

# AXA erhöht ihre Luftfahrtversicherungspreise um 15 Prozent Folge von mehr Unfällen

Der enorme Anstieg der 2017 und 2018 tödlich verlaufenen Flugunfälle in der Schweiz wirkt sich auf die Versicherungsprämien aus. AXA erhöht ihre Preise ab April 2019 um durchschnittlich 15 Prozent im Bereich der Kolben- und Elektromotorflugzeuge. Dies nachdem in den vergangenen zehn Jahren die Marktprämien stetig gesunken waren.

Report von Hansjörg Bürgi

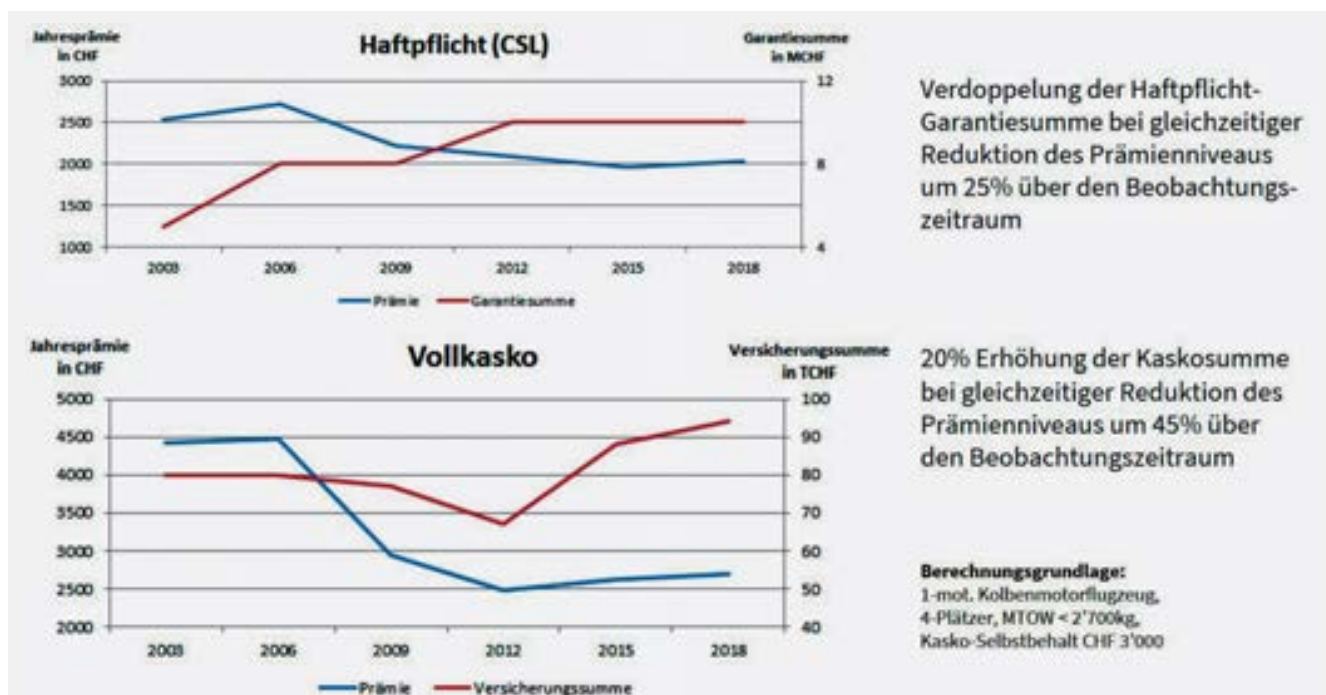
Gemäss der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle SUST ereigneten sich 2016 in der Schweiz nur zwei Flugunfälle mit Todesfolge, die insgesamt drei Opfer forderten. 2017 kamen dagegen elf Personen bei sechs Abstürzen ums Leben. 2018 geht gar als schwärzestes Jahr seit 2001 in die Schweizer Luftfahrtgeschichte ein: Bei acht Flugunfällen verloren insgesamt 35 Menschen ihr Leben, 20 davon beim Absturz der Ju-52. Zudem gab es in den vergangenen zwei Jahren auch mehr Schadensfälle in der schweizerischen General Aviation, weil aufgrund des guten Wetters im Sommer schlicht mehr geflogen wurde.

