

Rechtsgutachten zur Drohnen-Haftpflichtversicherung

Janezic & Schmidt Rechtsanwälte OG, 30. September 2021 - Einordnung zur Neufassung des § 24j Abs. 3 LFG

Klare Urhebertrennung: Dieser Hinweis stammt ausschließlich von AIR&MORE OG. Er ist weder Bestandteil noch Änderung, Nachtrag oder Freigabe des Gutachtens. Das Originalgutachten folgt ab Seite 2 unverändert.

[Zum unveränderten Originalgutachten \(Seite 2\)](#)

Kurzfazit zur Rechtslage ab 1. September 2026

Für Zeiträume ab 1. September 2026 ist die zentrale Schlussfolgerung des Gutachtens, wonach die Drohnen-Pflichtversicherung in der offenen Kategorie ausschließlich gerätebezogen ausgestaltet sein müsse und eine pauschale Drohnen-Haftpflichtversicherung nicht ausreiche, in den gesetzlich erfassten Bereichen überholt. § 24j Abs. 3 LFG lässt dort eine pauschale Haftpflichtversicherung für sämtliche von einem Drohnenbetreiber betriebenen UAS zu. Haftung, Verantwortung des Drohnenbetreibers, Mindestdeckung und Nachweispflichten bleiben bestehen.

Zeitliche Einordnung: Verkehrsminister Hanke erklärte im Nationalrat, eine pauschale Haftpflichtversicherung werde "künftig" zulässig; an der Haftung ändere sich nichts. Das stützt die Einordnung als Rechtsänderung für die Zukunft, entscheidet aber nicht rückwirkend über einzelne Altverträge.

Ab 1. September 2026 überholt

- Pauschale Drohnen-Haftpflichtversicherungen seien in den erfassten Bereichen generell unzulässig.
- Jedes UAS müsse gesetzlich zwingend mit Hersteller, Modell, MTOM und Seriennummer in Polizze oder Versicherungsnachweis einzeln dokumentiert sein.
- Eine pauschale Drohnen-Haftpflichtversicherung für den gesamten, nach den Versicherungsbedingungen erfassten UAS-Bestand könne die Pflichtversicherung niemals erfüllen.
- Die Drohnen-Pflichtversicherung müsse auch ab 1. September 2026 ausschließlich gerätebezogen ausgestaltet sein.

Weiterhin fachlich relevant

- Österreichische Drohnen-Haftpflichtversicherungspflicht und Verantwortung des Drohnenbetreibers für jedes betriebene UAS.
- MTOM, Anzahl und Art der Drohnen/UAS, Nutzung, Betriebskategorie, gleichzeitiger Betrieb, Versicherungssumme, Bedingungen und Geltungsbereich.
- § 24j Abs. 4 LFG: Versicherungsnachweis und Registrierungsbestätigung sind bei jedem Drohnenbetrieb mitzuführen und vorzulegen.
- §§ 151, 164, 166-168 LFG, § 34 VersVG und § 129 VAG 2016: Mindestdeckung, Direktanspruch, Vertragsstatus, Nachweis, Belegfragen und Product Governance.

Warum Gerätedokumentation bei Drohnenversicherungen mehr Sicherheit bieten kann

Gerätedokumentiert bedeutet: Hersteller, Modell, MTOM und Seriennummer bzw. individuelle Geräteerkennung werden dem Drohnen-Versicherungsvertrag und dem Versicherungsnachweis konkret zugeordnet - auch innerhalb einer Mehrgeräte- oder Flottenpolizze.

Kontrolle und andere Fernpiloten (§ 24j Abs. 4 LFG): Fliegt gelegentlich nicht der Drohnenbetreiber selbst, sondern ein anderer verantwortlicher Fernpilot, kann ein gerätespezifischer Nachweis die konkrete UAS-Polizzen-Zuordnung bereits aus den mitgeführten Unterlagen erkennen lassen. Bei einer Pauschalversicherung ohne Gerätedaten kann der andere Fernpilot diese Zuordnung gegenüber Aufsichtsorganen typischerweise nicht aus dem Versicherungsnachweis allein belegen; zusätzliche Unterlagen oder eine spätere Vertragsprüfung können nötig sein.

Direktanspruch des Geschädigten (§ 166 LFG): Gerätedokumentation kann helfen, das schadenverursachende UAS einem konkreten Drohnen-Versicherungsvertrag zuzuordnen und den direkt in Anspruch zu nehmenden Versicherer rascher festzustellen - besonders bei mehreren Verträgen oder strittiger Deckung. Der Direktanspruch hängt nicht von einer Seriennummer ab; entscheidend ist, welcher Versicherungsvertrag das konkrete UAS und den konkreten Betrieb erfasst.

Beweisvorsorge (§ 34 VersVG): Nach dem Schaden kann der Versicherer erforderliche Auskünfte und zumutbare Belege verlangen. Eine bereits vor dem Schaden versichererbestätigte Gerätezuordnung kann dem Drohnenbetreiber den Nachweis erleichtern, dass das schadenverursachende UAS zum versicherten Bestand gehörte, und das Risiko eines Beweisnotstands zu Eigentum, Bestandszugehörigkeit und Deckung reduzieren. Sie kann zugleich die Zuordnung für Geschädigte und die Schadenbearbeitung erleichtern, garantiert aber weder Leistung noch Bearbeitungsdauer.

