

Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Umgang mit unbemannten Luftfahrtsystemen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ)

– 1. Änderung –

1. Definition

Unbemannte Luftfahrtsysteme (ULS) in der AWZ sind Luftfahrzeuge im Sinne von § 1 Absatz 2 Satz 3 Luftverkehrsgesetz (LuftVG), die unbemannt betrieben werden.

2. Geltungsbereich

Diese Allgemeinverfügung gilt für ULS, die im Zusammenhang mit der Errichtung oder dem Betrieb von Einrichtungen (z.B. Windenergieanlagen, Umspannwerken und Konverterplattformen) in der AWZ der Bundesrepublik Deutschland verwendet werden.

3. Aufstiegsgenehmigung

ULS bedürfen in der AWZ keiner gesonderten Erlaubnis zum Aufstieg im Sinne von § 20 Abs. 1 Nummer 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO).

Jeder Aufstieg eines ULS ist in den Tages- bzw. Wochenberichten des Vorhabens zu vermerken.

4. Voraussetzungen

Im Sinne eines sicheren Flugbetriebes bzw. zur Gewährleistung der Sicherheit und Leichtigkeit des Flugverkehrs sind folgende Punkte beim Aufstieg von ULS in der AWZ zu berücksichtigen:

4.1. Folgende Anforderungen, die auf den Nebenbestimmungen des als Anhang zu den ***Gemeinsamen Grundsätzen des Bundes und der Länder für die Erteilung der Erlaubnis zum Aufstieg von unbemannten Luftfahrtsystemen gemäß § 20 Absatz 1 Nummer 7 Luftverkehrs-Ordnung (LuftVO)*** veröffentlichten Musterbescheides beruhen, sind einzuhalten:

4.1.1. Starts und Landungen dürfen nur mit Zustimmung des jeweiligen Betreibers der Einrichtung bzw. des Verfügungsberechtigten durchgeführt werden.

4.1.2. Das ULS darf nur von einer im sicheren Umgang mit einem ULS geschulten und zum Betrieb eines solchen ULS berechtigten Person, dem „Steuerer“, gesteuert werden.

4.1.3. Das ULS ist so zu betreiben, dass die öffentliche Sicherheit und Ordnung, insbesondere Personen und Sachen, nicht gefährdet oder gestört werden. Personen dürfen nicht angefliegen werden.

4.1.4. Der Start- und Landeplatz ist abzusichern, um eine Gefährdung von Dritten auszuschließen.

4.1.5. Der Betrieb des ULS darf nur unter den Bedingungen und innerhalb der Betriebsgrenzen der Betriebsanleitung bzw. der Gebrauchsanweisung des

Herstellers und in Sichtweite des Steuerers¹ erfolgen. Der automatisch-autonome Betrieb (z.B. mittels GPS-Waypoint-Navigation) ist nur in Sichtweite erlaubt und nur wenn der Steuerer jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen kann.

- 4.1.6. Bei dem Betrieb des ULS muss ein ausreichender Sicherheitsabstand zu öffentlichen Verkehrswegen und Hindernissen eingehalten werden. Die Beurteilung eines ausreichenden Abstandes ist vom Steuerer so vorzunehmen, dass jegliche Beeinträchtigung und Gefährdung ausgeschlossen ist.
- 4.1.7. Für die Vorbereitung des Betriebes sind vom Steuerer alle wesentlichen Informationen über die örtlichen Gegebenheiten, die zum Zeitpunkt des Einsatzes des ULS herrschenden meteorologischen Bedingungen und Luftraumverhältnisse (z.B. un-/kontrollierter Luftraum, Entfernung zum Hubschrauberlandedeck u.a.) einzuholen sowie ein an den Einsatz angepasstes Verfahren für das Notfallszenario „Funkausfall“ festzulegen.
- 4.1.8. Für die Beurteilung der luftfahrtspezifischen Belange sind die von den Flugsicherungsorganisationen herausgegebenen, aktuellen Luftfahrtkarten und -handbücher sowie das aktuelle VFR-Bulletin zu verwenden.
- 4.1.9. Beim Betrieb von ULS ist auf weiteren Flugverkehr zu achten. Das unbemannte Luftfahrtsystem hat bemannten Luftfahrzeugen stets auszuweichen. Im Einsatzraum von Luftfahrzeugen der Polizei des Bundes, der Rettungsdienste sowie der Bundeswehr ist der Betrieb nicht erlaubt bzw. umgehend einzustellen. Die Aufnahme bzw. die Wiederaufnahme des Betriebes von ULS in einer Entfernung von 1,5 Kilometern zu einer solchen Einsatzstelle ist nur mit Genehmigung des örtlichen Einsatzleiters erlaubt.
- 4.1.10. Es dürfen nur Funkanlagen (Telemetrieanlagen) verwendet werden, die den für solche Anlagen geltenden Vorschriften entsprechen. Die für diese Anlagen geltenden Bestimmungen und Verfügungen der Bundesnetzagentur sind zu beachten. Bei Anzeichen von Funkstörungen ist der Flugbetrieb unverzüglich einzustellen bzw. das vorab festgelegte Notfallverfahren einzuleiten. Der Flugbetrieb darf erst wieder aufgenommen werden, wenn die Störquelle eindeutig ermittelt und ausgeschaltet wurde.
- 4.1.11. Es ist ein Nachweis (Aufzeichnungen über den jeweiligen Flugbetrieb) über den Einsatz von ULS mit folgenden Angaben zu führen:
 - Name des Steuerers,
 - Datum und Uhrzeit,
 - Aufstiegs- und Einsatzort (mit genauen Angaben),
 - Bezeichnung des Gerätes,
 - Anzahl der Starts und Landungen,
 - Dauer des Einsatzes,
 - Besonderheiten, Vorkommnisse, Betriebsstörungen.

