

2020.07.13 / aktualisiert 2021.01.07, 2022.03.18 und 2025.04.22  
(RA Dr. iur. / Dipl. Masch. Ing. ETH Philipp Perren)

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

### **Executive Summary**

Grundsätzlich gilt "*licence must match tail number*".

Es gibt aber Ausnahmen. Die wichtigste ist, dass ein US-Flugzeug im Ausland innerhalb eines Staates auch mit einer Lizenz desjenigen Staates geflogen werden darf, in welchem es stationiert ist. Aber Achtung: Auch im EASA-Gebiet gelten die einzelstaatlichen Grenzen.

Fluglehrer von ICAO Staaten dürfen auf US-Flugzeugen im Ausland im Rahmen ihrer Fluglehrerberechtigung auch Ausbildungsflüge durchführen; sie dürfen aber keine Bewilligungen erteilen oder eintragungspflichtige Ausbildungen als abgeschlossen erklären.

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

Nachfolgend wird nur auf die Fragen rund um die Flight Crew Licence eingegangen. Es können sich aber beim Fliegen ausländischer Flugzeuge auch noch zollrechtliche Fragen stellen, welche hier ausdrücklich ausgeblendet sind. Diesbezüglich sollte die Empfehlung beachtet werden: "Bewegen Sie nie ein Flugzeug, das nicht zum freien Verkehr eingeführt und zugelassen (sprich verzollt) ist!"

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

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

Es gilt generell der Grundsatz, dass die Lizenz mit dem Registerstaat übereinstimmen muss. Für ein im Staat X registriertes Flugzeug benötigt der Pilot somit grundsätzlich auch 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. FAA-Medical verfügen muss und die 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>.

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 Verlassen des Schweizer Luftraumes bzw. beim Überflug der Landesgrenzen ist eine FAA-Lizenz erforderlich. Damit verbietet sich auch ein Anfliegen des multinationalen Schweizer Flughafens LFSB – da dies nur durch französisch kontrollierten Luftraum und nur mit einem Überflug der Landesgrenzen möglich ist. Selbst wenn der Luftraum noch schweizerisch kontrolliert wäre, dürfte eine Landung auf dem multinationalen Flughafen LFSB gegenüber der FAA schwierig zu rechtfertigen sein, da sich die FAA wohl nicht davon überzeugen lassen würde, dass LFSB ein Schweizer Flughafen ist.

---

<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;"

§ 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 kann, ob unter US-Recht allenfalls eine grosszügigere Regelung bestehen würde, als "Licence must match tail number".

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

### Was ist eine Based-On-Lizenz:

Eine Based-On-Lizenz ist im Wesentlichen die Validierung der ausländischen Lizenz durch die FAA. In der Folge erhält der Antragsteller eine Based-On FAA-Lizenz, die auf einer ausländischen Lizenz basiert und die nur gültig ist, solange die zugrunde liegende ausländische Lizenz inklusive das ausländische Medical gültig sind. Alle allfälligen Einschränkungen der ausländischen Lizenz gelten auch für die US-Lizenz.

Die USA sind recht unkompliziert betreffend Ausstellung einer Based-on-Lizenz: Der Bewerber muss auf einem FSDO-Office (Flight Standard District Office, eine Aussenstelle der FAA) vorbeigehen und seine ausländische Lizenz vorweisen und gleichzeitig im Gespräch mit dem FSDO Beamten seine Identität belegen und beweisen, dass er der englischen Sprache mächtig ist. Darauf erhält er, sofern seine Heimatlizenz den ICAO Vorgaben entspricht, eine sogenannte Based-On-Lizenz, die ihm das Recht gibt, innerhalb der USA N-registrierte Flugzeuge nach Sichtflugregeln zu fliegen. Ebenso darf er auch im Ausland N-registrierte Flugzeuge fliegen.

In Europa gibt es leider kein FSDO-Office. Es gibt aber einen FAA-Prüfer in England, welcher – meist via AOPA – an verschiedenen europäischen Stationen die lokalen Lizenzen und die Identität der Antragsteller prüft und validiert. Dazu muss aber vorgängig bei der FAA unter Vorlage von Lizenz und Medical ein Verification Letter verlangt werden.

In Europa gibt es auch keine Aussenstellen mehr, bei denen der FAA Knowledge Test für Instrument Flight (sogenannter Instrument Rating Foreign Pilot test (IFP)), eine reine Theorieprüfung, abgelegt werden kann. Früher war dies etwa bei Flight Safety in Paris möglich.

### Rechte einer Based-On-Lizenz

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 Recency-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-/Recency-Anforderungen<sup>5</sup> 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 Ori-

---

<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, ...".

<sup>5</sup> Die EASA spricht von "*currency requirements*", die FAA von "*recency requirements*".

nal FAA-Lizenz inkl. Medical verlangt (mit erfüllten Voraussetzungen für Validity und Recency). Mit einer solchen FAA-Lizenz bestehen an sich keine Einschränkungen für den Betrieb eines N-registrierten Flugzeuges.

Allerdings bestehen politische Bestrebungen innerhalb der EASA im EASA-Raum den Betrieb von N-registrierten Flugzeugen, welche von EASA-Personen 'kontrolliert' sind, mit einer US-Lizenz allein zu verhindern. Dies steht zwar in klarem Widerspruch zu den ICAO Übereinkommen und stellt eine klassische Inländerdiskriminierung dar. Dennoch sind diese spätestens mit der 'neuen' Basic Regulation 2018/1139 ins formelle Recht eingeflossen und dürften demnächst im ganzen EASA-Raum in Kraft treten. Dazu mehr am Schluss von Teil V.

### **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 nötig.

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.

Es sollte keine Based-On-Lizenz beantragt werden, wenn eine gültige US-Lizenz (ausser ein Lernausweis) vorhanden ist.<sup>6</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>7</sup>.