Mindestdeckung und mehrere Drohnen/UAS (§§ 151, 164 LFG): Für UAS mit MTOM unter 500 kg sieht § 151 Abs. 1 Z 1 einen Haftungshöchstbetrag von 750.000 SZR vor; § 164 knüpft die Pflichtversicherung an diese Beträge. Eine gerätedokumentierte Lösung erleichtert dem Drohnenbetreiber die nachvollziehbare Prüfung, welche Versicherungssumme jedem dokumentierten UAS zugeordnet ist und ob gleichzeitiger Betrieb gedeckt ist. Auch eine pauschale Drohnenversicherung kann ausreichend sein - maßgeblich sind Bedingungen, Limits und der konkrete Betrieb.

Kernaussage: Gerätedokumentation kann mehr Nachweis-, Zuordnungs- und Beweissicherheit für Drohnenbetreiber, Fernpiloten und Geschädigte schaffen. Sie ist nicht allgemein gesetzlich vorgeschrieben und ersetzt weder die Einhaltung der Luftfahrtregeln noch die Haftungs- und Deckungsprüfung.

Konsumentenschutz und Moduswahl

Gesetzlich zulässig ist nicht automatisch passend. Drohnenbetreiber sollten prüfen, welcher Modus zu Bestand, Wechselhäufigkeit, anderen Fernpiloten, gleichzeitiger Nutzung, Leih-/Miet-UAS, Ausland, Nachweisbedarf und Versicherungssummen passt: pauschal, gerätedokumentiert oder - bei wechselnden Anforderungen - eine flexible Wechselmöglichkeit zwischen beiden Modi.

Vertragskontrolle und Risikotransparenz

Die Aussage des Gutachtens "Versicherungsnehmer ist der Betreiber des UAS" bleibt für die unmittelbare Vertragskontrolle relevant. Das [Weinrauch-Gutachten 2024](#) bezweifelt bei Sammelpolizzen für fremde Rechnung - etwa über Vereine -, ob ein bloß mitversicherter Drohnenbetreiber Deckungsunterbrechungen rechtzeitig erfährt und seine [Meldepflicht nach § 167 LFG](#) praktisch erfüllen kann. Anzahl, Art und gleichzeitiger Betrieb der Drohnen können für Produktgestaltung, Bewertung zielmarktrelevanter Risiken und laufende Produktüberprüfung nach [§ 129 VAG 2016 \(Product Governance\)](#) relevant sein.

Begriffe in diesem Hinweis: Pauschale Drohnenversicherung = Deckung des gesamten, nach den jeweiligen Versicherungsbedingungen erfassten UAS-Bestands ohne versichererbestätigte Einzelgerätedokumentation. Gerätedokumentierte Drohnenversicherung = konkrete Zuordnung jedes UAS zu Polizze und Versicherungsnachweis; mehrere UAS können in einer Mehrgeräte- oder Flottenpolizze erfasst sein.

FACHBEITRAG

[Pauschale oder gerätedokumentierte Drohnenversicherung in Österreich - aktuelle Rechtslage und Vergleich](#)

ENTSCHEIDUNGSHILFE

[Welche Drohnenversicherung passt zu Dir? Pauschal oder gerätedokumentiert](#)

Weitere Drohnen-Rechtsgutachten mit Aktualisierungshinweis: [Janezic/Schmidt 2020 - Drohnenbetreiber-Registrierung und Drohnenversicherung](#) | [Weinrauch 2023 - Drohnenversicherungsrecht und Risikobewertung](#) | [Weinrauch 2024 - Drohnenbetreiber, Versicherungsnehmer und Sammelpolizzen](#)

Offizielle Quellen: [Gesetzesbeschluss 188/BNR](#) | [Parlamentskorrespondenz 691](#) | [§ 24j LFG](#) | [§ 151 LFG](#) | [§ 164 LFG](#) | [§ 166 LFG](#) | [§ 167 LFG](#) | [§ 168 LFG](#) | [§ 34 VersVG](#) | [§ 129 VAG 2016](#). Die RIS-Links führen auf die jeweils aktuelle Fassung; maßgeblich ist die authentische Kundmachung im Bundesgesetzblatt.

RECHTSGUTACHTEN

I. Auftrag und Aufgabenstellung

Die AIR&MORE OG, FN 443549 d, hat mit verschiedenen eMails im Verlauf des Februar und des März 2021 der Janezic & Schmidt Rechtsanwälte OG den Auftrag erteilt, ein Rechtsgutachten zur Frage zu verfassen, ob auf unionaler oder nationaler österreichischer Rechtsgrundlage ein Erfordernis besteht, dass Haftpflichtversicherungsverträge für unbemannte Luftfahrzeuge gerätebezogen abgeschlossen werden, oder ob ein geräteunabhängiger betreiberbezogener Versicherungsvertrag zur Erfüllung der rechtlichen Anforderungen ausreichend ist.