Die oben erwähnten Unfälle ereigneten sich ausschliesslich im Sichtflug. Die Sicherheitsrate des weltweiten Luftverkehrs und der Busi-



Foto hib

Michael Maier, Manager Aviation Swiss Market bei der AXA, kennt das Luftfahrtversicherungsgeschäft bestens.



# DROHNEN

## Warten auf Regulierung

Die AXA versichert auch Drohnen. Analog früherer Lösungen für **Modellflieger** können Kunden die Drohnen mit einem Zusatz in ihre Privat- oder Betriebshaftpflichtversicherung einschliessen lassen. Grössere Drohnen benötigen aber eine Luftfahrzeugversicherung. Man warte sehr auf das Regelwerk für Drohnen, welches für den Sommer 2019 angekündigt sei, ergänzt Michael Maier. Damit wird dann auch die **Schadensregulierung** für die Versicherer erleichtert. Die AXA hat sich global und national sehr mit dem Thema Drohnen auseinandergesetzt.

ness Aviation war auch in den vergangenen beiden Jahren sehr hoch. Das gelte leider nicht für die Kleinaviatik und nur teilweise für die Helikopterfliegerei, erwähnt Michael Maier, Manager Aviation Swiss Market bei der AXA. Nach der Auflösung der Pools für Luftfahrtversicherungen in der Schweiz sind in den vergangenen 13 Jahren die Prämien laufend gesunken, durchschnittlich um 35 Prozent als Folge der Marktöffnung. Die Schadenentwicklung im Bereich der Kleinaviatik ist aber nicht im gleichen Verhältnis zurückgegangen, sondern im Gegenteil gar angestiegen und dies in den letzten beiden Jahren massiv.

Die AXA, welche als Marktführerin über 50 Prozent der Flugzeuge der schweizerischen General Aviation versichert, spürt diesen Trend besonders stark. «Wir haben die vergangen 13 Jahre untersucht und aufgrund einer Analyse

festgestellt, dass das Prämien-Schaden-Niveau heute nicht mehr stimmt. Deshalb sehen wir uns zu einer Preiserhöhung gezwungen», hält Michael Maier fest. Gegenüber dem tieferen Prämienniveau ist die Anzahl der von der AXA bearbeiteten Schadensfälle in den vergangenen 20 Jahren gleichgeblieben, mit steigenden Kosten von Jahr zu Jahr. Die AXA will aber ihrer Strategie, sämtliche Flugzeuge zu versichern, weiterhin treu bleiben und nicht einzelne Klassen von Versicherten mit viel höheren Prämien belasten oder sie sogar gar nicht mehr versichern.

## Kein roter Faden

Die AXA konnte bei der Analyse der Schadensfälle der vergangenen 13 Jahre (siehe Grafik) keinen «roten Faden» feststellen. Es seien junge und erfahrene Piloten, alte und neue Flugzeuge betroffen, allerdings spielen das Wetter und die anspruchsvolle Schweizer Topografie bei vielen Unfällen eine entscheidende Rolle, hält die AXA fest. Michael Maier fällt aber die Massierung der Unfälle in der Schweiz im Vergleich zum übrigen Europa in den letzten Jahren auf.

Aufgrund dieser Erkenntnisse hat sich die AXA im Bereich der Kolben- und Elektromotorflugzeuge für eine generelle Prämienenerhöhung entschieden, um durchschnittlich 15 Prozent, notwendig wären eigentlich 30 bis 40 Prozent. Die Kunden werden in den nächsten Wochen angeschrieben. Die neuen Prämien werden dann ab dem 1. April 2019 auf den regulären Ablauf bestehender Policen oder für Neugeschäfte wirksam. AXA ist sich bewusst, dass sie damit auch einen Teil ihrer Kunden verlieren kann, ist jedoch zuversichtlich, dass die Dienstleistungen ihres guten Gesamtproduk-

tes mit dem hohen Servicelevel bei Vertragsabschluss und insbesondere im Schadensfall die Kunden weiterhin überzeugen. Zudem wird auch erwartet, dass die anderen Luftfahrtversicherer ihre Preise nach oben anpassen werden.

## Neue Materialien und Regeln

Doch nicht nur die gestiegene Anzahl der Unfälle verteuert die Versicherungen, sondern auch der Gebrauch von neuartigen Materialien bei gewissen Flugzeugen. Der Reparaturaufwand und die daraus folgenden Kosten sind weit höher als bei herkömmlichen Maschinen.