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

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

---

<sup>6</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>7</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;

#### **IV. Fluglehrertätigkeit auf N-registrierten Flugzeugen**

Die FAR erlauben es einem zivilen<sup>8</sup> Fluglehrer eines ausländischen ICAO Staates im Rahmen seiner Befugnisse gemäss seiner "ausländischen" [= nicht FAA] Fluglehrerlizenz im Ausland – das heisst ausserhalb der USA, im Ausstellungsstaat seiner Fluglehrerlizenz – auch Flugtraining zu geben. Dieses Training wird an die Minimum-Erfordernisse der FAA angerechnet, sofern die Ausbildung – wie vorstehend erwähnt – ausserhalb der USA stattfindet (§ 61.41 (a) (2)).<sup>9</sup> Für ein solches Training muss das Flugzeug wohl nicht einmal in einer Flugschule sein. Es ist aber auch möglich, ein N-registriertes Flugzeug in die Liste der Schulungsflugzeuge im OM einer ATO aufzunehmen.

Der Fluglehrer darf aber nur die Flugstunden bzw. die Ausbildung im Flugbuch bestätigen. Das heisst mit anderen Worten, er darf selbst keine Bewilligungen erteilen oder eintragungspflichtige Ausbildungen als abgeschlossen erklären, sondern nur die Übungen und Stunden bestätigen. (§ 61.41 (b)). Zulässig ist aber die Durchführung einer Einweisung (Familiarisation) im Gegensatz zur eintragungspflichtigen Umschulung (Difference Training). Bei der Umschulung ist zwar ein Training durchaus möglich, die Umschulung kann aber nicht als abgeschlossen bestätigt werden.

Für die Frage der Schulung auf einem N-Flugzeug bedeutet dies konkret: Ja, ein Schweizer Fluglehrer kann Flugstunden auf einem N-Flugzeug innerhalb der Schweiz erteilen, diese Stunden werden an die Erfordernisse einer US-Lizenz auch angerechnet. Er kann aber keine Erweiterungen oder Ratings erteilen. Es kann also zum Beispiel zwar eine Kunstflug- oder eine Gletscherflugausbildung in der Schweiz mit einem Schweizer Fluglehrer auf einem N-registrierten Flugzeug durchgeführt werden. Die Prüfung muss dann aber in den USA oder von einem US-Examiner abgenommen werden.

#### **V. Zur Erteilung einer EASA-Lizenz basierend auf einer FAA-Lizenz und vice versa**

##### **a) Das ominöse TIP-L**

Gleich vorab sei darauf hingewiesen: Das TIP-L zwischen der EU und der USA ist für die Schweiz nicht anwendbar. In der Schweiz soll aber gemäss offiziellen Aussagen in Kürze eine vergleichbare Vereinbarung zwischen der Schweiz und der USA in Kraft treten.

---

<sup>8</sup> Auf die entsprechende Regelung für Militärfluglehrer wird hier nicht eingegangen. Der Text der entsprechenden FAR Regelung ist aber in der nachfolgenden Fussnote ebenfalls wiedergegeben.

<sup>9</sup> §61.41 *Flight training received from flight instructors not certificated by the FAA.*

(a) A person may credit flight training toward the requirements of a pilot certificate or rating issued under this part, if that person received the training from:

(1) A flight instructor of an Armed Force in a program for training military pilots of either—

(i) The United States; or

(ii) A foreign contracting State to the Convention on International Civil Aviation.

(2) A flight instructor who is authorized to give such training by the licensing authority of a foreign contracting State to the Convention on International Civil Aviation, and the flight training is given outside the United States.

(b) A flight instructor described in paragraph (a) of this section is only authorized to give endorsements to show training given.

Was die Erteilung einer EU Part-FCL Private Pilot Licence, Instrument Rating and/or Night Rating, auf der Basis eines entsprechenden FAA Pilot Certificates (und umgekehrt) anbelangt ist Ende 2020 zwischen FAA und EASA ein "*Bilateral Aviation Safety Agreement (BASA)*" abgeschlossen worden. Auf Basis dieses Agreements ist dann mit dem Datum des 18. Mai 2021 das sogenannte TIP-L ergangen, welches in einer Durchführungsverordnung bzw. in einem 'technischen Umsetzungsverfahren'<sup>10</sup> zur Lizenzerteilung ("*Technical Implementation Procedures-Licensing (TIP-L)*"<sup>11</sup>) ausformulierte Regelungen enthält, wie gestützt auf eine FAA-Lizenz eine EASA-Lizenz erhalten werden kann und umgekehrt. Die Bestimmungen im TIP-L sind mehr oder weniger selbsterklärend ist und zeigen, welche Schritte und welche Prüfungen erforderlich sind, um auf Basis einer entsprechenden FAA-Lizenz eine EASA-Lizenz oder umgekehrt zu erhalten.

#### **b) TIP-L gilt nicht für besondere/eingeschränkte Lizenzen oder Type Ratings**

Die Verfahren gemäss TIP-L gelten nur für (echte) PPL, SEP (land), MEP (land), IR und Night, nicht aber für andere Lizenzstufen, Ratings und Berechtigungen. Namentlich ist das Verfahren nicht für Sport and Recreational Pilot Certificate oder Touring Motor Glider Ratings) möglich.

Weiter wird via TIP-L kein Instrument Rating erteilt für Lizenzen, die lediglich auf einem Instrument Rating Foreign Pilot Test (*IFP*) basieren.

Schliesslich sind vom Anwendungsbereich des TIP-L auch alle *Type Ratings* ausgenommen, und zwar in beide Richtungen (also für die Erteilung einer Part-FCL Lizenz gestützt auf eine FAA-Lizenz und auch für die Erteilung einer FAA-Lizenz gestützt auf eine Part-FCL Lizenz).