Das vorliegende Gutachten erstreckt sich ausschließlich auf die Kategorie "offen" iSd Art. 4 VO (EU) 2019/947¹.

II. Rechtsgrundlagen

Die einschlägigen Rechtsgrundlagen stellen sich am Tag der Abfertigung dieses Gutachtens wie folgt dar:



II.1. Unionsrecht

II.1.1. Luftfahrtrecht

Anhang IX, Punkt 1.1. VO (EU) 2018/1139² lautet wie folgt:

¹ Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 der Kommission vom 24. Mai 2019 über die Vorschriften und Verfahren für den Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge, ABl. L 152 vom 11.06.2019, S. 45.

² Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des 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, ABl. L 212 vom 22.08.2018, S. 1 idF ABl. L 296 vom 22.11.2018, S. 41 ("**Basic Regulation**").

"1.1. Der Betreiber und der Fernpilot muss die für den beabsichtigten Betrieb geltenden Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten kennen, insbesondere in Bezug auf [...] Haftung, Versicherung, [...]."

Erwägungsgrund 20 der VO (EU) 2019/947 lautet wie folgt:

"UAS-Betreiber und Fernpiloten sollten sicherstellen, dass sie über die für den beabsichtigten Betrieb geltenden Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten, insbesondere in Bezug auf [...] Haftung, Versicherung [...] angemessen informiert sind."

Artikel 12 – Betriebsgenehmigung für die Kategorie "speziell" der VO (EU) 2019/947 lautet wie folgt:

"[...]"

(2) Die zuständige Behörde erteilt die Betriebsgenehmigung, sofern sie nach Prüfung zu dem Ergebnis kommt, dass

[...]

- c) der UAS-Betreiber eine Erklärung abgegeben hat, in der er bestätigt, dass der beabsichtigte Betrieb den einschlägigen Vorschriften der Union und der Mitgliedstaaten genügt, insbesondere in Bezug auf [...] die Haftung, Versicherung [...]."

Artikel 14 – Registrierung des UAS-Betreibers und zulassungspflichtiger UAS der VO (EU) 2019/947 lautet wie folgt:

"(1) Die Mitgliedstaaten errichten und pflegen Systeme zur genauen Registrierung von UAS-Betreibern und zulassungspflichtigen UAS, deren Betrieb ein Risiko für die Sicherheit und die Gefahrenabwehr, den Schutz der Privatsphäre, personenbezogener Daten oder der Umwelt darstellen kann.

(2) Die Registrierungssysteme für UAS-Betreiber müssen Felder für die Eingabe und den Austausch folgender Informationen vorsehen:

[...]

- d) Nummer der Versicherungspolice für das UAS, sofern nach Unions- oder nationalem Recht gefordert."



II.1.2. Luftfahrt-Versicherungsrecht

Artikel 1 – Zweck der VO (EG) Nr. 785/2004³ lautet wie folgt:

"(1) Diese Verordnung bezweckt die Festlegung von Mindestversicherungsanforderungen für Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber in Bezug auf [...] Dritte.

[...]"

³ Verordnung (EG) Nr. 785/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. April 2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, ABl. L 138 vom 30.04.2004, S. 1 idF ABl. L 198 vom 25.07.2019, S. 241.

Artikel 2 – Anwendungsbereich der VO (EG) Nr. 785/2004 lautet wie folgt:

- "(1) Diese Verordnung gilt für alle Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber, die innerhalb des Hoheitsgebiets, in das Hoheitsgebiet, aus dem Hoheitsgebiet oder über das Hoheitsgebiet eines Mitgliedstaats fliegen, für das der Vertrag gilt.
- (2) Diese Verordnung gilt nicht für
- [...]
- b) Modellflugzeuge mit einem für den Abflug zugelassenen Höchstgewicht (MTOM) von weniger als 20 kg;
- [...]"



II.2. Nationales (österreichisches) Luftfahrtrecht

§ 24f LFG (Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1) lautet wie folgt:

- "(1) Unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 sind [...] nicht dem Unionsrecht unterliegende Fahrzeuge, die selbständig im Fluge verwendet werden können [...]
- [...]
- (4) Die Bestimmungen des § 13 und § 17 sowie die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Haftung und Versicherung gemäß den §§ 146 bis 168 sind anzuwenden. [...]"

