

2023.04.13

(RA Dr. iur. / Dipl. Masch. Ing. ETH Philipp Perren)

In Ergänzung zu FFAC FAQ 033 zum Fliegen von N-registrierten Flugzeugen:

Welche Lizenz ist nötig, um in der Schweiz ein ausländisch registriertes Flugzeug (regelmässig oder bloss vorübergehend) fliegen zu dürfen?

Executive Summary

Auch hier gilt grundsätzlich gemäss ICAO "*licence must match tail number*".

Dies gilt auch für bloss gelegentliche oder einmalige Flüge.

Einzig für in EASA-Staaten immatrikulierte Flugzeuge gilt eine Schweizer FCL-Lizenz uneingeschränkt, da eine Schweizer Lizenz in allen EASA-Staaten als validiert gilt. Weiter lässt die FAA zu, dass im Ausland stationierte US-Flugzeuge innerhalb des Stationierungsstaates mit einer Lizenz des Stationierungsstaates geflogen werden dürfen.

Der Grundsatz

Es gilt der Grundsatz: *Licence must match tail number*.

Allerdings hat die EASA dies offenbar als derartige Selbstverständlichkeit angesehen, dass dieser Grundsatz in den EASA-Regularien nirgends explizit Eingang gefunden hat. Der Grundsatz gilt aber dennoch, allenfalls indirekt über den Annex I der ICAO.

Eine Regelung, wie die amerikanische Gesetzgebung in den FAR (Federal Aviation Regulation) kennt, wonach ein im Ausland stationiertes Flugzeug innerhalb des ausländischen Staates, wo es stationiert ist, auch mit einer Lizenz des Stationierungsstaates geflogen werden darf, kennt die EASA nicht. (Vgl. dazu das FFAC FAQ 033 Welche Lizenz ist nötig um ein in USA registriertes Flugzeug in der Schweiz / in Europa / in den USA fliegen zu dürfen?)

Es bedarf also zum Fliegen eines EASA-registrierten Flugzeuges innerhalb der EASA, immer einer entsprechenden EASA-Lizenz (oder einer Validierung der ausländischen Lizenz, wobei die Behörde im Einzelfall entscheidet, was sie für eine Validierung einer Lizenz verlangt).

Dies gilt auch genau gleich, falls ein EASA-registriertes Flugzeug im EASA-Ausland stationiert ist. Auch diesbezüglich kennt die EASA keine analoge Erleichterung wie die FAA, dass ein im EASA-Ausland stationiertes EASA-Flugzeug auch mit einer Lizenz des Stationierungslandes geflogen werden könnte. Es braucht immer eine EASA-Lizenz, auch für einen einzigen Flug.

EASA immatrikulierte Flugzeuge

Einzig für in EASA-Staaten immatrikulierte Flugzeuge gilt eine Schweizer FCL-Lizenz, da dies eine EASA-Lizenz darstellt. Mit einer Schweizer FCL-Lizenz dürfen Sie also jedes in der EASA registrierte Flugzeug fliegen, für das Sie die entsprechenden Berechtigungen in der Schweizer FCL-Lizenz eingetragen haben, also z.B. ein deutsches, französisches oder

auch ein norwegisches, bulgarisches, litauisches oder lettlandisches etc. Das ändert nota bene nichts am Grundsatz «Licence must match Tail Number» - denn Ihre vom BAZL ausgestellte FCL-Lizenz ist (anders als die nationalen UL-Lizenzen!) eine EASA-Lizenz. Nämlich eine «*Flight Crew Licence ... issued in accordance with Part-FCL*», wie Sie auf der Lizenz lesen können. Die nationale UL-Lizenz dagegen ist eine nationale Schweizer Lizenz «*National Flight Crew Licence ... issued in accordance with VABFP (SR 748.222.1)*». um ein ausländisch (z.B. französisch) registriertes UL im Registerstaat fliegen zu dürfen, brauchen Sie grundsätzlich eine Lizenz des Registerstaates. Die Schweizer UL-Lizenz, die keine EASA-Lizenz ist, gilt also dort an sich nicht. Ob der Registerstaat diesbezüglich aber Erleichterungen analog der oben erwähnten FAA Regelung kennt, bestimmt der Registerstaat¹.