¹ Erläuterung: Der Betrieb erfolgt außerhalb der Sichtweite des Steuerers, wenn das Luftfahrtgerät ohne besondere optische Hilfsmittel nicht mehr zu sehen oder die Fluglage nicht mehr eindeutig zu erkennen ist (vgl. § 19 Absatz 3 Satz 2 LuftVO).

Die Aufzeichnungen sind zwei Jahre aufzubewahren und dem BSH auf Verlangen vorzulegen.

- 4.1.12. Unfälle mit Personen- oder schweren Sachschäden sowie sonstige nicht nur geringfügige Störungen im Zusammenhang mit dem Betrieb der ULS sind dem BSH unverzüglich anzuzeigen. Eine etwaige Meldepflicht nach § 7 Luftverkehrs-Ordnung und entsprechend der Verordnung (EG) Nr. 376/2014 bleibt hiervon unberührt.
 - 4.1.13. Für die Regulierung von Personen- und Sachschäden muss eine Haftpflichtversicherung nach den Vorschriften §§ 37 Absatz 1a), 43 LuftVG i.V.m. § 101 ff LuftVZO, die auch die AWZ einschließt, bestehen.
 - 4.1.14. ULS- und Hubschrauberflugbetrieb sind zeitlich zu separieren. Sollte ein gleichzeitiger Betrieb beider Systeme zwingend erforderlich sein, hat eine räumliche Trennung der jeweiligen Einsatzgebiete zu erfolgen, wobei entsprechende, vom ULS nicht zu nutzende Hubschrauberan- und -abflugwege festzulegen sind.
 - 4.1.15. Vor dem Betrieb von ULS innerhalb des kontrollierten Luftraums ist eine Flugverkehrskontrollfreigabe bei der zuständigen Flugverkehrskontrollstelle nach § 21 Abs. 1 Nr. 5 LuftVO einzuholen. Diese Freigabe kann allgemein erteilt sein.
 - 4.1.16. Der Betrieb von ULS innerhalb einer Zone mit Funkkommunikationspflicht (Radio Mandatory Zone, RMZ) bedarf der Zustimmung der Luftaufsicht oder der Flugleitung. Der Aufstieg in Sperr-, Beschränkungs- und Gefahrengebieten bedarf der Zustimmung des Bundesaufsichtsamtes für Flugsicherung bzw. einer vergleichbaren ausländischen Institution. Folgende Angaben sind mindestens zu machen:
 - Name, Vorname,
 - Aufstiegsort,
 - Aufstiegshöhe,
 - Dauer des Betriebs,
 - Telefonische Erreichbarkeit.
- 4.2. Der Aufstieg von ULS während der Nacht² ist untersagt.
 - 4.3. Die Flughöhe darf die Gesamthöhe des höchsten Luftfahrthindernisses im OWP nicht übersteigen.
 - 4.4. Der Betrieb von ULS über Menschenansammlungen ist untersagt.
 - 4.5. Die ULS-Gesamtmasse darf 25 kg nicht überschreiten.
 - 4.6. Den im OWP operierenden Flugunternehmen ist der Lageplan mit Eintrag des Aufstiegsortes/Aufstiegsstelle und Flugraumes sowie konkrete Angaben über Zeitraum (Datum und Zeit) sowie Anzahl und Dauer der Aufstiege vorab zu übermitteln.

² Definition „Nacht“ (vgl. Nr. 97 Durchführungsverordnung (EU) Nr. 923/2012): die Stunden zwischen dem Ende der bürgerlichen Abenddämmerung und dem Beginn der bürgerlichen Morgendämmerung. Die bürgerliche Dämmerung endet am Abend und beginnt am Morgen, wenn sich die Mitte der Sonnenscheibe 6° unter dem Horizont befindet.

4.7. Das Vorliegen der o.g. Voraussetzungen ist für jeden Aufstieg eines ULS zu dokumentieren. Die Dokumentation ist dem BSH auf Anfrage zur Verfügung zu stellen.

5. Hinweis

Mit Hilfe des ULS darf nicht in den räumlich-gegenständlichen Bereich der privaten Lebensgestaltung Dritter eingedrungen werden (Beachtung von z.B. Persönlichkeitsrecht, Urheberrecht).

Rechtsbehelfsbelehrung

Gegen diese Verfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie, Bernhard-Nocht-Straße 78, 20359 Hamburg erhoben werden.

Im Auftrag

Steffen Reinert