Als weiteren Grund für die Preiserhöhung nennt AXA die neuen EU-Verordnungen für die Luftfahrt. Aufgrund derer wird eine Haftungsbegrenzung für private Flüge gegen Entgelt faktisch ausgeschlossen. Dies hat bei Unfällen mit Personenschäden zu deutlich höheren Kosten bei Haftpflichtschäden geführt. Bis 2005 konnten privat entgeltliche Flüge mit der Abgabe eines Tickets auf eine maximale Leistung aus der Passagierhaftpflicht von 72'500 Franken beschränkt werden. Bei gewerbmässigen Flügen betrug diese 500'000 Franken. Heute gelten 113'100 Sonderziehungsrechte (rund 200'000 Franken) für private Flüge gegen Entgelt als Obergrenze und 250'000 Sonderziehungsrechte (etwa 400'000 Franken) für kommerzielle Flüge. Besteht jedoch ein Verschulden, beispielsweise durch den Piloten, dann gilt eine nach oben unbegrenzte Haftung (siehe Grafik). Damit erklärt sich der massive Anstieg der Schadenskosten bei den Versicherern. Da gleichzeitig noch die Prämien reduziert wurden, ist klar, dass die Rechnung der AXA nicht mehr aufgeht. Michael Maier: «Wir haben nachgerechnet, dass wir bei der

Private Flüge		Gewerbmässige Flüge	
<b>Unentgeltliche Flüge</b> 	<b>Entgeltliche Flüge</b> 	<b>Unentgeltliche Flüge</b> 	<b>Entgeltliche Flüge</b> 
<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Unbeschränkte Haftung</b> nach Obligationenrecht (OR)</li> <li>– Geschädigter muss Verschulden beweisen</li> </ul>	<b>Haftung</b> nach LTrV/MÜ/(WA)* <ul style="list-style-type: none"> <li>– SZR 113 100 Kausalhaftung, darüber unbegrenzt (Verschuldensvermutung)</li> <li>– Exkulpationsmöglichkeit des Luftfrachtführers *(limitiert CHF 33 750)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>– <b>Haftung</b> nach MÜ i.V. mit EG Verordnung 889/2002 unbeschränkt und/oder je nach Abgangs- und Bestimmungs-ort nach Warschauer Abkommen allenfalls unter Mitwirkung Zusatz von Den Haag/Montreal-Agreements etc. (weltweit immer noch ca. 40 verschiedene Haftungssysteme)</li> </ul>	
<b>Kein Flugschein!</b>	<b>Abgabe eines Flugscheines!</b>	<b>Abgabe eines Flugscheines bzw. bei internationalen Flügen nach MÜ-Bestimmungen und EG-Verordnungen, Zugriff auf elektronische Beförderungsbedingungen!</b>	

LTrV = Lufttransportverordnung, MÜ = Montrealer Übereinkommen, WA = Warschauer Abkommen

## Versicherungsspezialist Daniel Gaus: «Auch international höhere Prämien»



Als Vorstandsmitglied und Versicherungsspezialist der Aerosuisse nimmt Daniel Gaus (Bild) von **Global Aerospace** zur aktuellen Lage Stellung: Die Zivilluftfahrtstatistik des BAZL für das Jahr ist zwar noch nicht publiziert, doch in Bezug auf Unfälle bleibt gewiss der **Absturz der Ju-52 HB-HOT** am 4. August 2018, bei

welchem alle 20 Insassen ums Leben kamen, noch länger in Erinnerung. Denn es handelt sich nicht nur um einen der schwersten Flugunfälle der Schweizer Zivilluftfahrt der letzten zehn Jahre, sondern wirft sowohl von Experten als auch Betroffenen Fragen zur effektiven Schadenursache auf.

Oft sind verschiedene Faktoren für ein Unglück massgebend, daher werden wohl erst die abschliessenden Ermittlungen der Schweizerischen Sicherheitsuntersuchungsstelle (SUST) die meisten Fragen beantworten können. Ob ältere oder in diesem Fall **nostalgische Luftfahrzeuge** überhaupt noch lufttüchtig seien und geflogen werden sollen, ist eine nachvollziehbare Fragestellung. Sie zielt jedoch auf eine Verallgemeinerung ab, welche zum heutigen Zeitpunkt zumindest statistisch keineswegs tragbar scheint.

