

## Begriffsbestimmungen

### Artikel 2 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947

1. **„unbemanntes Luftfahrzeugsystem“ (unmanned aircraft system, UAS):** ein unbemanntes Luftfahrzeug sowie die Ausrüstung für dessen Fernsteuerung;
2. **„Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugsystems (UAS-Betreiber)“ (unmanned aircraft system operator, UAS operator):** eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere UAS betreibt oder zu betreiben gedenkt;
3. **„Menschenansammlungen“ (assemblies of people):** eine Vielzahl von Menschen, die so dicht gedrängt stehen, dass es einer einzelnen Person nahezu unmöglich ist, sich aus dieser Menge zu entfernen;
4. **„geografisches UAS-Gebiet“ (UAS geographical zone):** ein von der zuständigen Behörde festgelegter Teil des Luftraums, der den UAS-Betrieb ermöglicht, einschränkt oder ausschließt, um den mit dem UAS-Betrieb verbundenen Risiken für die Sicherheit, den Schutz der Privatsphäre und personenbezogener Daten, die Sicherheitslage oder die Umwelt Rechnung zu tragen;
5. **„Robustheit“ (robustness):** die Wirkung der Maßnahmen zur Risikominderung, die sich aus dem Zugewinn an Sicherheit durch diese Maßnahmen und dem Maß an Absicherung und Integrität ergibt, das durch den Zugewinn an Sicherheit erreicht wurde;
6. **„Standardszenario“ (standard scenario):** eine UAS-Betriebsart in der Kategorie „speziell“ nach Anlage 1 des Anhangs, für die eine genaue Liste von Maßnahmen zur Risikominderung festgelegt wurde und über deren Anwendung bei der Durchführung dieser Betriebsart der Betreiber bei der zuständigen Behörde eine Erklärung abgeben kann;
7. **„Betrieb in direkter Sicht“ (visual line of sight operation, VLOS):** eine UAS-Betriebsart, bei der der Fernpilot in der Lage ist, einen ununterbrochenen und nicht unterstützten Sichtkontakt mit dem unbemannten Luftfahrzeug aufrechtzuerhalten, sodass er dessen Flugweg so steuern kann, dass Kollisionen mit anderen Luftfahrzeugen, Menschen und Hindernissen vermieden werden;
8. **„Betrieb außerhalb direkter Sicht“ (beyond visual line of sight operation, BVLOS):** eine UAS-Betriebsart, die nicht in VLOS durchgeführt wird;
9. **„Betreiberzeugnis für Leicht-UAS“ (light UAS operator certificate, LUC):** ein einem UAS-Betreiber von der zuständigen Behörde nach Teil C des Anhangs ausgestelltes Zertifikat;
10. **„Flugmodell-Verein oder -Vereinigung“ (model aircraft club or association):** eine Organisation mit rechtmäßigem Sitz in einem Mitgliedstaat, die dem Zweck dient, mit UAS Freizeitflüge, Flugveranstaltungen, sportliche Aktivitäten oder Wettbewerbe durchzuführen;
11. **„gefährliche Güter“ (dangerous goods):** von einem unbemannten Luftfahrzeug als Nutzlast mitgeführte Gegenstände oder Stoffe, die bei einem Zwischenfall oder einem Unfall eine Gefahr für die Gesundheit, die Sicherheit, Sachen oder die Umwelt darstellen, insbesondere:
  - a) explosive Stoffe (Gefahr der Massenexplosion, Gefahr durch Splitter, Spreng- und Wurfstücke, geringe Gefahr durch Luftstoß, hohe Brandgefahr, Sprengmittel, extrem unempfindliche Explosivstoffe),
  - b) Gase (entzündbare Gase, nicht entzündbare Gase, giftige Gase, Sauerstoff, Gefahr beim Einatmen),
  - c) entzündbare flüssige Stoffe (entzündbare flüssige Stoffe, brennbare Stoffe, Heizöl, Ottokraftstoffe),
  - d) entzündbare feste Stoffe (entzündbare feste Stoffe, selbstentzündliche Feststoffe, gefährlich bei Berührung mit Wasser),
  - e) entzündend (oxidierend) wirkende Stoffe und organische Peroxide,
  - f) giftige und ansteckungsgefährliche Stoffe (Gift, Biogefährdung),
  - g) radioaktive Stoffe,
  - h) ätzende Stoffe;
12. **„Nutzlast“ (payload):** Instrumente, Mechanismen, Ausrüstungen, Teile, Geräte, Zubehörteile oder Zusatzteile, einschließlich Kommunikationsausrüstungen, die in das Luftfahrzeug eingebaut bzw. an diesem angebracht sind und nicht dazu verwendet werden oder verwendet werden sollen, das Luftfahrzeug im Flug zu betreiben oder zu steuern, ohne jedoch Teil des Flugwerks, eines Motors oder eines Propellers zu sein;

