

Teil 3/Part 3

Mitteilungen/Notifications

- ★ DE. BSH. Allgemeinverfügung zur Änderung der „Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Umgang mit unbemannten Luftfahrtsystemen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) vom 23.03.2017“

Siehe Anhang

- ★ *DE. BSH. General decree on amending the “General decree of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on the handling of unmanned aviation systems in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) from 23/03/2017”*

See annex

(BSH O4 02/11/22) 46/22

Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zur Änderung der „Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Umgang mit unbemannten Luftfahrtssystemen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ) vom 23.03.2017“

Nach Zustimmung des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr am 10.10.2022 ergeht folgende Allgemeinverfügung:

Die Allgemeinverfügung des Bundesamtes für Seeschifffahrt und Hydrographie zum Umgang mit unbemannten Luftfahrtssystemen in der deutschen ausschließlichen Wirtschaftszone (AWZ), in der Fassung der 1. Änderung vom 23.03.2017, bekanntgegeben am 02.03.2018 in den NfS 09/18, wird wie folgt geändert:

Die Einschränkungen für unbemannte Luftfahrtsysteme (ULS) in 4.1.5 werden in Bezug auf die Forderungen, die den Betrieb eines ULS in Sichtweite des Steuerers betreffen, aufgehoben. Im Gegenzug werden für den sicheren Betrieb außerhalb der direkten Sicht („BVLOS“ bzw. „Beyond Visual Line Of Sight“) entsprechende Regelungen getroffen.

Die deutsche Fassung von 4.1.5 lautet nunmehr wie folgt:

„4.1.5 Der Betrieb des ULS muss unter den folgenden Bedingungen erfolgen:

- 4.1.5.1 Der Betrieb des ULS muss unter den Bedingungen und innerhalb der Betriebsgrenzen der Betriebsanleitung bzw. der Gebrauchsanweisung des Herstellers erfolgen. Der automatisch-autonome Betrieb (z. B. mittels GPS-Waypoint-Navigation) ist nur erlaubt, wenn der Steuerer jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen kann.
- 4.1.5.2 Die Größe des Einsatzgebietes ist derart zu bemessen, dass die Einhaltung von 4.1.9 und 4.1.14 sichergestellt werden kann.
- 4.1.5.3 Für das nach 4.1.5.2 vorgesehene Gebiet sind eine Fluggeografie, ein Contingency-Volumen sowie ein Bodensicherheitsbereich¹ festzulegen. Hierzu ist der Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer des LBA, in der jeweils geltenden Fassung, analog zugrunde zu legen.“

¹ Für die Definition von „Fluggeografie“, „Contingency-Volumen“ und „Bodensicherheitsbereich“ wird auf den Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer des LBA verwiesen.

¹ For the definition of „Flight Geography“, „Contingency Volume“ and „Ground Risk Buffer“ reference is made to the LBA's guide Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer.“

General decree of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on amending the “General decree of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on the handling of unmanned aviation systems in the German Exclusive Economic Zone (EEZ) from 23/03/2017”

After obtaining the consent of the Federal Ministry for Digital and Transport on 10/10/2022, the following general decree is issued:

The general decree of the Federal Maritime and Hydrographic Agency on the handling of unmanned aviation systems in the German Exclusive Economic Zone (EEZ), as amended by the 1st Amendment dated 03/23/2017, announced on 03/02/2018 in NfS 09/18, is amended as follows:

Restrictions on unmanned aircraft systems (UAS) in 4.1.5 are removed with respect to the requirements concerning the operation of an UAS within sight of the controller. In return, corresponding regulations are made for safe operation out of direct sight (“BVLOS” or rather “Beyond Visual Line Of Sight”).

The German version of 4.1.5 now reads as follows:

„4.1.5 Der Betrieb des ULS muss unter den folgenden Bedingungen erfolgen:

- 4.1.5.1 Der Betrieb des ULS muss unter den Bedingungen und innerhalb der Betriebsgrenzen der Betriebsanleitung bzw. der Gebrauchsanweisung des Herstellers erfolgen. Der automatisch-autonome Betrieb (z. B. mittels GPS-Waypoint-Navigation) ist nur erlaubt, wenn der Steuerer jederzeit mit Hilfe der Funkfernsteuerung manuell und in Echtzeit eingreifen kann.
- 4.1.5.2 Die Größe des Einsatzgebietes ist derart zu bemessen, dass die Einhaltung von 4.1.9 und 4.1.14 sichergestellt werden kann.
- 4.1.5.3 Für das nach 4.1.5.2 vorgesehene Gebiet sind eine Fluggeografie, ein Contingency-Volumen sowie ein Bodensicherheitsbereich¹ festzulegen. Hierzu ist der Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer des LBA, in der jeweils geltenden Fassung, analog zugrunde zu legen.“

¹ Für die Definition von “Fluggeografie”, “Contingency-Volumen” und “Bodensicherheitsbereich” wird auf den Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer des LBA verwiesen.

¹ For the definition of “Flight Geography”, “Contingency Volume” and “Ground Risk Buffer” reference is made to the LBA's guide Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer.”