§ 24j LFG (Unionsrechtliche Bestimmungen) lautet wie folgt:

- "[...]
- (3) Die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Versicherung und Haftung gemäß den §§ 146 bis 168 sind für unbemannte Luftfahrzeuge im Sinne der unionsrechtlichen Regelungen anzuwenden, insoweit nicht Unionsrecht gilt. Davon ausgenommen sind unbemannte Luftfahrzeuge der "offenen" Kategorie, für deren Betrieb keine Registrierung gemäß Art. 14 Abs. 5 lit. a der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 erforderlich ist. Bei der Registrierung gemäß Art. 14 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947 ist die Nummer der Versicherungspolizze einzugeben. Der Betreiber ist dafür verantwortlich, dass jedes von ihm betriebene unbemannte Luftfahrzeug ordnungsgemäß versichert ist.
- (4) Der Betreiber oder der verantwortliche Pilot haben den Versicherungsnachweis über die aufrechte Versicherung sowie die Registrierungsbestätigung bei jedem Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeuges mitzuführen und jederzeit auf Verlangen den Aufsichtsorganen vorzulegen.
- [...]
- (9) Soweit sich die nationalen luftfahrtrechtlichen Bestimmungen auf unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 und/oder Klasse 2 beziehen und nicht Unionsrecht anzuwenden ist oder etwas anderes bestimmt ist, gelten diese nationalen Bestimmungen, mit Ausnahme des § 24f Abs. 1 bis 3 und des § 24g, auch für unbemannte Luftfahrzeuge im Sinne der unionsrechtlichen Regelungen."



§ 151 LFG (Haftungshöchstbeträge) lautet wie folgt:

- "(1) Der Halter des Luftfahrzeugs oder des selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts haftet für jeden Unfall entsprechend der höchstzulässigen Abflugmasse (Maximum Take-Off Mass – MTOM) bis zu folgenden Beträgen:
1. MTOM von weniger als 500 kg 750.000 SZR;
[...]
 - (2) Für Schäden, die durch einen Hängegleiter, Paragleiter, Fallschirm oder durch selbständig im Fluge verwendbares Luftfahrtgerät mit einem Gewicht von weniger als 20 kg verursacht werden, haftet der Halter für jeden Unfall bis zu einem Betrag von 500.000 SZR. "

§ 164 LFG (Haftpflchtversicherung) lautet wie folgt:

- "(1) Der Halter eines Luftfahrzeugs oder eines selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgeräts hat zur Deckung der Schadenersatzansprüche von Personen oder wegen Sachen, die nicht im Luftfahrzeug oder im selbständig im Fluge verwendbaren Luftfahrtgerät befördert werden, eine Haftpflchtversicherung zumindest über die in § 151 vorgesehenen Beträge abzuschließen.
- [...]"

§ 167 LFG (Grundsätze für die Versicherung) lautet wie folgt:

- "(1) Die Anzeige eines Umstands, der das Nichtbestehen oder die Beendigung des Versicherungsvertrags im Sinn des § 158c Abs. 2 des Versicherungsvertragsgesetzes 1958, BGBl. Nr. 2/1959, zur Folge hat, ist an die Austro Control GmbH zu richten. Zuständige Behörde im Sinn des Art. 5 Abs. 1 der Verordnung (EG) Nr. 785/2004 über Versicherungsanforderungen an Luftfahrtunternehmen und Luftfahrzeugbetreiber ist die Austro Control GmbH.
- (2) Der Versicherer und der Versicherte haben der Austro Control GmbH jede vor Ablauf der Versicherungsdauer eingetretene Beendigung des Versicherungsverhältnisses und jede Unterbrechung des Versicherungsschutzes unverzüglich anzuzeigen.
- [...]"

III. Gutachterliche Stellungnahme



III.1. Pflchthaftpflchtversicherung gem. Unionsrecht?

Wie bereits im Rechtsgutachten der Janezic & Schmidt Rechtsanwälte OG vom 07.05.2020 ausgeführt, kann aus den oben angeführten Bestimmungen des Unionsrechts keine Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflchtversicherung für UAS der Kategorie "open" abgeleitet werden.

Die VO (EU) 2019/947 normiert an keiner Stelle eine solche Versicherungspflcht. Deutlich wird das an den Formulierungen des Erwägungsgrunds 20 als auch des Artikels 14 Abs. 2 lit. d leg. cit. Beide Passagen stehen ausweislich ihres Wortlautes unter dem Vorbehalt einer – gesondert zu regelnden – Versicherungspflcht.

Dies deckt sich auch mit den Ausführungen im der VO zu Grunde liegenden NPA 2017-05(B), dort Punkt 1.2.9., in dem eindeutig dargelegt wurde, dass die Frage von Versicherungsanforderungen außerhalb des Anwendungsbereiches des NPA (und damit der auf der Grundlage dieses NPA erlassenen VO) liegen.

Die Bestimmung des Artikel 14 Abs. 2 lit. d hat hingegen lediglich den Sinn, die Interoperabilität der Registrierungssysteme der Mitgliedstaaten sicherzustellen

Der Umstand, dass im Bereich des Unionsrechts von der Statuierung einer solchen Versicherungspflicht Abstand genommen wurde, steht weder im Widerspruch zum Wortlaut des Anhangs IX, Punkt 1.1., der Basic Regulation, noch zum sachlichen Anwendungsbereich derselben.

