/publication-detail/can-flying-photo-drones-be-shot-down/> (abgefragt am 12. 8. 2019); *Innerhofer et al*, *ecolex* 2018, 401 (403, 405).
27) Vgl etwa § 64 Abs 1 Z 5, §§ 88 f, 105, 107 a, 109, 123, 125, 126 a, 127 ff, 169, 177 b, 180 ff, 186, 191, 222, 252 ff, 256, 278 c Abs 1 Z 4, Z 7 und Z 9, § 278 d, § 320 Abs 1 Z 1, Z 3, Z 5 StGB und § 22 Abs 1 VStG.

nen“ auf eine max Bewegungsenergie von 79 J bei einer max Flughöhe von 30 m (in etwa bis 250 g) ein. Sofern solche Drohnen entgeltlich oder gewerblich betrieben werden, zählen sie zu den uLFZ Kl 1 iSv § 24 f Abs 1 Z 2.²⁸⁾ Ohne direkte Sichtverbindung zum Piloten fallen Drohnen unter die uLFZ Kl 2 gem § 24 g Abs 1. Unbeachtlich für die Spielzeugkat iSd § 24 d ist die Installation einer Kamera an der Drohne, auch wenn diese nicht allein dem Flugzweck zu dienen bestimmt ist und private Bild- oder Videoaufnahmen anfertigen kann.²⁹⁾ Auf Spielzeugdrohnen finden die Bestimmungen nach dem LFG und seiner DurchführungsV keine Anwendung. Spielzeugdrohnen erfordern weder eine luftfahrtrechtliche Bewilligung noch eine Haftpflichtversicherung iSv §§ 164 ff. Es ist darauf zu achten, dass durch den Flugbetrieb keine Personen oder Sachen gefährdet werden. Das Legalservitut iSv § 2 kommt Spielzeugdrohnen nicht zugute, weshalb deren Betrieb umfassenderen zivilrechtlichen Abwehrrechten Dritter als jenen der sonstigen uLFZ-Kat unterliegt.³⁰⁾ Regelungen über Luftraumbeschränkungen iSv § 4 und Flugverbotszonen über Flugplätzen iSv § 18 LVR liegen im öff Interesse der Sicherheit der Luftfahrt³¹⁾ und sind auf Spielzeugdrohnen wohl analog anzuwenden.

3. Flugmodelle

a) Bis zu 25 kg

Einstufungskriterien: Zivile Drohnen mit über 79 J Bewegungsenergie und max 25 kg Startmasse, die in

direkter Sichtverbindung zum Piloten in einem Umkreis von max 500 m,³²⁾ ausschließlich unentgeltlich und nicht gewerblich und zum Zweck des Freizeitflugs betrieben werden, sind nach § 24 c Abs 2 LFG betriebsbewilligungsfreie Flugmodelle. Private Bildverarbeitung mittels einer Drohnen-Kamera ist für ein Flugmodell nur für den Flugzweck selbst gestattet.

Betriebsvoraussetzungen: Flugmodelle fallen unter das LFG. Flugmodelle bis zu 25 kg bedürfen keiner Betriebsbewilligung durch den österr Aero-Club (ÖAeC) iSv § 24 c Abs 3 LFG. Der Pilot hat darauf zu achten, dass keine Personen oder Sachen gefährdet werden.

Ansonsten gilt für sämtliche Flugmodelle: Der Betreiber eines Flugmodells gilt als Halter iSd Haftungs- und Versicherungsrechts nach §§ 146 ff iVm § 24 c Abs 6 LFG. Ab einer Betriebshöhe von 150 m, für einen Überflug der Bundesgrenze oder einen Flugbetrieb über dicht besiedelten Gebieten und Menschenansammlungen³³⁾ ist ein Bewilligungsbescheid der ACG durch den Betreiber des Flugmodells einzuholen.³⁴⁾ Lt § 18 LVR ist der Betrieb über explosionsgefährdeten Industriegeländen und Kontrollzonen untersagt.

