

## **Erläuterungen des Ministeriums für Digitales und Verkehr zu den Anforderungen eines Flächennavigationsgerätes**

Wie Sie richtig aus § 4 Absatz 6 Satz 1 Nummer 3 der FSAV zitieren, müssen die dort genannten Luftfahrzeuge für Flüge nach Sichtflugregeln über Wolkendecken mit einem VOR-Navigationsempfänger mit den dort genannten Anforderungen oder einem Flächennavigationsgerät ausgerüstet sein. Damit wird gewährleistet, dass ein Pilot im Sichtflug über Wolken eine Positionsbestimmung nach internationalen Standards vornehmen kann, da nicht mehr mit Hilfe sichtbarer Landmarken geflogen werden kann.

Im Absatz 6 sind keine weiteren Präzisierungen zum Flächennavigationsgerät vorhanden. § 2 Absatz 1 führt jedoch aus, dass die Flugsicherungs-ausrüstung der Luftfahrzeuge nur aus Anlagen, Geräten und Baugruppen bestehen darf, die auf Grund ihrer Eigenschaften und Leistungen unter Beachtung der festgelegten Verwendungsgrenzen einen zuverlässigen Betrieb gewährleisten und nach international anerkannten Standards als Luftfahrgerät zugelassen sind. Darüber hinaus muss die Flugsicherungs-ausrüstung für den jeweiligen Verwendungszweck dem geltenden aktuellen Stand der Technik entsprechen. Da das Flächennavigationsgerät zudem als Alternative zum VOR-Empfänger genannt ist, muss dieses Flächennavigationsgerät vergleichbare Navigationsleistungen (z.B. Verfügbarkeit, Genauigkeit), aufweisen. Zudem muss das Flächennavigationsgerät eingebaut sein. Dies ergibt sich durch eine Auslegung der genannten Norm. So lässt sich u.a. aus der explizit geregelten Ausnahmenvorschrift in § 4 Abs. 2 FSAV erkennen, dass der Verordnungsgeber von einem grundsätzlichen Einbau der Flugsicherungs-ausrüstung ausgegangen ist. Auch der Zeitpunkt des Erlasses der Regelung im Jahr 2004 spricht dafür, dass mit der Ausrüstung grundsätzlich eine eingebaute Ausrüstung zu verstehen ist. Seitdem hat es keine Rechtsänderung dieser Norm gegeben, aus welcher sich eine gegenteilige Regelungsabsicht erkennen lässt. Auch lässt sich so ein batterie- bzw. akkubedingter Ausfall des Navigationsgeräts, welches bei der Nutzung eines nicht eingebauten batterie- bzw. akkubetriebenen Geräts auftreten kann, verhindern. Die Ablesbarkeit von portablen Geräten während des Fluges im Vergleich zu fest eingebauten Geräten ist aufgrund der möglichen Lichtreflexionen als ungünstiger zu bewerten. Zudem ist ein fest eingebautes Gerät stets an Bord, wohingegen bei portablen Geräten dies nicht zwingend sichergestellt ist.

Des Weiteren muss es sich um ein Flächennavigationsgerät handeln, welches, wie eingangs erwähnt, gemäß § 2 Absatz 1 Satz 1 FSAV als Luftfahrtgerät nach international anerkannten Standards zugelassen ist. Insofern wird auf die für die Zulassung von Luftfahrtgeräten zuständige Stelle EASA verwiesen.

Derzeit wird die FSAV intern u.a. im Hinblick auf Vereinfachungen überarbeitet, eine Konsultation mit den betroffenen Parteien ist geplant.

**Pressestelle im BMDV  
15.03.2024**