Die gegenständliche Frage ist jedoch nicht nur aus der Perspektive des Luftfahrtrechts iSd, sondern auch vor dem Hintergrund des damit in Verbindung stehenden Versicherungsrechts, und hier insbes. der VO (EG) Nr. 785/2004 zu beleuchten. In diesem Zusammenhang stellt sich einerseits die Frage, ob UAS überhaupt als "Luftfahrzeuge" iSd Art. 1 Abs. 1 leg. cit. anzusehen sind, und andererseits, ob sie unter die Ausnahme des Art. 2 Abs. 2 lit. b leg. cit. fallen.

Das Verordnungsgebungsverfahren zur VO (EG) Nr. 785/2004 ist im Hinblick auf die hier relevante Bestimmung (Art. 2 Abs. 2 lit. b) etwas "undurchsichtig":

- Im ursprünglichen Vorschlag der Kommission⁴ war keine derartige Ausnahme-Regelung beinhaltet und die vorgesehenen Ausnahmen waren strukturell ganz anders aufgebaut als die endgültige VO;
- in der Stellungnahme des WSA⁵ wird auf den Vorschlag der Kommission Bezug genommen (etwa wird auf Inkonsistenzen im Anwendungsbereich hingewiesen), dennoch war auch zu diesem Zeitpunkt die Regelung zu Modellflugzeugen nicht Inhalt des Textes;
- im gemeinsamen Standpunkt des Rates⁶ wird sodann ausgeführt wie folgt: *"Nach Auffassung des Rates sollten in Artikel 2 Absatz 2 bestimmte Luftfahrzeugtypen und "Flugmaschinen" aus dem Anwendungsbereich der Verordnung ausgeschlossen werden."*
- im endgültigen Verordnungstext findet sich sodann die oben dargestellte Ausnahme, wobei diese in Erwägungsgrund 12 (relativ lapidar) wie folgt begründet wird: *"Für Staatsluftfahrzeuge und bestimmte andere Luftfahrzeugarten sollte keine Versicherungspflicht bestehen."*

Es ist daher davon auszugehen, dass UAS der Kategorie "offen", zwar grundsätzlich unter den Begriff "Luftfahrzeuge" iSd VO (EG) Nr. 785/2004 zu subsumieren sind⁷, soweit diese jedoch eine MTOM von weniger als 20 kg haben, wiederum aus dem sachlichen Anwendungsbereich der VO fallen, wohingegen dies für UAS mit einer MTOM von 20 kg oder mehr (für Zwecke dieses Gutachtens also solche mit einer MTOM bis 25 kg) eben gerade nicht gilt. Eine Quelle für die 20 kg-Grenze konnte – wegen der mangelhaften Transparenz des Normsetzungsverfahrens - nicht gefunden werden.

⁴ ABl. C 20E vom 28.01.2003, S. 193.

⁵ ABl. C 95 vom 23.04.2003, S. 16.

⁶ ABl. L C 54E vom 02.03.2004, S. 40.

⁷ Würden "Modellflugzeuge" grundsätzlich nicht unter den Luftfahrzeug-Begriff der VO (EG) Nr. 785/2004 fallen, so wäre die Ausnahme des Abs. 2 lit. d völlig systemwidrig.

Einerseits bedeutet das im Ergebnis, dass die Kategorie "offen" hinsichtlich einer Versicherungspflicht in zwei Teil-Kategorien zerfällt, was naturgemäß sehr unglücklich ist (hier wäre im Zuge des VO-Setzungsverfahrens zur VO (EU) 2019/947 eine Anpassung zu empfehlen gewesen), andererseits stellt dies ohnehin nur insoweit ein Problem dar, als nicht das österreichische Recht auch für die UAS mit einer MTOM von weniger als 20 kg eine Versicherungspflicht statuiert (hiesu sogleich).

Völlig unzweifelhaft ist hingegen mE, dass unter den Begriff des "Modellflugzeuges" iSd Art. 2 Abs. 2 lit. d VO (EG) Nr. 785/2004 auch UAS der Kategorie "offen" iSd VO (EU) 2019/947 zu subsumieren sind. Die Verwendung dieses Begriffes ist dem Zeitpunkt der Entstehung der VO in den Jahren vor 2004 geschuldet, als noch niemand an technische Phänomene wie UAS dachte (dass hier zweifellos harmonisierender Novellierungsbedarf besteht, ist aber unbestritten). In diesem Sinne darf die Ausnahme des Art. 2 Abs. 2 lit. d VO (EG) Nr. 785/2004 – auch wenn Ausnahmen immer "einschränkend" auszulegen sind – nicht anders verstanden werden, als dass diese nicht nur "Modellflugzeuge" ieS, sondern auch UAS mit einer MTOM von weniger als 20 kg umfasst (dies ist nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund des gescheiterten Versuches der EASA bzw. der EU-Kommission im Zuge des Verfahrens zur Setzung der VO (EU) 2019/947 den Bereich "Modellflugsport" rechtstechnisch "sauber" von anderen Verwendungsbereichen für UAS abzugrenzen).