Ebenso werden keine Lizenzen 'umgeschrieben', die ihrerseits auf einer Anerkennung einer Drittstaatlizenz beruhen, sondern nur originär erworbene FAA bzw. Part FCL Lizenzen können Anspruch auf Erteilung der anderen Lizenzen auf dem Wege des TIP-L geben.

#### **c) Keine blosser Validierung oder Umschreibung wie bei Based-On-Licences**

Auch wenn teilweise von einer bilateralen Vereinbarung zwischen EU und USA zur vereinfachten Umschreibung von PPL und Instrument Rating die Rede ist, sind die Verfahren weit weg davon, wie früher eine Schweizer Lizenz fast formlos in den USA oder Canada validiert werden konnten. Beim Verfahren gemäss TIP-L kann denn m.E. auch nicht die Rede von einer blossen Umschreibung oder Umwandlung sein. Vielmehr müssen gemäss dem Wortlaut des TIP-L meist theoretische Prüfungen und Flugprüfung (Flight Review / Prof Ceck / Skill Test) absolviert werden – und zwar gemäss dem Wortlaut der TIP-L sowohl bei der Erteilung einer Part FCL Lizenz als auch einer FAA-Lizenz. Wie das dann in der Praxis gelebt werden wird, muss sich erst noch zeigen.

---

<sup>10</sup> So die EASA eigene Übersetzung von TIP in  
[https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA\\_2016\\_00050000\\_DE\\_TRA.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/EASA_2016_00050000_DE_TRA.pdf)

<sup>11</sup> [https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/tip-l\\_final\\_signe.pdf](https://www.easa.europa.eu/sites/default/files/dfu/tip-l_final_signe.pdf)

Ob es in den USA neben dieser Umschreibung in eine FAA-Lizenz auch künftig noch die recht einfache, fast informelle Validierung einer EASA-Lizenz durch eine Based-On Lizenz-geben wird, wird die Zukunft weisen. Offenbar dürfte dies aber vorläufig so bleiben.

Der umgekehrte Weg – einer blossen und ziemlich formlosen Validierung einer FAA-Lizenz im EASA-Raum – ist aber nicht mehr ein gangbarer Weg, jedenfalls nicht mehrfach, denn:

**d) Eine EASA-Validierung von Drittstaaten Lizenzen ist zeitlich limitiert und einmalig**

Zwar kennt auch die EASA noch die blossen Validierung einer (ICAO Annex 1 konformen) Pilotenlizenz eines Drittstaates (ohne IR) innerhalb der EASA. Eine solche ist aber ohne Skill Test nur für eine blossen Privatpiloten-Lizenz PPL) und nur für eine Lizenz ohne IR möglich. Eine validierte Lizenz ist aber (anders als gemäss ICAO Annex 1) maximal 1 Jahr gültig und sie kann maximal einmal um ein Jahr verlängert werden, und dies nur, wenn der Kandidat sich während dieser Zeit bereits um eine EASA Part FCL Lizenz gemäss EU 1178/2011 beworben hat. (Article 4 Abs. 3 der Commission Delegated Regulation (EU) 2020/723 of 4 March 2020 laying down detailed rules with regard to the acceptance of third country certification of pilots.... in Verbindung mit Art. 5 [CPL erfordert Skill Test] und Art. 6 [IR erfordert Skill Test])

Damit wird es im EASA-Raum wohl nicht mehr möglich sein, regelmässig Fliegerferien zu machen, ohne eine EASA-Lizenz erworben zu haben.

**e) Automatische Validierung einer EASA-Lizenz in allen EASA Staaten**

Nota bene: Die EASA-Lizenzen eines EASA-Mitgliedsstaates sind nicht nur in allen anderen EASA Staaten gültig, sondern sie gelten in allen anderen EASA Staaten als im Sinne der ICAO validiert<sup>12</sup>. Das heisst z.B. ein Schweizer FCL-Ausweis gilt auch als automatisch validierte deutsche, französische, italienische etc. etc. FCL-Lizenz – was das Fliegen von ‘ausländisch-EASA-immatrikulierten’ Flugzeugen möglich macht. Es gilt aber das eingangs ausgesprochene "caveat" in zollrechtlicher Hinsicht!

**VI. Das Erfordernis einer EASA-Lizenz für ‘von EASA-Personen kontrollierte Flugzeuge’**

Vorab stellt sich wohl jeder die Frage, was der Passus ‘von EASA-Personen kontrollierte Flugzeuge’ hier in der Überschrift denn eigentlich bedeutet. Genauer bzw. wörtlich wiedergegeben müsste von einem in einem Nicht-EASA-Staat eingetragenen Luftfahrzeug, das

---

<sup>12</sup> Vgl. die "Remark" in den (Schweizer) Part-FCL Ausweisen: "This license is automatically validated as per the ICAO attachment to this licence."

**ARA.FCL.200 Procedure for issue, revalidation or renewal of a licence, rating or certificate**

(a) ...

If a pilot intends to fly outside Union territory on an Aircraft registered in a Member State other than the Member State that issued the flight crew licence, the competent authority shall:

- (1) add the following remark on the crew licence under item XIII: "This licence is automatically validated as per ICAO attachment to this licence", and
- (2) make the ICAO attachment available to the pilot in print or electronic format.

aber von einem Luftfahrzeugbetreiber betrieben wird, der im EASA-Raum niedergelassen oder ansässig ist oder dort seinen Hauptgeschäftssitz hat, die Rede sein. Denn so lautet der Text der EU-Verordnung. Allerdings lässt auch diese Legal-Definition derart viele Fragen offen, dass nur von *wörtlich wiedergeben* (und eben nicht von 'genauer') gesprochen werden kann. Auch diese Definition ist eben nur höchst vage. Doch dazu im Einzelnen:

Die politischen Bestrebungen innerhalb der EASA für den Betrieb von Drittstaaten- und namentlich N-registrierten Flugzeugen im EASA-Raum mindestens von den im EASA-Raum ansässigen Personen eine EASA-Lizenz zu verlangen, bestehen schon seit Gründung der EASA. Über die Motive dahinter kann man nur spekulieren: Ist es Misstrauen gegenüber den Fähigkeiten der FAA-lizenzierten Personen oder geht es darum, die Aufsicht über möglichst alles, was sich im EASA-Raum bewegt, an sich zu reißen? Beides macht an sich wenig Sinn.

