

2024.04.04

Ist der Einsatz eines im Ausland immatrikulierten Luftfahrzeuges in einer Schweizer Flugschule möglich?

Problematik

Damit eine Flugschule Piloten ausbilden darf, muss sie die Voraussetzungen für eine Bewilligung nach Art. 26 der [Luftfahrtverordnung \(LFV\)](#) bzw. [EU VO Nr. 1178/2011](#) und [EU VO Nr. 2015/340](#) erfüllen. Die früher konkret (und viel verständlicher) in Art. 27 LFV aufgelisteten Voraussetzungen wurden per 1.1.2019 aufgehoben; dazu gehört insbesondere auch Art. 26 Abs. 2bis, wonach für die Verwendung von Luftfahrzeugen, die nicht im schweizerischen Luftfahrzeugregister eingetragen sind, das BAZL die Bewilligung im Einverständnis mit der Oberzolldirektion und dem Registerstaat erteilt. Daraus kann aber nicht gefolgert werden, dass im Ausland immatrikulierte Luftfahrzeuge jetzt problemlos in einer Schweizer Flugschule eingesetzt werden können. Vielmehr gilt nun [ORA.ATO.135 von EASA Annex VII](#), wonach jede Approved Training Organisation (ATO) eine Flotte geeigneter Schulluftfahrzeuge oder FSTDs einsetzen muss, die für die angebotenen Ausbildungslehrgänge angemessen ausgerüstet sind. Die Luftfahrzeugflotte muss aus Luftfahrzeugen bestehen, die alle Anforderungen der [EU VO 2018/1139](#) erfüllen. Zudem muss das BAZL weiterhin die Verwendung der Luftfahrzeuge für die Ausbildung in der ATO zulassen. Dies wird aber nur geschehen, wenn das Luftfahrzeug dem BAZL als Schulflugzeug gemeldet wird und ordnungsgemäss in der Schweiz verzollt ist. Im Falle einer Declared Training Organisation (DTO) besagen die Regeln der EASA, dass die Behörde, die verwendeten Flugzeuge genehmigen muss.¹ Damit besteht für die Verwendung von Luftfahrzeugen, die im Ausland immatrikuliert sind, kein Unterschied zwischen ATO und DTO.

Gesetzliche Grundlage

Gemäss der Zollgesetzgebung muss jede Ware (auch ein Flugzeug), welche in die Schweiz gebracht wird, verzollt werden.² Diese Regelung gilt gleichermassen im Ausland. Der Grund liegt darin, dass ein Flugzeughalter sein Flugzeug nicht einfach am günstigsten Ort zulassen kann.

Damit ist jedoch nicht gemeint, dass z.B. ein deutscher Pilot mit seinem Flugzeug nicht in die Schweiz reisen darf. Solche Flüge kann er rechtmässig allein an Bord oder auch mit im Ausland zugestiegenen Passagieren unternehmen. Illegal ist es jedoch, Passagiere in der Schweiz in ein im Ausland registriertes Luftfahrzeug zusteigen zu lassen und dann innerhalb der Schweiz zu befördern (sog. Kabotage gemäss Art. 7 des [Übereinkommens über die internationale Zivilluftfahrt](#)); in solchen Fällen wird das Luftfahrzeug beschlagnahmt, bis die resultierende Zollrechnung beglichen ist.

Verwendung eines im Ausland registrierten Luftfahrzeuges innerhalb einer Schweizer Flugschule

Möchte eine Flugschule ein nicht in der Schweiz registriertes Luftfahrzeug betreiben, muss dieses entsprechend den geltenden Vorschriften im Zollgesetz geschehen.

¹ EASA Part FCL GM1 DTO.GEN.240 - GM1 DTO.GEN.240 Training aircraft and FSTDs.

² Zollgesetz Art. 7 Grundsatz: Waren, die ins Zollgebiet oder aus dem Zollgebiet verbracht werden, sind zollpflichtig und müssen nach diesem Gesetz sowie nach dem Zolltarifgesetz veranlagt werden.

Die Zollgesetzgebung ermöglicht den temporären und oder auch dauerhaften Einsatz eines im Ausland registrierten Luftfahrzeuges in der Schweiz unter den nachfolgend beschriebenen Voraussetzungen.

Eine Flugschule, welche ein im Ausland registriertes Flugzeug dauerhaft in der Schweiz verwenden möchte, muss nachweisen, dass das betreffende Luftfahrzeug vorschriftsgemäss in die Schweiz eingeführt und verzollt wurde. Dazu gehört auch die Mehrwertsteuer mit einem Satz von 8.1% (seit 1.1.2024).

Ist lediglich ein temporärer Einsatz geplant, ist es möglich beim zuständigen Zollamt eine Bewilligung für den vorübergehenden Einsatz zu beantragen.

In jedem Fall ist es ratsam, den Einsatz zusammen mit der zuständigen Zoll-Dienststelle zu besprechen und zu planen.

Alpeneinweisung mit ausländischem Pilot oder ausländischem Luftfahrzeug

Wenn ein ausländischer Pilot mit seinem Flugzeug z.B. in der Schweiz mit einem Schweizer Fluglehrer eine Alpeneinweisung machen möchte, ist dies auf Basis des sog. Istanbul Übereinkommens³ (SR 0.631.24) ohne weitere Formalitäten möglich.

Wohnsitzwechsel des Halters

Möchte beispielsweise ein deutscher Flugzeughalter in der Schweiz Wohnsitz nehmen und hier sein in Deutschland registriertes Flugzeug verwenden, dann verstösst er ohne Verzollung seines Luftfahrzeugs gegen Art. 7 des Zollgesetzes. Unter bestimmten Voraussetzungen (Übersiedlung) ist es dennoch möglich ein Flugzeug für eine begrenzte Zeit in der Schweiz zu betreiben. Dies muss jedoch im Einzelfall mit der Zollbehörde geklärt werden.

Fazit betreffend Einsatz im Ausland immatrikulierter Luftfahrzeuge in Flugschulen

- Der Einsatz eines im Ausland registrierten Flugzeuges in einer schweizerischen Flugschule ist nur unter bestimmten Voraussetzungen gestattet.
- Ausschlaggebend ist der Wohnort des Betreibers eines Luftfahrzeuges und nicht die Nationalität.
- Einzelne Flüge mit Fluglehrer (Alpeneinweisung) können formlos gemacht werden (siehe Text).
- In der Praxis empfiehlt es sich, mit den Zoll-Spezialisten der Dienststelle Zürich-Flughafen Kontakt aufzunehmen.
- Auf der Flugzeugliste aufgeführte Flugzeuge resp. deren Halter müssen je nach Flugschulart (ATO / DTO) die Vorgaben für die Wartung erfüllen. Ein Nichteinhalten dieser Vorschriften kann im Schadensfall zu grossen Problemen mit der Versicherung führen.
- In jedem Fall sollte eine [Benützungsvereinbarung](#) erstellt werden. Das Vertragsverhältnis zwischen Eigentümer/Halter und Flugschule ist so für alle Parteien klar.

³ Systematische Rechtssammlung SR 0.631.24 Übereinkommen über die vorübergehende Verwendung (Istanbul Übereinkommen).