Dass eine Versicherungspflicht auf Unionsebene nicht besteht, ergibt sich auch aus dem Inhalt der von der EU-Kommission betriebenen bzw. finanzierten Website www.dronerules.eu (die zwar keine normative Wirkung zu entfalten vermag, letztlich aber die hier vertretene Rechtsauffassung bestätigt, wonach sich eine Versicherungspflicht aus dem nationalen Recht ergeben kann):

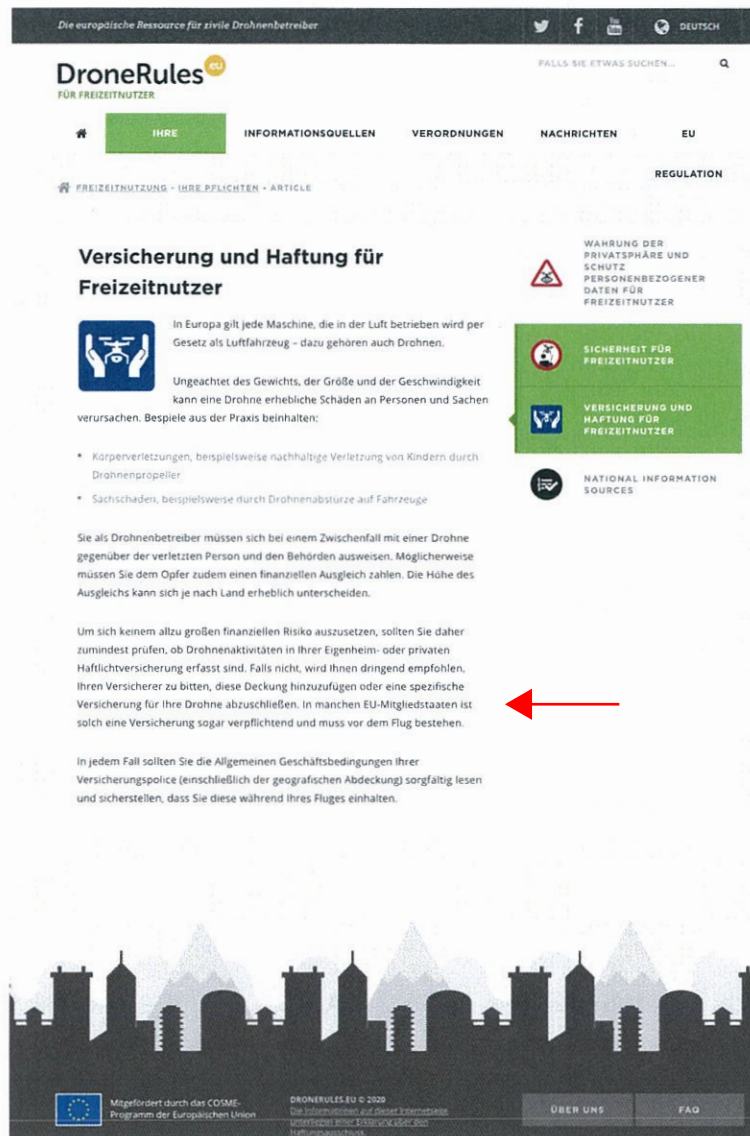


Abb. 1: Screenshot der Website www.dronerules.eu vom 09.04.2020

III.2. Pflichthaftpflichtversicherung gem. österreichischem Recht?

Anders als der VO-Geber auf der Unionsebene hat der österreichische Gesetzgeber eine Versicherungspflicht sowohl "unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1" iSd § 24f LFG als auch für unbemannte Luftfahrzeuge, die dem Unionsrecht unterliegen, etabliert (vgl. §§ 24f Abs. 4 bzw. 24j Abs. 3 Satz 1 bzw. Abs. 9 LFG).

Hinsichtlich der dem Unionsrecht unterliegenden unbemannten Luftfahrzeuge ist zwischen denen zu unterscheiden, deren Betrieb gem. Art. 14 Abs. 5 lit. a einer Registrierung bedarf, und solchen, bei denen dies nicht der Fall ist. Für erstgenannte LFZ gründet sich die Versicherungspflicht auf § 24j Abs. 3 Satz 1 LFG, für die zweitgenannten – die gem. § 24j Abs. 3 Satz 2 LFG eigentlich aus der Versicherungspflicht ausgenommen wurden – auf § 24j Abs. 9 LFG. Hier liegt ein ganz offensichtlicher Widerspruch vor, der vermuten lässt, dass in der Formulierung des § 24j Abs. 9 LFG übersehen wurde, den Verweis auf § 24f auf den die Versicherungspflicht statuierenden Abs. 4 zu erweitern.

Diese Versicherungspflicht steht auch im Einklang mit den Bestimmungen der VO (EU) 2019/947, in der ja – wie oben ausgeführt – gerade die Möglichkeit eröffnet wird, auf der Ebene des nationalen Rechts eine ebensolche zu etablieren⁸.

