

2020.10.12

## **Welche Lizenz ist nötig um ein in USA registriertes Flugzeug in der Schweiz / in Europa / in den USA fliegen zu dürfen?**

### **Vorbemerkung: Zollrechtliche Fragen werden hier nicht behandelt**

Nachfolgend wird rein auf die Fragen rund um die Flight Crew Licence eingegangen. Es könnten sich aber beim Fliegen ausländischer Flugzeuge auch noch zollrechtliche Fragen stellen, welche hier ausdrücklich ausgeblendet sind. Generell gilt, wenn Sie auf der sicheren Seite sein möchten: Bewegen Sie nie ein Flugzeug, das nicht zum "freien Verkehr eingeführt und zugelassen" (sprich verzollt) ist!

### **I. Allgemeiner Grundsatz:**

#### **1. Licence must match tailnumber.**

Dies ist der Grundsatz -also für ein X registriertes Flugzeug benötigt der Pilot grundsätzlich eine Lizenz des Registerstaates X.

#### **2. Grundsatz angewendet für das Fliegen von N-registrierten Flugzeugen**

Für die Benutzung von N-registrierten Flugzeugen sind somit die Vorschriften der amerikanischen Luftfahrtbehörde (Federal Aviation Administration, kurz FAA) massgeblich.

Diese verlangen grundsätzlich, dass der Pilot über eine gültige FAA-Lizenz für das entsprechende Flugzeug inkl. entsprechendes Medical verfügen muss und die entsprechenden Voraussetzungen für Validity und Currency gemäss FAA Vorschriften erfüllt sein müssen.

### **II. Fliegen von N-registrierten Flugzeuge in der Schweiz oder Europa**

#### **a) Ohne US-Lizenz**

Die FAA anerkennt für N-registrierte Flugzeuge, die im Ausland (sprich ausserhalb der USA) stationiert sind für Flüge innerhalb dieses ausländischen Staates unter gewissen Umständen auch die Lizenz (samt Medical) des Standortstaates (§61.3 (a)(1)(vii))<sup>1, 2</sup>.

---

<sup>1</sup> Die US amerikanischen Gesetze finden sich im Code of Federal Regulation (CFR), elektronisch zu finden unter [https://www.faa.gov/regulations\\_policies/faa\\_regulations/](https://www.faa.gov/regulations_policies/faa_regulations/) (e-CFR); Die Federal Aviation Rules finden sich dabei alle in "CFR Title 14 Aeronautics and Space". Die einzelnen Gesetzesartikel werden dabei als Paragraphen (§) bezeichnet; die gesamten Kapitel als "Part". Part 61 regelt dabei "CERTIFICATION: PILOTS, FLIGHT INSTRUCTORS, AND GROUND INSTRUCTORS";

<sup>2</sup> §61.3 (a)(1)(vii) "When operating an aircraft within a foreign country, a pilot license issued by that country may be used."

i.V.m.

§61.3 (c)(2)(x) "Is operating an aircraft within a foreign country using a pilot license issued by that country and possesses evidence of current medical qualification for that license;"

---

Dabei ist aber in Europa zu beachten, dass nach ausdrücklichem FAA Verständnis Inhaber einer EASA Lizenz ein Flugzeug dennoch nur im und innerhalb des Ausstellungsstaates ihrer EASA Lizenz fliegen dürfen. Das heisst: Auch Inhaber einer EASA Lizenz dürfen ein N-registriertes Flugzeug nicht innerhalb des gesamten EASA Raumes, sondern nur im Ausstellungsstaat ihrer Lizenz fliegen.

Oder mit anderen Worten: Wer nur eine Schweizer EASA Lizenz hat (CH.FCL), darf gemäss FAA ein in der Schweiz stationiertes N-registriertes Flugzeug ausschliesslich innerhalb der Schweiz fliegen. Wenn dieser Schweizer Pilot auch in Deutschland ein dort stationiertes N-registriertes Flugzeug fliegen wollte, bräuchte er auch eine D.FCL-Lizenz – was aber nach EASA nicht möglich ist.

Das BAZL akzeptiert gemäss seinen eigenen Aussagen, dass N-registrierte Flugzeuge innerhalb der Schweiz allein mit einer Schweizer Lizenz und ohne US-Lizenz geflogen werden dürfen. Wie weit dies auch in anderen EASA Ländern der Fall ist, muss aber offen bleiben<sup>3</sup>. Spätestens bei Überflug der Landesgrenzen ist eine FAA Lizenz erforderlich. Ebenfalls dürfte sich das bereits bei der Landung auf einem multinationalen Schweizer Flughafen wie LFSB empfehlen, denn der FAA zu belegen, dass LFSB ein Schweizer Flughafen ist, könnte bereits schwierig werden.