Allerdings wird 2018 aufgrund von weiteren tragischen Unfällen mit Flugzeugen der **Sport- und Freizeitfliegerei** die bereits in 2017 angestiegene Jahresbilanz der Anzahl tödlich verunfallter

Personen deutlich überschritten. Hat dies was zu bedeuten? Nun, die Auswertung von statistisch erfassten Beobachtungen und Zahlen gehört auch zum Aufgabenfeld der Luftfahrtversicherer, welche damit regelmässig ihre Tarife und Richtlinien überprüfen und wo nötig anpassen.

Der eine oder andere negative Trend der Unfallhäufigkeit mag den Markt kurzfristig glücklicherweise nicht zu beeinflussen und die Prämien in die Höhe zu treiben, doch der Ausblick von Branchenkennern lässt aufhorchen. Mit Blick über die Landesgrenzen hinweg haben diverse Versicherer im letzten Jahr begonnen, bei anstehenden Vertragserneuerungen die Prämien anzupassen.

Eine kleine Anzahl von Versicherungsanbietern (vorab sogenannte Lloyd's Syndikate) haben 2018 sogar ihr aktives Geschäft eingestellt. Mit **weniger Anbietern** verknüpft sich der Wettbewerb. So kann es ähnlich wie bei der Krankenversicherung soweit kommen, dass man selber zwar nie was hat oder hatte, doch trotzdem Prämienzuschläge in Kauf nehmen und die Schäden oder Leistungsbezüge anderer mittragen muss. Dies ist im Einzelfall zwar unverständlich, doch es erinnert uns Luftfahrer zumindest daran, dass es auch im Versicherungswesen eine gut funktionierende also **sicherheitsbewusste Gemeinschaft** braucht, welche statistische Ausreisser mit markanten Schadenereignissen auch in Zukunft finanziell mittragen wird.

*Daniel Gaus, Vorstandsmitglied der Aerosuisse*

[www.aerosuisse.ch](http://www.aerosuisse.ch)

Drohnenart	Haftpflicht-Obligatorium	Versicherungsmöglichkeiten AXA		
		Privathaftpflicht	Betriebshaftpflicht	Luftfahrt haftpflicht
Drohne mit Gesamtgewicht < 500gr	Nein	Versichert über <b>Grunddeckung</b>	Versichert über <b>Grunddeckung</b> beim Einsatz für den versicherten Betrieb	Keine Versicherungsmöglichkeit
Drohne mit Gesamtgewicht 500gr – 30 kg	Ja Zum Teil mit Bewilligungen durch BAZL	Versicherbar über <b>Zusatzdeckung 'Halte von Modellluftfahrzeugen'</b>	Versicherbar über <b>Zusatzdeckung 'Halte von Drohnen und Modellluftfahrzeugen'</b>	Versicherbar über eine separate <b>Luftfahrt-Versicherung</b> inkl. der Zusatzrisiken gemäss Bewilligungen durch das BAZL
Drohne mit Gesamtgewicht > 30 kg	Ja Mit Bewilligungen durch BAZL	Keine Versicherungsmöglichkeit	Keine Versicherungsmöglichkeit	Versicherbar über eine separate <b>Luftfahrt-Versicherung</b> inkl. der Zusatzrisiken gemäss Bewilligungen durch das BAZL

aktuellen Schadenssituation eigentlich das Prämienniveau von 2005 haben müssten.»

### Sich an die Regeln halten

Welchen Rat hat Michael Maier, damit sich weniger Unfälle ereignen? «Das Wichtigste ist, dass man sich an die regulatorischen Vorgaben hält, dass man mit einer Checkliste arbei-

tet und sich nicht auf die Routine verlässt. Man muss sich immer bewusst sein, dass man in der dritten Dimension unterwegs ist und welche Gefahren diese birgt. Demzufolge sind auch ein gutes Training und ein adäquates Verhalten als Pilot wichtig.»

Die AXA orientiert sich grundsätzlich an den Regelwerken der EASA und des BAZL und begrüsst, wenn diese sicherheitsrelevant sind. Al-

lerdings ist ihr auch klar, dass gewisse regulatorische Massnahmen aus dem kommerziellen Flugbetrieb unverändert in die General Aviation eingeflossen sind, was nicht immer zielführend war. Es gehe darum, die gesunde natürliche Abstufung zu finden, meint Michael Maier. Er bedauert auch sehr, dass viele Piloten das Fliegen aufgrund der zunehmenden Regeldichte aufgeben.