Die Erleichterungen des § 151 Abs. 2 LFG wurden hier nur aus Gründen der Vollständigkeit angeführt, kommen aber auf unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1 nicht zur Anwendung. Der Hintergrund ist der, dass mit BGBl. I Nr. 108/2013 neue Kategorien von Luftfahrzeugen (namentlich Flugmodelle und unbemannte Luftfahrzeuge – siehe dazu die Überschrift des 4. Abschnitts des 2. Teils des LFG) eingeführt wurden⁹, die jedoch – auch nach der Novelle des LFG mittels BGBl. I Nr. 151/2021) keine Übereinstimmung mit den in § 151 Abs. 2 LFG genannten Luftfahrzeugarten findet. Dies ist letztlich der Grund, warum (auf Grund des MTOM-Limits von 25 kg für die Kategorie "offen" einerseits und des § 151 Abs. 1 Z1 andererseits) ein Haftungshöchstbetrag von SZR 750.000 SZR (und eben nicht der des § 151 Abs. 2 LFG von SZR 500.000) zur Anwendung kommt.

Soweit also die hier genannten Bestimmungen des LFG nicht geändert werden, ist als Zwischenergebnis festzuhalten, dass für UAS der Kategorie "offen" im Sinne der unionsrechtlichen Bestimmungen (sowie für nicht den unionsrechtlichen Bestimmungen unterliegenden unbemannten Luftfahrzeugen, die die Qualifikation als unbemanntes Luftfahrzeug der Klasse 1 iSd nationalen Rechts erfüllen) eine Verpflichtung zum Abschluss einer Haftpflichtversicherung mit einem Haftungshöchstbetrag idHv SZR 750.000 besteht.

III.3. Gerätebezogene Versicherung?

Die hier maßgeblichen Bestimmungen des § 24j Abs. 3, 4 und 9 LFG verweisen auf *"die für Luftfahrzeuge geltenden Bestimmungen über die Versicherung und Haftung"*. Diese Bestimmungen sind traditionell und unstrittig "gerätebezogen" (iSv "luftfahrzeugbezogen").

Dies ergibt sich aus folgenden Umständen:

- die Höhe der Versicherungssumme ergibt sich aus der MTOM des jeweils versicherten Luftfahrzeuges;
- mit größerer Anzahl der Luftfahrzeuge eines Halters vergrößert sich auch das Risiko des Versicherungsunternehmens;
- Bestimmungen über das Luftfahrzeugregister in der ZLLV 2010¹⁰ (vgl. § 7 Abs. 2 Z 7, wonach die Angabe der Art des Luftfahrzeuges, seine Type und Seriennummer anzugeben sind);
- der Nachweis einer Versicherungsdeckung ist Voraussetzung für die Eintragung eines Luftfahrzeuges in das österreichische Luftfahrzeugregister;
- bei Ablauf oder Entzug der Versicherungsdeckung ist das Versicherungsunternehmen verpflichtet, die Registerbehörde in Kenntnis zu setzen, welche wiederum die Registrierung zu widerrufen hat.

⁸ Wäre eine solche Möglichkeit nicht explizit angeführt, erhöhe sich die Frage, ob eine solche nicht gegen das Unionsrecht verstößt.

⁹ wobei die Flugmodelle mittlerweile mit der Novelle BGBl. I Nr. 151/2021 wieder gestrichen wurden.

¹⁰ Zivilluftfahrzeug- und Luftfahrtgerät-Verordnung 2010 (ZLLV 2010), BGBl. II Nr. 143/2010 idF BGBl. II Nr. 470/2013.

Der österreichische Gesetzgeber sieht für unbemannte Luftfahrzeuge keine von für bemannte Luftfahrzeuge geltenden Rechtsvorschriften abweichenden Bestimmungen vor.

Es ist daher aus gutachterlicher Sicht davon auszugehen, dass die Versicherungspflicht des § 24j Abs. 3 LFG gerätebezogen – und eben nicht betreiberbezogen – ist. Der praktischen Durchführung der Bestimmung steht zwar die sich auf den Betreiber beschränkende Registrierungspflicht entgegen, die der Versicherungspflicht zu Grunde liegenden Rechtsnormen des nationalen Rechts sind ihrem Wortlaut nach jedoch eindeutig.

Die Gerätebezogenheit ergibt sich neben dem bloßen Wortlaut des § 24j Abs. 3 LFG aber auch aus folgenden Umständen:

- im Ausschussbericht (AB 440 GP XXVII) zur Novelle des LFG zu BGBl. I Nr. 135/2020, mit dem die hier maßgebliche Bestimmung des § 24j LFG neu gefasst wurde, ist eindeutig festgehalten, dass die "nationalen Bestimmungen über die Versicherung und Haftung [...] auch für unbemannte Luftfahrzeuge..." gelten solle; es wird im AB daher gerade nicht auf eine Versicherungspflicht des Betreibers, sondern auf eine Versicherung des konkreten UAS Bezug genommen;
- wie bei bemannten Luftfahrzeugen ergeben sich die Haftungshöchstbeträge aus der MTOM; auch wenn alle UAS eines Betreibers (schon auf Grund der sachlichen Beschränkung des vorliegenden Gutachtens auf die Kategorie "offen" iSd unionsrechtlichen Bestimmungen) grundsätzlich in die Stufe des § 151 Abs. 1 Z 1 LFG (MTOM bis maximal 500 kg) fallen, so resultiert hieraus keine Ausnahme von der Verpflichtung zum Abschluss einer gerätebezogenen Versicherung (auch die Halter mehrerer baugleicher bemannter Luftfahrzeuge haben jedes dieser Luftfahrzeuge gesondert zu versichern, wenngleich diese Versicherungen Gegenstand einer (Sammel-/Flotten-)Polizze sein können);
- käme man zur Überzeugung, dass gem. den Bestimmungen des nationalen Rechts für solche UAS, die weniger als 20 kg wiegen, eine betreiberbezogene Versicherungspflicht besteht, so würde dies gegenüber den UAS, die mehr als 20 kg (jedoch weniger als 25 kg) wiegen, einen "Systembruch" darstellen, ist für die schweren UAS doch eine gerätebezogene Versicherung auf Grund der Bestimmungen der VO (EG) Nr. 745/2004 verpflichtend vorgesehen;
- § 24j Abs. 4 verlangt vom Betreiber bzw. verantwortlichen Piloten eines UAS, dass dieser den Versicherungsnachweis mitzuführen hat; wenn sich aber aus dem Versicherungsnachweis gar nicht ergibt, welches UAS der Versicherungsdeckung unterliegt (weil sich die Versicherung selbst nicht auf das UAS beschränkt, sondern ganz allgemein für den Betreiber gilt), haben behördliche Aufsichtsorgane nicht die Möglichkeit zu prüfen, ob der geforderte Versicherungsschutz für das jeweilige unbemannte Luftfahrzeug, dessen Betreiber bzw. verantwortlichen Piloten tatsächlich besteht bzw. ob der vor Ort angetroffene verantwortliche Pilot überhaupt als versicherte Person beim Betrieb des konkreten UAS versichert ist;
- es besteht die Möglichkeit, dass Betreiber verschiedener UAS hierfür unterschiedliche Versicherungsverträge mit unterschiedlichen Versicherungsunternehmen abschließen (wollen); da das direkte Klagerecht des § 166 LFG auf Grund der ausdrücklichen Anordnung des § 24j LFG auch für Schäden aus dem Betrieb unbemannter Luftfahrzeuge gilt, wäre die Registrierungsbehörde nicht in der Lage, Auskunft darüber zu geben, an

welchen Versicherer sich ein Geschädigter mit seinen Ansprüchen aus dem Betrieb eines konkreten UAS zu wenden hat;

- weiß das Versicherungsunternehmen selbst nicht, welche UAS bei ihm versichert sind, könnte es nur im Falle einer vollständigen Beendigung des Versicherungsvertrages die Registrierungsbehörde von diesem Umstand in Kenntnis setzen; Teilkündigungen, zufälliger Untergang eines UAS, teilweise Betriebsstillegungen, Verkauf des UAS etc. blieben sowohl dem Versicherungsunternehmen als auch der Aufsichtsbehörde unbekannt und damit ohne rechtliche Folgen;
- bezugnehmend auf den Screenshot in Abbildung 1 ist auf den dortigen Text zu verweisen, wonach auf den Abschluss einer Versicherung "für Ihre Drohne" hingewiesen wird (nicht etwa: "für Sie als Betreiber einer Drohne" o.ä.).
- letztlich ist es auch aus versicherungsaufsichtsrechtlicher Sicht bedenklich, wenn das konkrete schadensstiftende UAS dem Versicherungsunternehmen unbekannt und damit das in Summe bestehende Schadenspotential nicht nachvollzogen und damit nicht bewertet werden kann¹¹.

IV. Zusammenfassung

- Eine sich aus dem Unionsrecht ergebende Versicherungspflicht besteht für UAS mit einer MTOM von weniger als 20 kg nicht, wohl hingegen für solche mit einer MTOM zwischen 20 und 25 kg.
- Es besteht eine auf nationalem Recht beruhende Versicherungspflicht für UAS der Kategorie "offen". Diese Versicherungspflicht deckt sich mit der für ausschließlich dem nationalen Recht unterliegenden Geräten, die den gesetzlichen Begriffsbestimmungen des 24f (unbemannte Luftfahrzeuge der Klasse 1) LFG entsprechen.
- Ob sich der Wille des Gesetzgebers hinsichtlich solcher UAS, deren Betrieb gem. Art. 14 Abs. 5 lit. a VO (EU) Nr. 947/2019 erfordert, erstreckt, ist unklar. Die Regelungen des § 24j Abs. 3 Satz 2 und Abs. 9 sind widersprüchlich.

Die Versicherungspflicht erstreckt sich ausweislich des Wortlautes des § 24j LFG (aber auch in systematischer Betrachtung) auf das UAS, ist daher gerätebezogen. Versicherungsnehmer ist der Betreiber des UAS, der verantwortliche Pilot ist mitversicherte Person.

Graz, am 30.09.2021

RA Mag. Joachim J. Janezic, Meng. AS

¹¹ Dieses Argument müsste durch einen Experten für die Organisation von Versicherungen näher geprüft werden.