Klar ist nur eines: Egal was die Motive sind – die Idee steht jedenfalls in klarem und krassem Widerspruch zum originären ICAO Übereinkommen von 1947, welches in Art. 32 Abs. 1 Lit. a das generelle Prinzip *licence must match tail number* explizit festhält und weiter in Art. 33 ausdrücklich statuiert, dass die Ausweise, die vom Registerstaat ausgestellt wurden, von den anderen einem Vertragsstaaten anerkannt werden müssen, sofern sie den Mindestnormen gemäss ICAO Übereinkommen genügen.

*Exkurs zu Art. 32 Abs. 1 Lit b des Chicago Übereinkommens:*

Es sei an dieser Stelle gleich noch darauf hingewiesen, dass die Ausnahme von Art. 32 Abs. 1 Lit. b den Staaten nur das Recht gibt, in Einzelfällen die Anerkennung von ausländischen Ausweisen zu verweigern – genau gleich wie ein Staat einem Automobilisten mit ausländischem Führerausweis diesen zwar nicht entziehen kann, aber ein lokales Fahrverbot erteilen kann, oder wie bei einem Ramp Check einem ausländischen Piloten oder Flugzeug zwar kein Ausweis oder Lufttüchtigkeitszeugnis entzogen werden, aber immerhin der Weiterflug verhindert werden kann. Der Wortlaut spricht klar von Ausweisen die "**einem** seiner Staatsangehörigen" erteilt wurden [Hervorhebung beigefügt]<sup>13</sup>. Damit ist klar, dass es nur um Ein-

---

<sup>13</sup> Hier noch Art. 32 in der englischen und französischen Originalsprache:

Article 32

Licenses of personnel

- a) The pilot of every aircraft and the other members of the operating crew of every aircraft engaged in international navigation shall be provided with certificates of competency and licenses issued or rendered valid by the State in which the aircraft is registered.
- b) Each contracting State reserves the right to refuse to recognize, for the purpose of flight above its own territory, certificates of competency and licenses granted to any of its nationals by another contracting State.

Article 32

Licences du personnel

- a) Le pilote de tout aéronef et les autres membres de l'équipage de conduite de tout aéronef employé à la navigation internationale doivent être munis de brevets d'aptitude et de licences délivrés ou validés par l'État dans lequel l'aéronef est immatriculé.

zelfälle geht, dass die Vertragsstaaten aber generell ausländische Ausweise zu anerkennen haben – was Art. 33 dann nochmals explizit statuiert. Die Ausnahme von Art. 32 Abs. 1 Lit. b ist somit eng auszulegen.

Dass die Ausweise eines Registerstaates in allen anderen Vertragsstaaten akzeptiert werden müssen, ergibt sich auch direkt aus dem Sinn und Zweck des Abkommens, welches den Luftverkehr erleichtern und fördern will. Erstrangige Grundbedingung dafür ist, dass die Ausweise des Registerstaates in allen Vertragsstaaten grundsätzlich anerkannt werden – denn ohne dies wäre grenzüberschreitender Luftverkehr nicht möglich.

Dennoch hat die EASA diese Bestrebung, die bereits in der originären Basic Regulation 216/2008 in den Ansätzen enthalten war<sup>14</sup>, spätestens mit der 'neuen' Basic Regulation 2018/1139 derart ins formelle Recht eingeführt, dass diese Norm wohl in vielen Fällen unvermeidlich Anwendung verlangen dürfte. Dies bringt es dann sogleich auch mit sich, dass für Flüge ins Ausland, jedenfalls aber ins EASA-Ausland, zwei Lizenzen erforderlich sind: Die Flaggenstaat-Lizenz sowie die Lizenz des Heimatlandes des Operators.

EU 2018/1139 bestimmt nämlich in Artikel 2 unter der Überschrift "Anwendungsbereich" folgendes:

- (1) *Diese Verordnung gilt für*
  - a) ....
  - b) ... die Instandhaltung und den Betrieb von Luftfahrzeugen ..., wenn
    - ...
    - ii) *das Luftfahrzeug in einem Drittland eingetragen ist oder werden wird, aber von einem Luftfahrzeugbetreiber betrieben wird, der in dem Gebiet, auf das die Verträge Anwendung finden, niedergelassen oder ansässig ist oder dort seinen Hauptgeschäftssitz hat;*

- 
- b) Chaque État contractant se réserve le droit de ne pas reconnaître, pour le survol de son propre territoire, les brevets d'aptitude et les licences accordés à l'un de ses ressortissants par un autre État contractant

<sup>14</sup> Die alte Regelung von 216/2008 ist zwar auf den ersten Blick sehr ähnlich. Indem sie aber den Zusatz "Luftfahrzeuge ... die... auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden" enthält, war deren Anwendungsbereich tendenziell eher auf Linienflüge, mindestens aber auf kommerzielle Flüge, beschränkt.

