

# Neue augenärztliche Bestimmungen in den JAR-FCL 3

Von lic. iur. Philip Bärtschi, Rechtsanwalt

[www.airlaw.ch](http://www.airlaw.ch)

## 1. Allgemeines

Seit vielen Jahren führen die rigorosen luftrechtlichen Bestimmungen hier in Europa zu stossenden Resultaten bei der flugmedizinischen Tauglichkeitsüberprüfung von Pilotenanwärtern. Insbesondere die Grenzwerte für myope Befunde (Kurzsichtigkeit) sind im Gegensatz zur liberalen Rechtslage in den USA zu tief angesetzt und sachlich vollständig unbegründet. Am 1. Februar 2006 veröffentlichte nun die JAA das NPA FCL-28 (JAR-FCL 3), welches den Vorschlag zur Korrektur der betreffenden Bestimmungen den interessierten Kreisen zur Stellungnahme unterbreitet. Die von vielen Seiten geforderten Anpassungen der flugmedizinischen Tauglichkeit könnte nun mit Abschluss der Vernehmlassung im dritten Quartal 2006 in Rechtsrealität umgesetzt werden. Das europäische Luftrecht würde einer fundamentalen Änderung der ophthalmologischen Voraussetzungen für Piloten entgegensehen: Nicht nur die Limiten bei der Erstuntersuchung für Tauglichkeitszeugnisse der Klasse 1 (Berufs- und Linienpiloten) werden beträchtlich angehoben, es ist auch eine tief greifende Änderung bei den Voraussetzungen für die Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchungen der Lizenzklassen 1 und 2 zu verzeichnen: Auf eine obere Dioptrien-Limite wird nun gleich gänzlich verzichtet (!).

## 2. Die Änderungen im Überblick

### 2.1 Bisherige Rechtslage

	Klasse 1	Klasse 2
Erstuntersuchung	Bisher: +3/-3 Dioptrien (mit Möglichkeit bis -5 Dioptrien)	Bisher: +5/-5 Dioptrien (mit Möglichkeit bis -8 Dioptrien)
Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung	Bisher: +5/-8 Dioptrien	Bisher: +5/-8 Dioptrien

## 2.2 Rechtslage ab 1. Dezember 2006

	Klasse 1	Klasse 2
<b>Erstuntersuchung</b>	Neu: +5/-6 Dioptrien	Neu: +5/-8 Dioptrien
<b>Verlängerungs- oder Erneuerungsuntersuchung</b>	Neu: +5/ <b>Keine obere Limite mehr</b> , jedoch alle zwei Jahre Untersuchung bei Augenarzt, sofern Korrektur > -6 Dioptrien.	Neu: +5/ <b>Keine obere Limite mehr</b> , soweit optimale Korrektur und keine signifikante Erkrankung des Auges

Klasse 1: Die Werte des **Astigmatismus** bleiben auch mit der neuen JAR-FCL 3 gleichbleibend bei 2,0 für den Eintrittstest, bzw. 3,0 Dioptrien für die Verlängerungsuntersuchung (JAR-FCL 3.220 b 2, ebenfalls mit Ausnahmen im Appendix 13).

Klasse 2: Auch hier bleiben die Werte des Astigmatismus gleichbleibend bei 3,0 Dioptrien (JAR-FCL 3.340 b 2).

### 3. Auswirkungen auf die Praxis und Ausblick

Auswirkungen zeitigt die neue JAR-FCL 3 primär im Bereich Erstuntersuchung für ein Klasse-1-Tauglichkeitszeugnis, sowie bei der Verlängerungs- und Erneuerungsuntersuchung für Klasse 1 *und* Klasse 2. Bei der Erstuntersuchung für Privatpilotenanwärter wird sich hingegen keine relevante Änderung einstellen, da auch bis anhin nach spezialärztlicher Untersuchung die -8-Dioptrien-Limite gegolten hat.

Man darf sich allerdings fragen, mit welcher Begründung diese Eintrittshürde überhaupt noch aufrecht zu erhalten ist, wenn eine pathologische Kurzsichtigkeit auch von mehr als -8 Dioptrien bei der Verlängerungsuntersuchung nun nicht mehr als Sicherheitsrisiko eingestuft wird. Die JAA schreibt dazu in der Botschaft zur NPA FCL-28:

*"The substantive changes had to take into account that there were those specialists favouring no refractive error limits at all, thus applying ICAO standards. The latter have been used by the FAA for some years, the accident rate did not show any difference from that of JAA member states. On the other hand there were those favouring to keep stricter limits [...]".* (NPA FCL-28, S. 9)<sup>1</sup>

<sup>1</sup> Übersetzt etwa: "Die materiellrechtlichen Änderungen berücksichtigten u.a. diejenigen Voten von Spezialisten, die sich für Refraktionsfehler ohne Limite aussprachen und demnach den ICAO-Standard angewendet wissen wollen. Letzterer wurde von der FAA einige Jahre lang angewendet, wobei die Unfallrate keine Unterschiede zu derjenigen von JAA-Mitgliedstaaten aufweist. Auf der anderen Seite gab es jene, die sich für das Beibehalten von strengeren Limiten aussprachen [...]."

In den nächsten Jahren wird wohl auch hier mit einer weiteren Liberalisierung zu rechnen sein, insbesondere aufgrund der schnell voranschreitenden Entwicklung technischer Hilfsmittel wie Kollisionswarngeräte für die General Aviation.

#### 4. Quellen

NPA FCL-28 (JAR-FCL 3)

(Lokal gespeichert, daher ev. nicht auf neustem Stand!)

- Covering letter: <http://www.ph-b.ch/luftfahrt/cover.pdf>
- Explanatory note: <http://www.ph-b.ch/luftfahrt/explanatory.pdf>
- NPA text: <http://www.ph-b.ch/luftfahrt/npa-28.pdf>

Die vollständige JAR-FCL 3 ist ferner in der Erlasssammlung Luftrecht (Stämpfli Verlag 2007) enthalten. Siehe [www.airlaw.ch](http://www.airlaw.ch)

Die aktuellste Version des vorliegenden Beitrags findet man auf [www.ph-b.ch/luftfahrt/augen.pdf](http://www.ph-b.ch/luftfahrt/augen.pdf)

4. Dezember 2006

15. Februar 2006

19. März 2006

Dieser Text gilt nicht als Rechtsauskunft und hat rein informativen Charakter.