

# Eine heimatlose Lizenz?

## «Based on»-Lizenz Umwandlung in EASA-Lizenz mit Hürden

**D**ie Tage der sogenannten «based-on»-Lizenz sind gezählt. Sie sollen in eine EASA-Lizenz umgewandelt werden. Damit verbunden ist für PPL-Lizenzträger jedoch die Auflage, Theorieprüfungen und Skill-Tests zu absolvieren. Ein Umstand, der bei Betroffenen Unverständnis auslöst. Seit der Einführung der «based-on»-Lizenzen kam bei Piloten kaum je die Frage auf, was für eine Lizenz sie eigentlich in Händen halten. Das Schweizer Luftrecht erwähnt die «based-on»-Lizenz nirgends. Es bestand auch nie eine Veranlassung dazu, der Frage tiefer auf den Grund zu gehen – bis die Tragweite der vom Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL) verlangten Auflage für die Umwandlung in eine EASA-Lizenz klar wurde: Inhaber einer «based-on»-PPL-Lizenz müssen für deren Umschreibung eine Theorieprüfung im Fach 30 (Flight Performance and Flight Planning) und im Fach 40 (Human Factors) sowie einen Skill-Test ablegen.

Einige Piloten, welche noch nicht im Besitz einer umgewandelten Lizenz sind, fühlen sich brüskiert über die Notwendigkeit eines solch aufwendigen Verfahrens. Es könne nicht sein, so argumentieren sie, dass man mit einer «based-on»-Lizenz schlechter gestellt werde als mit einer schweizerischen ICAO-Lizenz oder gar mit einer FAA-Lizenz. Sie wandten sich an Philip Bärtschi, Rechtsanwalt des Aero-Club der Schweiz. Bärtschi stellt die Auflage des BAZL infrage: «Schweizerische ICAO-Lizenzen machen keine zusätzlichen Theorieprüfungen notwendig. Und FAA-Lizenzen können durch Bestehen der Fächer Luftrecht und Menschliches Leistungsvermögen in eine EASA-Lizenz umgewandelt werden.» Für ihn stellt sich deshalb die Frage: Worauf stützt sich die Auflage des BAZL für die Umwandlung der «based-on»-Lizenzen?

### «Dauervalidierung»

Wer im ICAO-Lizenzsystem als Inhaber einer ICAO-Lizenz Luftfahrzeuge eines anderen Registerstaates führen will, habe zwei Möglichkeiten, betont das BAZL auf Anfrage. Erstens: Er kann eine zweite Lizenz im Registerstaat erwerben. Zweitens: Er kann seine Drittstaatenlizenz durch den Registerstaat validieren lassen. Eine solche Validierung sei nach ICAO (und auch JAA oder EU/EASA) jeweils nur für begrenzte Zeit möglich (normalerweise ein Jahr) und setze voraus, dass die Erstlizenz während der ganzen Zeit im Staat der Erstlizenz gültig hat und erneuert wird. Auf Begehren aus Luftfahrtkreisen habe das BAZL auf nationaler Ebene vor vielen Jahren in seiner Validierungspraxis wesentliche Erleichterungen rund um die Validierung von ICAO-Lizenzen eingeführt: So wurde die Gültigkeitsdauer der Validierungen nicht mehr begrenzt und das Erfordernis der dauernden Gültigkeit der Erststaatenlizenz nicht mehr verlangt. Damit entstand laut BAZL eine Dauervalidierung, die sogenannte «based-on»-Lizenz. Das BAZL hält weiter fest: «Es handelt sich dabei aber nicht um eine Lizenz, sondern nur um eine sehr stark erleichterte Validierung. Der Erwerb einer originären Lizenz des Register-

staates richtete und richtet sich daher in jedem Fall nach den Vorschriften für Drittstaatenlizenzen, sei es in der ICAO, in der JAA oder in der EU/EASA. Weder die ICAO noch die JAA oder die EU/EASA kannten oder kennen einen erleichterten Lizenzerwerb aufgrund einer Validierung.»

### Drittstaatenlizenz oder Schweizer Lizenz?

Laut BAZL handelt es sich bei der «based-on» weder um eine Drittstaatenlizenz, welche die Schweiz durch Umwandlung oder Validierung anerkennt, noch um eine Schweizer Lizenz und ebenso wenig um eine eigenständige Drittstaatenlizenz. «Die Ausstellung der «based-on» beruhte ursprünglich auf der Tatsache, dass eine gültige ausländische Lizenz vorgelegt wurde. Das bedeutet, dass die zugestanden Berechtigungen ihre Grundlage in einer ausländischen Lizenz haben, zugestanden über deren Gültigkeitsdauer. Eine eigenständige Schweizer Lizenz wurde den Inhabern einer «based-on» nie vergeben.» Es handle sich bei der Validierung lediglich um eine formelle Anerkennung von Berechtigungen, die durch eine ausländische Behörde zugestanden worden sind. Und: «Der Inhaber einer Validierung ist sehr wohl Inhaber einer Lizenz – nämlich jener aus seinem Heimatstaat», häfft das BAZL fest.

«Damit sind wir wieder beim Ausgangspunkt angelangt: die «based-on»-Inhaber halten vermutlich ausnahmslos eine gültige Drittstaatenlizenz, beispielsweise der FAA, womit aber eine deutlich einfachere Umschreibung durch Erfüllen der Fächer Luftrecht und Menschliches Leistungsvermögen möglich sein sollte», folgert Bärtschi. Zwar wäre eine gültige FAA-Lizenz als Basis für die Erneuerung einer «based-on» gemäss BAZL nicht notwendig. Bestehe aber noch eine aktive FAA-Lizenz, dürfe der Inhaber eine direkte Umwandlung vornehmen und auf eine Prüfung im Fach Flight Performance und Flight Planning verzichten. «Damit wäre lediglich noch das Fach 40 (Human Factors) sowie das Fach 10 (Luftrecht) abzulegen, was einen deutlich kleineren Aufwand nach sich zieht», meint Bärtschi.

### Ungelöstes Problem für Berufspiloten

Philip Bärtschi ortet ein weiteres Problem: «Für Berufspiloten mit einer «based-on»-Lizenz wird die unerfreuliche Situation erst dann gelöst sein, wenn das BAZL die «based-on»-Lizenz als anerkennt, was sie meiner Meinung nach ist: Eine schweizerische Lizenz. Nur dann kann verhindert werden, dass Berufspiloten für die Umschreibung nochmals eine aufwendige Theorieprüfung ablegen müssen.» Bärtschi vertritt die Auffassung, dass erfahrenen Piloten mit der Umwandlung von «based-on» in eine EASA-Lizenz unnötig neue Pflichten auferlegt werden: «Wollen Berufspiloten ihre Lizenz behalten, müssen sie nun zusätzliche Prüfungen ablegen.» Er appelliert deshalb an das BAZL, Ermessensspielräume in dieser Sache zugunsten der Piloten auszunützen. **wy**