#### **Artikel 4, Grundsatzregelungen und Anwendbarkeit**

- (1) Luftfahrzeuge, einschließlich eingebauter Erzeugnisse, Teile und Ausrüstungen, die
  - ...
  - c) in einem Drittland registriert sind und von einem Betreiber eingesetzt werden, über den ein Mitgliedstaat die Betriebsaufsicht ausübt, oder von einem Betreiber, der in der Gemeinschaft niedergelassen oder ansässig ist, auf Strecken in die, innerhalb der oder aus der Gemeinschaft eingesetzt werden, oder müssen dieser Verordnung entsprechen.
- (2) Personen, die mit dem Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d befasst sind, müssen dieser Verordnung nachkommen.
- (3) Der Betrieb von Luftfahrzeugen im Sinne von Absatz 1 Buchstabe b, c oder d muss dieser Verordnung entsprechen.

...

Gemäss der Cover Regulation (EU) 1178/2011), welche an sich am 8. April 2012 in Kraft trat, gab Art. 12<sup>15</sup> den Mitgliedstaaten eine Opting-Out Möglichkeit von dieser Regelung, wie sie sich schliesslich in Art. 2 Abs. 1 Lit b Punkt (i) und (ii) fand, welche verschiedentlich verlängert wurde und die nun am 20. Juni 2022 wohl endgültig auslaufen dürfte. Von dieser Opting-Out Möglichkeit hatten viele EASA-Staaten Gebrauch gemacht und so auch die Schweiz.

Ab dem 20. Juni 2022 gilt es aber ernst.

Dies völlig unbesehen davon, dass diese Regelung nach meiner oben dargestellten Überzeugung krass ICAO-widrig ist. Sie stellt nach meiner Ansicht de iure auch eine klassische Inländerdiskriminierung dar, denn der EASA-Inländer, der ein '*EASA kontrolliertes*'<sup>16</sup> Flugzeug betreiben will, muss zwei Lizenzen haben: Die EASA-Lizenz für das Fliegen in der EASA und spätestens bei Flügen aus dem Lizenzausstellungsstaat hinaus zusätzlich auch noch die Registerstaatenlizenz oder -Validierung. Ist der Registerstaat nicht so liberal wie die USA – welche wie oben (II. a) erwähnt für im Ausland stationierte US-Flugzeuge für Flüge innerhalb dieses Staates, auch die Lizenz des Stationierungsstaates genügen lässt – so ist auch innerhalb des Stationierungsstaates immer die Lizenz des Registerstaates erforderlich.

Dies gilt jedenfalls für den Betrieb eines '*EASA kontrollierten*' Flugzeuges, also bezüglich Pilotenlizenzen. De lege gilt es an sich auch für die Instandhaltung – wobei da noch völlig offen ist, was die Zukunft bringen wird. Vorläufig dürfte es betr. Maintenance weiter gehen wie bisher.

Damit stellt sich für die Piloten nun die Frage wie weiter. Da gibt es zwei Möglichkeiten, die nachfolgend "Variante Winkelried" und "Variante Faust im Sack" genannt werden.

- Entweder Sie fliegen tunlichst nur noch mit beiden Lizenzen und machen die Faust im Sack.
- Oder Sie ignorieren als Winkelried diese ICAO widrige Regelung als völkerrechtswidrig und gehen, davon aus, dass die Völkerrechtsnorm einer nationalen Norm (und erst recht einer

---

<sup>15</sup> Article 12 — Entry into force and application (of Commission Regulation (EU) No 1178/2011) Regulation (EU) 2020/2193

1. This Regulation shall enter into force on the 20th day following its publication in the Official Journal of the European Union.  
It shall apply from 8 April 2012.

...

4. By way of derogation from paragraph 1, Member States may decide not to apply the provisions of this Regulation until 20 June 2022, to pilots holding a licence and associated medical certificate issued by a third country involved in the non-commercial operation of aircraft as specified in Article 2(1)(b), points (i) or (ii), of Regulation (EU) 2018/1139. Member States shall make those decisions publicly available.

<sup>16</sup> Im Sinne von Art. 2 (b) (ii) der Verordnung 2018/1139

blossen Verordnung, auch einer EU-Verordnung<sup>17)</sup> grundsätzlich vorgeht, wie dies das schweizerische Aussendepartement explizit festhält<sup>18)</sup> und wie dies gemäss Grundgesetz in Deutschland<sup>19)</sup> (und wohl auch in der ganzen EU)<sup>20)</sup> gilt.

Bevor Sie sich aber für Variante Winkelried entscheiden, lassen Sie sich von Ihrer Versicherung schriftlich bestätigen, dass die Versicherung den FAA-Ausweis allein als gültig erachtet. Ansonsten riskieren Sie bei einem Schadenfall, dass von *'ungültigen Ausweisen'* oder von *'Fliegen ohne die erforderlichen Bewilligungen'* die Rede ist und die Versicherung in der Folge die Deckung unter Berufung auf den entsprechenden Versicherungsausschluss verweigert!

### Variante 2: Winkelried

Wenn Sie Mut haben und den zeitlichen und finanziellen Aufwand nicht scheuen, und Sie es sich auch leisten können, gegebenenfalls irgendwo am Weiterflug gehindert zu werden – dann lassen Sie es darauf ankommen. Seien Sie der Winkelried, der die Aviatik weiterbringt, und klagen Sie gegebenenfalls gegen diese EASA-Regelung, die im Widerspruch zum Völkerrecht (ICAO Übereinkommen) und wohl auch zum EU-Recht steht.

Dabei bleibt ihnen als erstes wohl der Gang vor das Verwaltungsgericht des Landes, welches Sie am Weiterfliegen hindert, eventuell mit einem Weiterzug an das höchste Gericht und/oder allenfalls auch ein Verfassungsgericht. Schlussendlich wird das dann wohl bei der ICAO oder dem EuGH enden. Ebenso auch falls Sie gegen einen Entscheid der EASA selbst vor Gericht gehen wollen.<sup>21)</sup>

<sup>17)</sup> Unionsrecht wird heute nach wohl herrschender Ansicht als supranationale Rechtsordnung eigener Art angesehen, die als überstaatliches, aber nicht als gewöhnliches Völkerrecht zu klassifizieren ist.