## Begriffsbestimmungen

13. **„direkte Fernidentifizierung“ (direct remote identification):** ein System, das die lokale Übertragung von Informationen über ein im Betrieb befindliches unbemanntes Luftfahrzeug gewährleistet und auch die Kennzeichnung des unbemannten Luftfahrzeugs umfasst, sodass diese Informationen ohne physischen Zugang zum unbemannten Luftfahrzeug abgerufen werden können;
14. **„Follow-me-Modus“:** ein Betriebsmodus eines UAS, bei dem das unbemannte Luftfahrzeug dem Fernpiloten innerhalb eines vorher festgelegten Radius ständig folgt;
15. **„Geo-Sensibilisierung“ (Geo-awareness):** eine Funktion, die ausgehend von den durch die Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten eine potenzielle Verletzung der Luftraumgrenzen erkennt und die Fernpiloten warnt, sodass diese sofortige und wirksame Maßnahmen zur Vermeidung dieser Verletzung ergreifen können;
16. **„privat hergestelltes UAS“ (privately built UAS):** ein UAS, das vom Erbauer für seine eigenen Zwecke zusammengebaut oder hergestellt wurde, mit Ausnahme von UAS, die aus Bauteilen zusammengesetzt werden, die als Fertigbausatz in Verkehr gebracht werden;
17. **„autonomer Betrieb“ (autonomous operation):** ein Betrieb, bei dem das unbemannte Luftfahrzeug in Betrieb ist, ohne dass der Fernpilot eingreifen kann;
18. **„unbeteiligte Personen“ (uninvolved persons):** Personen, die nicht am UAS-Betrieb beteiligt sind oder die die Anweisungen und Sicherheitsvorschriften des UAS-Betreibers nicht kennen;
19. **„Bereitstellung auf dem Markt“ (making available on the market):** jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Erzeugnisses zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
20. **„Inverkehrbringen“ (placing on the market):** die erstmalige Bereitstellung eines Erzeugnisses auf dem Unionsmarkt;
21. **„kontrollierter Bereich am Boden“ (controlled ground area):** ein Bereich am Boden, innerhalb dessen das UAS betrieben wird und der UAS-Betreiber dafür sorgen kann, dass nur beteiligte Personen anwesend sind;
22. **„höchstzulässige Startmasse“ (maximum take-off mass, MTOM):** die vom Hersteller oder Erbauer festgelegte höchstzulässige Masse des unbemannten Luftfahrzeugs, einschließlich Nutzlast und Kraftstoff, mit der bzw. dem das unbemannte Luftfahrzeug betrieben werden kann
23. **„unbemanntes Segelflugzeug“ (unmanned sailplane):** ein unbemanntes Luftfahrzeug, das durch die dynamische Reaktion der Luft an den festen Auftriebsflächen in der Luft gehalten wird, wobei es im Gleitflug nicht von einem Triebwerk abhängig ist. Es kann für den Notfall mit einem Motor ausgerüstet sein.
24. **„Beobachter unbemannter Luftfahrzeuge“:** eine Person, die sich neben dem Fernpiloten befindet und durch nicht unterstützte visuelle Beobachtung des unbemannten Luftfahrzeugs den Fernpiloten dabei unterstützt, das unbemannte Luftfahrzeug im VLOS zu halten und den Flug sicher durchzuführen;
25. **„Luftraumbeobachter“:** eine Person, die den Fernpiloten unterstützt, indem sie den Luftraum, in dem das unbemannte Luftfahrzeug eingesetzt wird, durch nicht unterstütztes visuelles Scanning auf mögliche Gefahren in der Luft absucht;
26. **„Steuereinheit“ (command unit, CU):** die Ausrüstung oder das Ausrüstungssystem zur Fernsteuerung unbemannter Luftfahrzeuge im Sinne von Artikel 3 Nummer 32 der Verordnung (EU) 2018/1139, die/das die Kontrolle oder Überwachung des unbemannten Luftfahrzeugs in jeder Flugphase unterstützt, mit Ausnahme von Infrastrukturen, die den Steuerungs- und Kontrolllinkdienst (C2) unterstützen;
27. **„C2-Link-Dienst“ (C2 link service):** ein von einem Dritten bereitgestellter Kommunikationsdienst, der die Steuerung und Kontrolle zwischen dem unbemannten Luftfahrzeug und der Steuereinheit (CU) sicherstellt;

