

---

2020.07.13 / aktualisiert 2021.11.29 (Dr.iur. / Ing. ETH Philipp Perren, Rechtsanwalt)

**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 wohl, dass ein US-Flugzeug im Ausland innerhalb eines Staates auch mit einer Lizenz desjenigen Staates geflogen werden darf, in welchem es stationiert ist. Beachten Sie aber, dass im EASA Gebiet nur der Ausstellungsstaat und nicht der ganze EASA Raum gilt.

Ein in der Schweiz stationiertes US-Flugzeug kann also innerhalb der Schweiz mit einer vom BAZL ausgestellten Lizenz geflogen werden. Solange Sie mit der Schweizer Lizenz fliegen, was ausschliesslich im Schweizer Luftraum zulässig ist, müssen Sie nur die Schweizer Recency und Gültigkeitsvoraussetzungen erfüllen. Sobald Sie aber das Flugzeug gestützt auf die Based-On Lizenz fliegen, also über den Schweizer Luftraum hinaus, müssen die Recency und Gültigkeitsvoraussetzungen der Schweizer Lizenz und auch der FAA Based-On Lizenz erfüllt sein, was bei der FAA ein Biannual voraussetzt.

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. entsprechendes Medical verfügen muss und die entsprechenden

---

Voraussetzungen für Validity und Currency (dazu gehört namentlich das Biannual) 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 Flugzeuge 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 könnte, 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. Eine solche Based-On Lizenz wird nur als 'Private Pilot Licence' erteilt und ist – unabhängig davon ob die zugrundeliegende Lizenz eine Erweiterung für IR enthält – nur für VFR Flüge gültig. 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, 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, 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.

Damit ein Pilot mit einer FAA-Lizenz, welche auf seiner schweizerischen Lizenz basiert, nach Instrumentenflugregeln fliegen darf, muss auch in seiner Foreign Based FAA License die IR-Berechtigung eingetragen sein. Dieser Eintrag erfolgt aber nur, wenn der Pilot in den USA selbst eine entsprechende IR-Theorieprüfung abgelegt hat. 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.

---

<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, ..."

### 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.

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 wäre aber wohl weder im Einklang mit den ICAO Vorschriften noch mit den EU-Gesetzen und würde 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 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 geltend gemacht werden, wenn eine gültige US-Lizenz vorhanden ist.<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;

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

Die FAR erlauben es einem zivilen<sup>7</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>8</sup> Es ist deshalb 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.

Ein IRI mit einer vom BAZL ausgestellten Lizenz darf also in der Schweiz IR-Ausbildung auf US-Flugzeugen durchführen, aber keine Bewilligungen erteilen oder die IR-Ausbildung als abgeschlossen erklären; im übrigen EASA-Raum darf er nur dann IR-Ausbildung auf einem US-Flugzeug erteilen, wenn in seiner Foreign Based FAA License die IR-Erweiterung und die IRI-Berechtigung eingetragen sind und auch alle übrigen Voraussetzungen wie biannual check erfüllt sind.

Ein IRI mit einer vom BAZL ausgestellten Lizenz darf also in der Schweiz und im Schweizer Luftraum IR-Ausbildung auf US-Flugzeugen durchführen, aber keine Bewilligungen erteilen oder die IR-Ausbildung als abgeschlossen erklären.

---

<sup>7</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>8</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.