Achtung Zoll!

Achten Sie immer, wenn Sie ein ausländisch immatrikuliertes Flugzeug fliegen auf die zollrechtlichen Vorschriften und fliegen Sie mit einem ausländisch registrierten Flugzeug ohne vorgängige detaillierte Abklärungen nicht in Ihren Wohnsitzstaat ein – andernfalls riskieren Sie, dieses importieren zu müssen!

Validierung / Umschreibung ausländischer Lizenzen und Eintragung ausländischer Type Ratings in EASA Lizenzen

Es gibt es verschiedene Varianten, wie eine ausländische Lizenz validiert (kurzfristige Anerkennung) oder umgeschrieben werden kann.

Für die (erleichterte) Umschreibung einer FAA-Lizenz gelten in der EASA die TIP-L Vorschriften («*EASA-FAA Technical Implementation Procedures-Licensing*»), die als Erleichterungen gedacht waren.

<https://www.easa.europa.eu/en/easa-faa-technical-implementation-procedures-licensing-tip-l>

Die Schweiz hat verschiedene Regelungen für *Third Country Licences* und für *BASA – FAA Licences* (Bilateral Aviation Safety Agreement), die sie parallel zu den EASA – FAA TIP-L abgeschlossen bzw. in Kraft gesetzt hat, wobei der Abschluss des entsprechenden Staatsvertrages m.W. noch aussteht. Bis zum Abschluss wird unter denselben Voraussetzungen eine Validierung ausgestellt. Diese Validierung wird in eine Lizenz konvertiert sobald das Abkommen in Kraft ist.

Alles zu finden unter:

<https://www.bazl.admin.ch/bazl/en/home/personal/flugausbildung/pilot.html>

¹ Offen ist sogar, ob ein ausländischer Staat akzeptiert, dass ein Schweizer UL in seinem Hoheitsgebiet mit einer Schweizer UL-Lizenz geflogen werden darf. Da es sich nicht um ICAO-Fluggeräte handelt, gilt der Grundsatz «Licence must match tailnumber» hier nicht wirklich, auch wenn es bei den meisten Staaten der Praxis entspricht.

Daneben gibt es noch die Möglichkeit der kurzfristigen Validierung einer ausländischen Lizenz für maximal 28 Tage pro Jahr.

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/en/dokumente/Fachleute/Ausbildung_und_Lizenzen/Ausbildung_und_Pruefungen/Checklisten/validation_28_days_per-year.pdf.download.pdf/Checklist%20Certificate%20of%20validation%2028%20days%20per%20year.pdf

Und schliesslich ist es für Träger einer EASA-Lizenz auch noch möglich, ein allfälliges in einem Drittstaat erworbenes Class- oder Type-Rating, mit einer Limitierung ausschliesslich auf solche in diesem Drittstaat immatrikulierten Luftfahrzeuge, in der EASA Lizenz eintragen zu lassen. Formular 69.979: Issue of a 3rd country ICAO class or type rating restricted to aircraft registered in that 3rd country.

https://www.bazl.admin.ch/dam/bazl/de/dokumente/Fachleute/Ausbildung_und_Lizenzen/sbfp_formulare/conversion_3rd_country_rating_restricted.pdf.download.pdf/69.979%20Issue%20of%20a%203rd%20country%20ICAO%20class%20or%20type%20rating%20restricted%20to%20aircraft%20registered%20in%20that%203rd%20country.pdf

Aber wie oben bereits erwähnt: Von diesen Sonderfällen abgesehen braucht es auch für einen einzigen Flug mit einem EASA bzw. schweizerisch immatrikulierten Luftfahrzeug in der EASA und der Schweiz immer entweder eine Validierung oder eine entsprechende EASA bzw. eine Schweizer Lizenz.

Alles – wie immer – ein gutes Stück komplizierter als in den USA....