## Begriffsbestimmungen

28. **„Fluggeografie“ (flight geography):** die räumlich und zeitlich definierten Lufträume, in denen der UAS-Betreiber den Betrieb nach den in Anlage 5 Punkt 6 Buchstabe c des Anhangs genannten normalen Verfahren durchzuführen beabsichtigt;
29. **„fluggeografischer Bereich“ (flight geography area):** die Projektion der Fluggeografie auf die Erdoberfläche;
30. **„Contingency-Raum“ (contingency volume):** der Luftraum außerhalb der Fluggeografie, in dem die in Anlage 5 Punkt 6 Buchstabe d des Anhangs genannten Contingency-Verfahren Anwendung finden
31. **„Contingency-Bereich“ (contingency area):** die Projektion des Contingency-Raums auf die Erdoberfläche;
32. **„Betriebsraum“ (operational volume):** die Kombination aus Fluggeografie und Contingency-Raum;
33. **„Bodensicherheitsbereich“ (ground risk buffer):** ein Bereich über der Erdoberfläche, der den Betriebsraum umgibt und festgelegt ist, um das Risiko für Dritte auf der Oberfläche zu minimieren, falls das unbemannte Luftfahrzeug den Betriebsraum verlässt;
34. **„Nacht“:** die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012

## Begriffsbestimmungen

### Artikel 3 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/945

1. **„unbemanntes Luftfahrzeug“ (unmanned aircraft, UA):** ein Luftfahrzeug, das ohne einen an Bord befindlichen Piloten autonom oder ferngesteuert betrieben wird oder dafür konstruiert ist;
2. **„Ausrüstung zur Fernsteuerung von unbemannten Luftfahrzeugen“ (equipment to control unmanned aircraft remotely):** alle Instrumente, Ausrüstungen, Mechanismen, Geräte, Zubehörteile, Software oder Zusatzteile, die für den sicheren Betrieb eines unbemannten Luftfahrzeugs erforderlich sind und die keine Teile sind und nicht an Bord des unbemannten Luftfahrzeugs mitgeführt werden;
3. **„unbemanntes Luftfahrzeugsystem“ (unmanned aircraft system, UAS):** ein unbemanntes Luftfahrzeug sowie die Ausrüstung für dessen Fernsteuerung;
4. **„Betreiber eines unbemannten Luftfahrzeugsystems (UAS-Betreiber)“ (unmanned aircraft system operator, UAS operator):** eine juristische oder natürliche Person, die ein oder mehrere UAS betreibt oder zu betreiben gedenkt;
5. **„offene Kategorie“ (open category):** eine UAS-Betriebskategorie nach Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947;
6. **„spezielle Kategorie“ (specific category):** eine UAS-Betriebskategorie nach Artikel 5 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947;
7. **„zulassungspflichtige Kategorie“ (certified category):** eine UAS-Betriebskategorie nach Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) 2019/947;
8. **„Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union“ (Union harmonisation legislation):** Rechtsvorschriften der Union zur Harmonisierung der Bedingungen für das Inverkehrbringen von Erzeugnissen;
9. **„Akkreditierung“ (accreditation):** die Akkreditierung nach Artikel 2 Absatz 10 der Verordnung (EG) Nr. 765/2008;
10. **„Konformitätsbewertung“ (conformity assessment):** das Verfahren zum Nachweis der Einhaltung erzeugnisspezifischer Anforderungen;
11. **„Konformitätsbewertungsstelle“ (conformity assessment body):** eine Stelle, die Konformitätsbewertungstätigkeiten einschließlich Kalibrierungen, Prüfungen, Zertifizierungen und Inspektionen durchführt;
12. **„CE-Kennzeichnung“ (CE-marking):** eine Kennzeichnung, durch die der Hersteller erklärt, dass das Erzeugnis den geltenden Anforderungen genügt, die in den Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union, nach denen die Anbringung der Kennzeichnung vorgeschrieben ist, festgelegt sind;
13. **„Hersteller“ (manufacturer):** jede natürliche oder juristische Person, die ein Erzeugnis herstellt bzw. entwickeln oder herstellen lässt und dieses Erzeugnis unter ihrem eigenen Namen oder ihrer eigenen Marke vermarktet;
14. **„Bevollmächtigter“ (authorised representative):** jede in der Union niedergelassene natürliche oder juristische Person, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, in seinem Namen bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
15. **„Einführer“ (importer):** jede in der Union niedergelassene natürliche oder juristische Person, die ein Erzeugnis aus einem Drittland auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
16. **„Händler“ (distributor):** jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Erzeugnis auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers oder des Einführers;
17. **„Wirtschaftsakteure“ (economic operators):** der Hersteller, der Bevollmächtigte des Herstellers, der Einführer und der Händler der UAS;