b) Über 25 kg

Betreiber von Flugmodellen mit über 25 bis inkl 150 kg Abflugmasse³⁵⁾ müssen beim ÖAeC eine (grds unbefristete) Betriebsbewilligung gem § 24 c Abs 3 LFG iVm § 1 Abs 1 Z 19 Österr Aero-Club ZuständigkeitsV (ÖAeCVO)³⁶⁾ beantragen.³⁷⁾ Der LTH_OeAeC_MFT-01 normiert Luft³⁸⁾- und Betriebstüchtigkeitsvorschriften³⁹⁾ für vier Flugmodellarten, die nach Anh B zu kennzeichnen sind. Piloten müssen das 16. Lebensjahr vollendet haben und einschlägige Ausbildung und Erfahrung vorweisen können. Sie sind dem haftpflichtversicherten Betriebsbewilligungsinhaber (Betreiber) gegenüber „weisungsgebunden“ (sic!).⁴⁰⁾ Weiters gelten die obigen Betriebsvoraussetzungen für Flugmodelle bis zu 25 kg.

4. ULFZ Kl 1

Zivile Drohnen, die keine sog „Spielzeugdrohnen“ iSv § 24 d LFG oder Flugmodelle iSv § 24 c sind

28) Dazu *Schmelz/Tuttinger*, *ecolex* 2015, 531 (532).

29) Selbstverständlich sind jedoch datenschutzrechtliche und sonstige rechtliche Schranken zu beachten.

30) Vgl *Innerhofer et al*, *ecolex* 2018, 401.

31) Vgl § 5 Abs 1 lit a LFG.

32) Vgl einzelfallabhängige Ausnahmewilligung auf Antrag des Betreibers gem § 24 c Abs 5 oder Ausnahme für Betrieb an Modellflugplätzen nach § 24 e Abs 1 LFG.

33) Häufung von Menschen auf engem Raum, zB Sportereignis, Hochzeit, Demo, vgl Pkt 4.3.1.2 LBTH 67.

34) Vgl § 24 c Abs 7 iVm § 124 LFG iVm § 1 Abs 1 Z 3, § 18 Abs 1, 2, 8, § 48 LVR.

35) Pkt 5.6 LTH_OeAeC_MFT-01.

36) BGBl 1994/394 idF BGBl II 2015/409.

37) Pkt 6.6 LTH.

38) Pkt 6.1 LTH, Anh C.

39) Pkt 6.2 LTH, Anh A (insb § 18 LVR, Einwilligung Grundstückseigentümer, absoluter Vorrang bemannter LFZ).

40) Pkt 6.12 LTH, wohl „verantwortlich“.

und eines der Kriterien nach § 24 f Abs 1 erfüllen, gelten bis zu 150 kg max Betriebsmasse⁴¹⁾ als uLFZ der Kl 1 iSv § 24 f. Eine direkte Sichtverbindung zum Piloten ist während des gesamten Flugs geboten, andernfalls liegt ein uLFZ der Kl 2 iSv § 24 g vor. Ein uLFZ mit über 79 J Bewegungsenergie, das entgeltlich oder gewerblich betrieben wird⁴²⁾ oder der Aufnahme oder Speicherung von (privaten oder gewerblichen) Bildern und Videos dient, ist ein uLFZ Kl 1.⁴³⁾

Für die Erteilung einer (grds befristeten) Betriebsbewilligung im österr Hoheitsgebiet ist die ACG unter den Bedingungen der LBTH 67 iVm § 24 f Abs 2 LFG zuständig. Nach § 18 LVR iVm § 24 f Abs 5 LFG können zusätzlich einzelfallabhängige Bewilligungen durch die ACG, die auf Antrag des Halters eines uLFZ erteilt werden, erforderlich sein. Gem § 24 f Abs 4 LFG sind für den Halter des uLFZ die für Luftfahrzeuge iSv § 11 Abs 1 geltenden Haftungsbestimmungen in §§ 146 ff anzuwenden. Störungen und Unfälle sind gem § 136 zu melden.