<sup>18)</sup> <https://www.eda.admin.ch/eda/de/home/aussenpolitik/voelkerrecht/einhaltung-und-foerderung-desvoelkerrechts/verhaeltnis-voelkerrechtlandesrecht.html>;

<sup>19)</sup> Deutsches Grundgesetz (GG) Art. 25:  
*"Die allgemeinen Regeln des Völkerrechtes sind Bestandteil des Bundesrechtes. Sie gehen den Gesetzen vor und erzeugen Rechte und Pflichten unmittelbar für die Bewohner des Bundesgebietes."*

<sup>20)</sup> So jedenfalls gemäss die Wiener Vertragsrechtskonvention (WVK): "Nach Artikel 26 WVK bindet ein in Kraft stehender völkerrechtlicher Vertrag die Vertragsparteien und ist von ihnen nach Treu und Glauben zu erfüllen (Grundsatz pacta sunt servanda). Nach Artikel 27 WVK kann sich eine Vertragspartei nicht auf ihr innerstaatliches Recht berufen (Verfassungs-, Gesetzes- oder Verordnungsrecht), um die Nichterfüllung einer völkerrechtlichen Verpflichtung zu rechtfertigen." Aus dem Bericht des Bundesrates vom 12. Juni 2015 "Klares Verhältnis zwischen Völkerrecht und Landesrecht" Fussnote 5;  
<https://www.parlament.ch/centers/eparl/curia/2013/20133805/Bericht%20BR%20D.pdf>.

<sup>21)</sup> EU 2018/1178 Ingress.

<sup>(66)</sup> Es muss gewährleistet sein, dass den von Entscheidungen der Agentur Betroffenen die erforderlichen und angesichts der Besonderheiten der Luftfahrt geeigneten Rechtsbehelfe zur Verfügung stehen. Deshalb sollte ein geeignetes Beschwerdeverfahren eingerichtet werden, damit Entscheidungen der Agentur vor einer Beschwerdekammer angefochten werden können, gegen deren Entscheidungen gemäß dem AEUV Klage vor dem Gerichtshof der Europäischen Union erhoben werden kann.

<sup>(67)</sup> Alle auf der Grundlage dieser Verordnung getroffenen Beschlüsse der Kommission unterliegen gemäß dem AEUV der Prüfung durch den Gerichtshof. Gemäß Artikel 261 AEUV sollte

Wenn Sie Schweizer sind: Machen Sie es klüger als der frühere Schweizer Bundesrat, der lieber Tramstationen einweihte als internationale Flughäfen, und der gegen eine Re-torsionsmassnahme eines Nachbarlandes vor die EU-Kommission und den EuGH zog, statt die ICAO anzurufen. Denn die Chancen, dass die ICAO ihren eigenen Grundsätzen und ihrem Übereinkommen zum Durchbruch verhelfen will, sind meines Erachtens deutlich grösser als die, dass ein europäisches Gericht einen Schweizer beim Kampf gegen eine europäische Agentur unterstützt. Allerdings haben Sie beim Instanzenzug durch die ICAO zuerst auch ein erhebliches Hindernis zu überwinden, denn das Streitbeilegungsverfahren des ICAO Übereinkommens (Art. 84) kommt nur für Streitigkeiten zwischen Signatarstaaten zur Anwendung. Sie müssen also die Nachfolgerin des damaligen Verkehrsministers überzeugen, gegen die EASA vorzugehen...

Wenn Sie EU-Bürger sind (und es Ihnen gelingt Ihren Verkehrsminister für ein ICAO Streitbeilegungsverfahren zu gewinnen): Fahren Sie beide Rechtswege parallel. Rufen Sie die ICAO wegen Verletzung des Übereinkommens an und schlagen Sie den Weg an den EuGH wegen Inländerdiskriminierung (und Missachtung des Völkerrechts) ein.

In beiden Fällen können Sie, falls Sie ein N-registriertes Flugzeug privat fliegen, als Eventualstandpunkt auch noch geltend machen, dass Sie als Pilot bei einem privat über die übliche US-Truststruktur gehaltene Flugzeuge, nicht der Luftfahrzeugbetreiber wären, so dass das Luftfahrzeug zum vornherein nicht *von einem in der EASA ansässigen oder niedergelassenen Luftfahrzeugbetreiber betrieben* würde.

Wenn Sie Erfolg haben, und diese Regelung kippen, wird Ihnen der Dank aller Piloten ebenso gewiss sein, wie auch der Groll derjenigen, die diese Norm in die Welt gesetzt haben.

---

der Gerichtshof die Befugnis zur unbeschränkten Ermessensnachprüfung im Hinblick auf die Beschlüsse erhalten, mit denen die Kommission Bußgelder oder Zwangsgelder auferlegt

Artikel 114, Klagen vor dem Gerichtshof

- <sup>1</sup> Beim Gerichtshof kann Klage erhoben werden, um die Nichtigkeitserklärung von Handlungen der Agentur mit Rechtswirkung gegenüber Dritten zu erwirken, um eine Untätigkeit feststellen zu lassen sowie um für Schäden, die die Agentur in Ausübung ihrer Tätigkeiten verursacht hat, im Rahmen der außervertraglichen Haftung und, aufgrund einer Schiedsklausel, der vertraglichen Haftung gemäß Artikel 97 Schadenersatz zu erlangen.
- <sup>2</sup> Nichtigkeitsklagen beim Gerichtshof der Europäischen Union gegen Entscheidungen der Agentur gemäß den Artikeln 64 und 65, Artikel 76 Absatz 6 und den Artikeln 77 bis 83, 85 oder 126 sind erst zulässig, nachdem alle internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausgeschöpft wurden.
- <sup>3</sup> Die Organe der Union und die Mitgliedstaaten können gegen Entscheidungen der Agentur direkt beim Gerichtshof Klage erheben, ohne die internen Beschwerdeverfahren der Agentur ausschöpfen zu müssen.
- <sup>4</sup> Die Agentur hat alle erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, um dem Urteil des Gerichtshofs nachzukommen.