## Begriffsbestimmungen

18. **„Bereitstellung auf dem Markt“ (making available on the market)**: jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Erzeugnisses zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
19. **„Inverkehrbringen“ (placing on the market)**: die erstmalige Bereitstellung eines Erzeugnisses auf dem Unionsmarkt;
20. **„harmonisierte Norm“ (harmonised standard)**: eine harmonisierte Norm nach Artikel 2 Nummer 1 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012;
21. **„technische Spezifikation“ (technical specification)**: ein Dokument, in dem die technischen Anforderungen festgelegt sind, denen ein Erzeugnis, ein Verfahren oder eine Dienstleistung genügen muss;
22. **„privat hergestelltes UAS“ (privately built UAS)**: ein UAS, das vom Erbauer für seine eigenen Zwecke zusammengebaut oder hergestellt wurde, mit Ausnahme von UAS, die aus Bauteilen zusammengesetzt werden, die vom Hersteller als Fertigbausatz in Verkehr gebracht werden;
23. **„Marktüberwachungsbehörde“ (market surveillance authority)**: eine Behörde eines Mitgliedstaats, die für die Durchführung der Marktüberwachung in dessen Hoheitsgebiet zuständig ist;
24. **„Rückruf“ (recall)**: jede Maßnahme, die auf Erwirkung der Rückgabe eines dem Endnutzer bereits bereitgestellten Erzeugnisses abzielt;
25. **„Rücknahme“ (withdrawal)**: jede Maßnahme, mit der verhindert werden soll, dass ein in der Lieferkette befindliches Erzeugnis auf dem Markt bereitgestellt wird;
26. **„einheitlicher europäischer Luftraum“ (single European sky airspace)**: der Luftraum über dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, sowie jeder andere Luftraum, in dem Mitgliedstaaten die Verordnung (EG) Nr. 551/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates (1) nach Artikel 1 Absatz 3 jener Verordnung anwenden;
27. **„Fernpilot“ (remote pilot)**: eine natürliche Person, die für die sichere Durchführung des Fluges eines unbemannten Luftfahrzeugs verantwortlich ist, wobei der Fernpilot die Flugsteuerung entweder manuell vornimmt oder, wenn das unbemannte Luftfahrzeug automatisch fliegt, dessen Kurs überwacht und in der Lage bleibt, jederzeit einzugreifen und seinen Kurs zu ändern;
28. **„höchstzulässige Startmasse“ (maximum take-off mass, MTOM)**: die vom Hersteller oder Erbauer festgelegte höchstzulässige UA-Masse, einschließlich Nutzlast und Kraftstoff, mit der bzw. dem das UAS betrieben werden kann;