#### **b) Mit Based-On US-Lizenz (auch "Piggyback" genannt)**

Wer über eine "Based-On" FAA-Lizenz verfügt, darf mit dieser FAA-"Based-On" Lizenz auch mit dem ausländischen Medical derjenigen Lizenz, basierend auf der die FAA-Lizenz erteilt worden ist, operieren<sup>4</sup>. Dies bedingt aber wohl, dass beide Lizenzen – die 'ausländische' wie die Based-On FAA-Lizenz – gültig sind und dass alle Validity- and Currency-Anforderungen jedenfalls der zugrundeliegenden 'ausländischen' Lizenz erfüllt sind. Soweit – wie für IFR – auch noch ein amerikanisches Endorsement erforderlich ist, tun Sie gut daran, alle Validity- and Currency-Anforderungen für beide Lizenzen zu erfüllen.

#### **c) Mit Original FAA Lizenz**

Wie eingangs erwähnt, wird für die Benutzung von N-registrierten Flugzeugen, von den oben erwähnten Erleichterung abgesehen, grundsätzlich eine entsprechende gültige Original FAA Lizenz inkl. Medical verlangt (mit erfüllten Voraussetzungen für Validity und Currency). Mit einer solchen FAA Lizenz bestehen an sich keine Einschränkungen für den Betrieb eines N-registrierten Flugzeuges.

---

§61.3 (c)(2)(xi) "Is operating an aircraft with a U.S. pilot certificate, issued on the basis of a foreign pilot license, issued under §61.75, and holds a medical certificate issued by the foreign country that issued the foreign pilot license, ..."

<sup>3</sup> Der Grund dahinter ist, dass an sich jede Behörde eines EASA Landes nur ihr eigenes Recht anwendet und nicht wirklich darüber entscheiden könnte, ob unter US-Recht allenfalls eine grosszügigere Regelung bestehen würde, als "Licence must match tail number".

<sup>4</sup> §61.3 (c)(2) "(xi) Is operating an aircraft with a U.S. pilot certificate, issued on the basis of a foreign pilot license, issued under §61.75, and holds a medical certificate issued by the foreign country that issued the foreign pilot license, ..."

Allerdings bestehen Bestrebungen innerhalb des EASA Raumes für den Betrieb von N-registrierten Flugzeugen im EASA Raum, soweit diese von EASA Personen 'kontrolliert' sind, kumulativ zur US-Lizenz auch noch eine EASA Lizenz zu verlangen.

Dies ist meines Erachtens weder im Einklang mit den ICAO Vorschriften noch mit den EU Gesetzen, würde es doch eine klassische Inländerdiskriminierung darstellen.

### **III. Fliegen von N-registrierten Flugzeuge innerhalb den USA**

Für Flüge mit N-registrierten Flugzeugen innerhalb der USA ist mindestens eine Based-On US Lizenz (Piggyback) oder eine Original FAA Lizenz verlangt.

Ausländisch registrierte Flugzeuge dürfen gemäss dem Grundsatz '*tailnumber must match licence*' (and vice versa) auch mit der entsprechenden ausländischen Lizenz geflogen werden.

#### **a) Based-On Lizenz**

Eine Based-On Lizenz wird nur als 'Private Pilot Licence' erteilt und ist – unabhängig davon ob die zugrundliegende Lizenz eine Erweiterung für IR enthält – nur für VFR Flüge gültig.

Hüten Sie sich davor eine Based-On Lizenz zu verwenden, wenn Sie eine US-Lizenz besitzen.<sup>5</sup>

Für Instrumentenflüge innerhalb der USA mit einer Based-On Lizenz ist zusätzlich verlangt, dass der entsprechende FAA Knowledge Test bestanden worden ist und das Instrument Rating in der Based-On Lizenz eingetragen ist<sup>6</sup>.

#### **b) Original US Lizenz**

Mit einer Original US Lizenz bestehen keine weiteren Einschränkungen als jene der Lizenz selbst.

---

<sup>5</sup> §61.75 (b) *Certificate issued*. ... A person who holds a foreign pilot license issued by a contracting State to the Convention on International Civil Aviation may be issued a U.S. private pilot certificate based on the foreign pilot license ..., provided the applicant:

...

(3) Does not hold a U.S. pilot certificate other than a U.S. student pilot certificate;

<sup>6</sup> 61.75 (d) *Instrument ratings issued*. A person who holds an instrument rating on the foreign pilot license issued by a contracting State to the Convention on International Civil Aviation may be issued an instrument rating on a U.S. pilot certificate provided:

(1) The person's foreign pilot license authorizes instrument privileges;

(2) Within 24 months preceding the month in which the person applies for the instrument rating, the person passes the appropriate knowledge test;