### Variante 2: Faust im Sack

Wenn Sie sicher sein wollen, dass Sie nirgends blockiert und in ein langwieriges Verfahren verwickelt werden, während dessen Dauer Sie ge-groundet bleiben, so lassen Sie sich diskriminieren und völkerrechtswidrig behandeln und fliegen Sie mit zwei Lizenzen, nämlich der entsprechenden EASA- und der FAA-Lizenz. Dazu gehören dann auch gleich die beiden Medicals und es müssen beide Validity- und auch beide Currency- bzw. Recency-Bedingungen erfüllt sein.

## **VII. Ab 2025 müssen alle Inhaber einer FAA-Lizenz einen US Agent for Service haben** **a) Gesetzliche Grundlage**

Seit 2025 verlangt die FAA von allen Inhabern einer FAA-Lizenz jeglicher Art, dass diese über eine Post-Zustelladresse in den USA verfügen müssen (sogenannte: US Agent for Service). Die Grundlage dafür findet sich in der neuen Bestimmung in 14 CFR Section 3.301 bis 3.303<sup>22</sup>, vom 8. Oktober 2024, in der Fassung vom 3. Januar 2025, welche eine längere Übergangsfrist vorsieht.

### <sup>22</sup> **PART 3—GENERAL REQUIREMENTS**

#### **Subpart C—Designated U.S. Agents for Service**

**Source:** [89 FR 81312](#), Oct. 8, 2024, unless otherwise noted.

#### **§ 3.301 Applicability.**

This subpart applies to individuals who:

- (a) Do not have a U.S. physical address of record on file with the FAA;
- (b) Have a foreign address of record on file with the FAA; and
- (c) Hold or apply for certificates, ratings, or authorizations under [part 47](#), [61](#), [63](#), [65](#), [67](#), or [107 of this chapter](#).

#### **§ 3.302 Definitions.**

*U.S. agent address* is an address in the States of the United States, the District of Columbia, or any U.S. territory or possession. If the U.S. agent is an entity, the address must be the U.S. agent's office address. If the U.S. agent is an individual, the address must be the U.S. agent's usual place of residence or, if applicable, the individual's U.S. military office address. If the U.S. agent is serving as a U.S. agent in their official capacity with the military, the address may be a military office address. A U.S. agent address may not be a post office box, military post office box, or a mail drop box.

*U.S. agent for service (U.S. agent)* is an entity or an adult (individual who is 18 or older) with a U.S. address who a certificate, rating, or authorization holder or applicant designates to receive FAA service on their behalf.

*U.S. physical address* is an address in the States of the United States, the District of Columbia, or any U.S. territory or possession, but excludes post office boxes, military post office boxes, mail drop boxes, and commercial addresses that are not also residential addresses.

#### **§ 3.303 Designation of a U.S. agent for service.**

##### **Cross Reference**

Link to an amendment published at [89 FR 81312](#), Oct. 8, 2024.

- (a) Individuals must designate a U.S. agent for service within the U.S. in writing to the FAA in a form and manner prescribed by the Administrator. Individuals designating a U.S. agent must ensure that the U.S. agent understands the requirements for receiving FAA service on behalf of the individual and is competent to perform that responsibility.
- (b) The designation must include the U.S. agent's full name, U.S. agent address, email address, and certification by the individual that the U.S. agent has accepted responsibility for receiving FAA service on behalf of the individual. It may also include the U.S. agent's fax number and phone number.

Diese Regelung schreibt vor, dass sämtliche Personen, die eine ausländische Wohnsitzadresse haben und die bei der FAA nicht über eine Anschrift in den USA verfügen, wenn sie über irgendwelche US-amerikanischen Luftfahrt Ausweise, Ratings oder Bewilligungen verfügen oder solche beantragen, einen US-Bevollmächtigten für die Zustellung von FAA-Dokumenten benennen müssen. Für Neuerteilungen galt diese Regelung seit 3. Januar 2025, für bereits erteilte Ausweise gilt eine Übergangsfrist bis 7. Juli 2025.

Die Benennung muss den vollständigen Namen des US-Vertreters, die Adresse des US-Vertreters, die E-Mail-Adresse und eine Bescheinigung der Person enthalten, dass der US-Vertreter die Verantwortung für die Entgegennahme von FAA-Zustellungen im Namen der Person übernommen hat. Sie kann auch die Fax- und Telefonnummer des US-Vertreters enthalten.

**b) Wen betrifft diese neue Regelung**

Die Neuregelung betrifft alle Inhaber irgendeines FAA-Ausweises, Ratings oder einer Bewilligung vom Piloten, über Mechaniker bis zum Drohnen-Operator. Sie gilt auch für US-zugelassene Luftfahrzeuge.

Konkret verlangt Section 3.303, dass alle Inhaber einer FAA Lizenz gemäss

- Part 47 (Luftfahrzeug Zulassung),
- Part 61 (Pilotenausweis, Flight Instructor, Ground Instructor),
- Part 63 (Flight Navigator),
- Part 65 (Airmen other than flight crew member (Air Traffic Controller, Air Dispatcher, Mechanics, Repairmen, Parachute Riggers)),
- Part 67 (Medical) oder
- Part 107 (Small Unmanned Aircraft System)

von CFR14 eine US Agent for Service benennen müssen.

**c) Wann tritt die Neuregelung in Kraft / Übergangsfrist**

Wer eine neue Bewilligung beantragte, musste bereits seit 6. Januar 2025 über eine US-Zustelladresse verfügen.