29. **„Nutzlast“ (payload)**: alle Instrumente, Mechanismen, Ausrüstungen, Teile, Geräte, Zubehörteile oder Zusatzteile, einschließlich Kommunikationsausrüstungen, die in das Luftfahrzeug eingebaut bzw. an diesem angebracht sind und nicht dazu verwendet werden oder verwendet werden sollen, das Luftfahrzeug im Flug zu betreiben oder zu steuern, ohne jedoch Teil des Flugwerks, eines Motors oder eines Propellers zu sein;
30. **„Follow-me-Modus“**: ein Betriebsmodus eines UAS, bei dem das unbemannte Luftfahrzeug dem Fernpiloten innerhalb eines vorher festgelegten Radius ständig folgt;
31. **„direkte Fernidentifizierung“ (direct remote identification)**: ein System, das die lokale Übertragung von Informationen über ein im Betrieb befindliches UA gewährleistet und auch die Kennzeichnung des UA umfasst, sodass diese Informationen ohne physischen Zugang zum UA abgerufen werden können;
32. **„Geo-Sensibilisierung“ (Geo-awareness)**: eine Funktion, die ausgehend von den durch die Mitgliedstaaten bereitgestellten Daten eine potenzielle Verletzung der Luftraumgrenzen erkennt und die Fernpiloten warnt, sodass diese sofort wirksame Maßnahmen zur Vermeidung dieser Verletzung ergreifen können;
33. **„Schallleistungspegel LWA“ (sound power level)**: A-bewerteter Schallleistungspegel in dB in Bezug auf 1 pW nach EN ISO 3744:2010;

## Begriffsbestimmungen

34. **„gemessener Schalleistungspegel“ (measured sound power level):** ein anhand der Messungen nach Teil 13 des Anhangs ermittelter Schalleistungspegel; die Messwerte können entweder anhand eines einzigen UA ermittelt werden, das repräsentativ für die Art des Geräts ist, oder anhand eines Durchschnittswerts mehrerer UA;
35. **„garantierter Schalleistungspegel“ (guaranteed sound power level):** ein Schalleistungspegel, der nach den Anforderungen von Teil 13 des Anhangs ermittelt wurde und der die durch Produktionsschwankungen und Messverfahren bedingten Unsicherheiten beinhaltet und dessen Nichtüberschreiten vom Hersteller oder seinem in der Gemeinschaft niedergelassenen Bevollmächtigten nach Maßgabe der verwendeten technischen Instrumente, auf die in den technischen Unterlagen Bezug genommen wird, bestätigt wird;
36. **„schweben“ (hovering):** in der Luft in einer geografischen Position verharren;
37. **„Menschenansammlungen“ (assemblies of people):** eine Vielzahl von Menschen, die so dicht gedrängt stehen, dass es einer einzelnen Person nahezu unmöglich ist, sich aus dieser Menge zu entfernen.