Für die englische Fassung von 4.1.5 gilt Folgendes:

„4.1.5 The operation of the UAS shall only be carried out under following conditions:

- 4.1.5.1 The operation of the UAS shall only be carried out under the conditions and within the operating limits of the Operating instructions or the Instructions for use from the manufacturer. An automatic autonomous operation of the aircraft (e.g. by means of GPS waypoint navigation) is only permitted when successive manual intervention by the means of radio remote control can be assured at any time.
- 4.1.5.2 The size of the area of operation shall be such that compliance with 4.1.9 and 4.1.14 can be ensured.
- 4.1.5.3 A flight geography, a contingency volume and a ground risk buffer¹ shall be defined for the area provided for in 4.1.5.2. For this purpose, LBA's guide *Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer*, in its respective applicable version, shall be applied analogously.“

Die Erläuterungen in Fußnote 1 zu den Wortgruppen „Sichtweite des Steuerers“ und „sight of the Controller“ werden aufgehoben. Stattdessen wird unter 4.1.5.3 die Fußnote 1 für die Definition der Begriffe „Fluggeografie“, „Contingency-Volumen“ und „Bodensicherheitsbereich“ eingefügt. Diese lautet wie folgt:

Zusätzlich wird Nummer 4.3 wie folgt geändert:

- „4.3 Die Flughöhe im Einsatzgebiet (Fluggeografie) beträgt maximal 120 m über dem mittleren Meeresspiegel (MSL). In einem horizontalen Abstand von bis zu 50 m zur Außenkontur eines künstlichen Hindernisses, das höher als 105 m MSL ist, darf die Flughöhe die Gesamthöhe dieses Hindernisses um maximal 15 m überschreiten.
- 4.3 Flight altitude at the area of operation (flight geography) shall not exceed a height of 120 m above mean sea level (MSL). At a horizontal distance of up to 50 m from the outer contour of an artificial obstacle higher than 105 m MSL, flight altitude may exceed the total height of this obstacle by no more than 15 m.“

Begründung:

Der Technologiefortschritt hat eine Einschränkung des Betriebs in Sichtweite des Steuerers aus Sicherheitsgründen inzwischen obsolet gemacht. Ein sicherer Betrieb von Drohnen ist nunmehr in der AWZ auch außerhalb der Sichtweite möglich, sofern in diesem Zusammenhang insbesondere die Punkte 4.1.9, 4.1.14 und 4.3 berücksichtigt werden.

Die Fußnote mit der Erläuterung zum Betrieb in Sichtweite ist weggefallen, da sie nicht mehr erforderlich ist.

The following applies to the English version of 4.1.5:

„4.1.5 The operation of the UAS shall only be carried out under following conditions:

- 4.1.5.1 The operation of the UAS shall only be carried out under the conditions and within the operating limits of the Operating instructions or the Instructions for use from the manufacturer. An automatic autonomous operation of the aircraft (e.g. by means of GPS waypoint navigation) is only permitted when successive manual intervention by the means of radio remote control can be assured at any time.*
- 4.1.5.2 The size of the area of operation shall be such that compliance with 4.1.9 and 4.1.14 can be ensured.*
- 4.1.5.3 A flight geography, a contingency volume and a ground risk buffer¹ shall be defined for the area provided for in 4.1.5.2. For this purpose, LBA's guide *Leitfaden zur Dimensionierung von Flight Geography, Contingency Volumen und Ground Risk Buffer*, in its respective applicable version, shall be applied analogously.“*

The explanations to footnote 1 regarding the phrases “Sichtweite des Steuerers” and “sight of the Controller” are deleted. Instead, footnote 1 is added in 4.1.5.3 for the definition of the terms “Flight Geography”, “Contingency Volume” and “Ground Risk Buffer”. It reads as follows:

In addition, section 4.3 is amended to read as follows:

- “4.3 Die Flughöhe im Einsatzgebiet (Fluggeografie) beträgt maximal 120 m über dem mittleren Meeresspiegel (MSL). In einem horizontalen Abstand von bis zu 50 m zur Außenkontur eines künstlichen Hindernisses, das höher als 105 m MSL ist, darf die Flughöhe die Gesamthöhe dieses Hindernisses um maximal 15 m überschreiten.*
- 4.3 Flight altitude at the area of operation (flight geography) shall not exceed a height of 120 m above mean sea level (MSL). At a horizontal distance of up to 50 m from the outer contour of an artificial obstacle higher than 105 m MSL, flight altitude may exceed the total height of this obstacle by no more than 15 m.”*

Justification:

Due to advances in technology restriction on operation within sight of the controller for safety reasons are outdated nowadays. Safe operation of drones in the EEZ is also possible out of sight now, provided that especially points 4.1.9, 4.1.14 and 4.3 are taken into account in this context.

The footnote explaining line-of-sight operation has been omitted as it is no longer necessary.

Rechtsbehelfsbelehrung:

Gegen diese Allgemeinverfügung kann innerhalb eines Monats nach Bekanntgabe Widerspruch beim Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie

Anschrift:

Bernhard-Nocht-Straße 78
20359 Hamburg

Postfach 301220
20305 Hamburg

erhoben werden.

Im Auftrag

gez. Dr. Manfred Zeiler

Instruction on right to appeal:

An objection against this general decree may be filed within one month of notification at the Federal Maritime and Hydrographic Agency

address:

*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Bernhard-Nocht-Strasse 78
20359 Hamburg (Germany)*

*Bundesamt für Seeschifffahrt und Hydrographie
Postfach 301220
20305 Hamburg (Germany)*

For the Federal Maritime and Hydrographic Agency

signed Dr. Manfred Zeiler