Die LBTH 67 legt eine dreigliedrige Kategorisierung (A, C, D) der Drohnen fest, deren Einstufung von der Betriebsmasse (bis 5 kg, bis 25 kg, bis einschließlich 150 kg) und dem Einsatzgebiet (unbesiedeltes, besiedeltes und dichtbesiedeltes Gebiet) abhängt und welche die Voraussetzungen für eine Betriebsbewilligung bestimmt. Für die Kategorisierung ist das höherwertigste Umgebungsprofil im Fluggebiet ausschlaggebend.⁴⁴⁾ Die technischen, betrieblichen und personellen Anforderungen steigen mit der Höhe der Kat. Für Kat D sind Betriebsbewilligungen nur einzelfallbezogen zulässig.⁴⁵⁾ Das Mindestalter für Piloten beträgt stets 16 Jahre.

5. ULFZ KI 2

Zivile Drohnen, die ohne Sichtkontakt zum Piloten gesteuert werden, fallen bis einschließlich 150 kg Betriebsmasse unter § 24 g LFG. Sie werden wie Zivilflugfahrzeuge iSd § 11 Abs 2 behandelt.⁴⁶⁾ (Ferngesteuerte)⁴⁷⁾ unbemannte „Flugtaxi“, die der Beförderung von Menschen dienen, gehören im Regelfall dieser Kat an. Teststrecken für „Flugtaxi“ sollten mittels V des BMVIT iSv § 24 g Abs 2 abgesichert werden.⁴⁸⁾

C. Ist das LFG unionsrechtskonform?

Abweichungen der österr luftfahrtrechtlichen Betriebskat von jenen der BR sind großflächig festzu-

machen. Das trifft insb auf die unterschiedlichen Kriterienkataloge für betriebsbewilligungsfreie uLFZ nach der unionsrechtlichen offenen Betriebskat und nach § 24 c Abs 2 und § 24 d LFG zu. Das Unionsrecht ist feinschichtiger ausgestaltet und zieht keinen Verwendungszweck iSv § 24 c Abs 1 Z 2 LFG als Einstufungsmerkmal heran. Der Betrieb von „Spielzeugdrohnen“ mit max 250 g MTOM soll bis zu einer Betriebshöhe von 120 m (statt 30 m) gestattet sein. Ferner gelten im künftigen EU-Drohnenrecht abweichende Altersbeschränkungen für Fernpiloten. Flugtaxi sind weiterhin zulassungspflichtig. Die Registrierungsschwelle für Drohnenbetreiber soll ua bei einer Aufprallenergie des uLFZ auf den Menschen von mehr als 80 J liegen. Autonome Drohnen sind mit jenen von Fernpiloten gesteuerten gleichzustellen. Eine Konformitätsprüfung von Zulassungen anderer EU-MS nach EU-Drohnenrecht ist künftig ausgeschlossen. Der Unionsrechtsvollzug durch den BMVIT, den ÖAeC und die ACG steht unter der Aufsicht der EK, der EASA und des EuGH.

41) Vgl Pkt 4.3.1.1 LBTH 67.

42) Krit („willkürlich“ gewähltes Abgrenzungskriterium) *Janezic* in FS Danzl 499 (502 ff); *Schmelz/Tuttinger*, *ecolex* 2015, 531 (532).

43) Pkt 4.2.1.2 LBTH.

44) Pkt 4.3.1 LBTH.

45) Pkt 4.3.5 LBTH.

46) Vgl auch § 1 Abs 1 Z 4 LVR.

47) Vgl FN 19.

48) Vgl dazu für Kfz Automatisiertes-Fahren-V BGBl II 2016/402 idF BGBl II 2019/66; vgl auch §§ 1, 19, 25, 31 ff LVR.

SCHLUSSTRICH

Die in Österreich geltenden Vorschriften über uLFZ werden grundlegend abzuändern sein. Flugtaxi fallen künftig unter die zulassungspflichtige Betriebskategorie. Das Gros der Drohneinsätze, nämlich jene unter 25 kg Betriebsmasse, wird einem feiner adjustierten, risikoorientierten und EU-weit einheitlichen Regime für die offene Betriebskategorie unterworfen sein. Dies ist der Luftsicherheit zuträglich, fördert Rechtssicherheit im Binnenmarkt und Vertrauen in das zusehends gewichtige EU-Drohnenrecht im EU-Luftraum.