Alle Bewilligungsinhaber einer bestehenden Bewilligung müssen die neuen Anforderungen eines US-Zustellungsbevollmächtigten bis spätestens 7. Juli 2025 erfüllen.

- 
- (c) Individuals must notify the FAA in a form and manner prescribed by the Administrator of any change to their U.S. agent designation or the U.S. agent's contact information within 30 days of the change.
  - (d) Individuals holding any certificate, rating, or authorization issued under [part 47](#), [61](#), [63](#), [65](#), [67](#), or [107 of this chapter](#) must comply with the requirements listed in this subpart no later than July 7, 2025. These individuals who fail to timely designate a U.S. agent for service and comply with the requirements under this subpart may not exercise the privileges of any certificate, rating, or authorization issued under part 47, 61, 63, 65, 67, or 107, and an individual aircraft owner's aircraft registration certificate will be considered ineffective.
  - (e) No individual shall be issued a certificate, rating, or authorization under [part 47](#), [61](#), [63](#), [65](#), [67](#), or [107 of this chapter](#) unless the individual has designated a U.S. agent as required under this subpart.

[Amt. 3-3, [89 FR 81312](#), Oct. 8, 2024, as amended by Amt. 3-3A, [90 FR 215](#), Jan. 3, 2025]

**d) Welche Folgen hat es, wenn jemand keinen US Agent for Service benennt?**

Wenn innert der Frist bis 7. Juli 2025 zu einer bestehenden Lizenz kein US-Agent for Service hinterlegt wurde, so gilt der entsprechende Ausweis oder die Bewilligung als unwirksam.

Der letzte Satz ist ganz wichtig: Wer diese Frist versäumt dessen Ausweise und Bewilligungen verfallen automatisch. Im Falle eines Unfalles oder einer Kontrolle durch die Behörden nach einem Flug hätte sich der betreffende also des Vergehens «Führen eines Flugzeuges, ohne im Besitz der erforderlichen Bewilligungen und Ausweise zu sein» schuldig gemacht und müsste damit rechnen, dass die Versicherung gemäss dem entsprechenden expliziten Ausschluss in der Police, jegliche Leistungen verweigert!

**e) Was, wenn der US-Agent for Service wechselt**

Haben Sie der FAA eine solche US-Zustelladresse mitgeteilt, so müssen Sie danach die FAA innerhalb von 30 Tagen nach einer Änderung des Zustellbevollmächtigten oder von der Kontaktinformationen des US-Vertreters in der von der FAA vorgeschriebenen Form und Weise (sprich schriftlich via USAS-Seite der FAA (siehe unten Lit. h) inkl. Adresse, E-Mail etc. und einer Bestätigung, dass die neue Person die Vertreter die Verantwortung für die Entgegennahme von FAA-Zustellungen übernommen hat) informieren.

**f) Anforderungen der FAA an einen US-Agent for Service**

Abgesehen davon, dass der benannte Vertreterschriftlich bestätigen muss, dass er die Verantwortung für die Entgegennahme der FAA Mitteilungen übernimmt, stellt die FAA an sich keine weiteren formellen Anforderungen an den Zustellungsbevollmächtigten, der eine juristische Person mit einer physischen Büroadresse in den USA oder eine natürliche Person mit einer US-Wohnsitzadresse sein kann. Eine Postfachadresse o.ä. gilt dementsprechend nicht als zulässig.

Dabei würde man bei einer natürlichen Person an sich erwarten, dass die Übernahme der Verantwortung implizit Volljährigkeit verlangt, welche ein den USA erst mit 21 Jahren erreicht wird. Gemäss Section 3.302 und ebenso gemäss dem Advisory Circular zu CFR14 section 3.301 bis 3.303

[https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory\\_Circular/AC\\_3-1.pdf](https://www.faa.gov/documentLibrary/media/Advisory_Circular/AC_3-1.pdf)

genügt es allerdings, wenn die Zustellungsbevollmächtigte Person erwachsen ist, also 18 Jahre oder älter ist.

**g) Mögliche US-Agent for Service**

Neben berufsmässigen Vertretern, wie Anwälte oder Treuhänder in den USA, bieten weiter verschiedene Dienstleister wie FAA Mail Agent ([www.faamailagent.com](http://www.faamailagent.com)), FAA-Mailweiterleitungsdienst ([www.faamailforwarding.com](http://www.faamailforwarding.com)) Valiair ([www.valiair.com](http://www.valiair.com)); Qualit Air ([www.qualitair.com](http://www.qualitair.com)) entsprechende Dienstleistungen an.

Die Aufzählung ist ohne Anspruch auf Vollständigkeit. Suchen Sie im Internet mit «US Agent for Service».

**h) Wie erfolgt die Meldung des US Agent for Service an die FAA**

Die Meldung des Vertreters erfolgt – ähnlich wie bei der Beantragung eines FAA Medicals – über die entsprechende offizielle FAA-Seite, hier die «U.S. Agent for Service (USAS)»-Seite

<https://usas.faa.gov/disclaimer>

wo sie sich zuerst registrieren müssen.

Dabei bleibt bei der FAA zur entsprechenden Lizenz nach wie vor die physische Wohnadresse des Lizenzinhabers hinterlegt; nur der Agent for Service, die Zustelladresse ändert, und dies bei der «USAS»-Seite der FAA

**i) Der Link zum entsprechenden Advisory Circular**

Für weitere Details siehe dazu auch den Link zum Advisory Circular

[https://www.faa.gov/regulations\\_policies/advisory\\_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1042728](https://www.faa.gov/regulations_policies/advisory_circulars/index.cfm/go/document.information/documentID/1042728)

Zürich im Februar und März 2022 / ergänzt in Zug, im April 2025