

«Prämien bleiben hoch»

Nicht nur die Zahl der Schadenfälle in der Schweiz, sondern auch das internationale Umfeld sei für die Erhöhung der Prämien von Luftfahrtversicherungen ausschlaggebend, das sagt auch Martin Accola. Er ist Inhaber und Verwaltungsratspräsident des Versicherungsbrokers Hudson Sky und selber Privatpilot.

Die Fragen stellte Hansjörg Bürgi

I Die diversen Flugunfälle der letzten Jahre in der Schweiz haben zu höheren Versicherungskosten geführt, ist eine Trendwende absehbar?

Der Versicherungsmarkt für die Luftfahrt wird schon seit mehreren Jahren massgeblich von einem internationalen Umfeld geprägt. Das gilt auch für die General Aviation. Daher sind nicht nur die Schadenfälle in der Schweiz für die Entwicklung der Prämien in der Schweiz massgebend. Die festzustellende Konzentration der Versicherungsgesellschaften (Fusionen/Übernahmen) hat die Anzahl verfügbarer Versicherer im Luftfahrtbereich eingeschränkt. Dieser Effekt wird noch dadurch verstärkt, dass sich einzelne Versicherer ganz aus dem Luftfahrtgeschäft zurückgezogen haben. Den relativ niedrigen Prämien der letzten Jahre stehen wachsende Schadenkosten gegenüber. Es ist daher nicht anzunehmen, dass die Prämien in absehbarer Zeit wieder günstiger werden. Eine Trendwende ist aus meiner Sicht nicht zu erwarten, es sei denn, dass neue grosse Versicherer auf den Markt drängen, die mit günstigeren Prämien ihr Portfolio auf- oder auszubauen versuchen. Die Versicherer sollten indessen diese Situation nicht dazu ausnützen, um die Prämienverluste der letzten Jahre in einem oder zwei Jahren zu kompensieren. Etwas mehr Augenmass wäre für alle verträglicher.

I Wie beurteilen Sie generell die Sicherheit in der Schweizer General Aviation und Helikopterfliegerei?

Ich kenne viele Firmen, die eine ausgeprägte Sicherheitskultur betreiben und «safety first» als Maxime leben, sowohl im technischen wie operationellen Bereich. Das gilt gleichermaßen für Operator von Flächenflugzeugen wie Helikopter-Unternehmen. Sicher gibt es immer schwarze Schafe, die den Profit vor die Sicherheit stellen. Das sind aber Einzelfälle und Aus-

nahmen. In der Regel sind es mehrere gleichzeitig auftretende ungünstige Faktoren, die zu schweren Unfällen führen. Öfters ist menschliches Versagen Ursache dafür, seltener sind es technische Mängel. Daher ist die permanente Schulung des Sicherheitsbewusstseins bei Piloten und Mitarbeitern eine ständige Herausforderung an die Führungskräfte der Unternehmen, aber auch für die privaten Piloten. Unfälle ereignen sich in der Luftfahrt genauso wie im Landverkehr; nur mit dem Unterschied, dass jeder Flugunfall zu einer Schlagzeile in den Medien führt. Dies kann leider den Eindruck erwecken, dass es um die Sicherheit in der Schweizer Luftfahrt nicht gut bestellt sei. Dieser Eindruck ist falsch.

«Unfälle ereignen sich in der Luftfahrt genauso wie im Landverkehr; nur mit dem Unterschied, dass jeder Flugunfall zu einer Schlagzeile in den Medien führt.»

I Welche Massnahmen sollten Ihrer Ansicht nach getroffen werden, um die Flugsicherheit in der Allgemeinen Luftfahrt zu erhöhen?

Nicht selten ist Zeitdruck ein Stressfaktor, der dazu beiträgt, dass es zu kritischen Situationen oder Unfällen kommt. Zu wenig Zeit zur gewissenhaften Vorbereitung oder Durchführung der Flüge. «Slow down» wäre angesagt, was aber oft im Widerspruch zu den kommerziellen Interessen oder dem zunehmenden Verkehr steht. Persönlich denke ich, dass es insbesondere eine Frage der Einstellung jedes einzelnen Piloten, Techniker und/oder Vorgesetzten ist, (sich) genügend Zeit einzuräumen, um die vorgesehenen Aufgaben zu erfüllen. Sicherheit fängt beim Einzelnen an. Unter Zeitdruck werden mehr Fehler gemacht, als unter stress-

freien Bedingungen. In der Luftfahrt kann dies bekanntlich fatale Folgen haben.

I Sehen Sie in Zukunft ein erhöhtes Risiko?

Als erhöhtes Risiko und besondere Herausforderung beurteile ich künftige Regelungen für Drohnen, die im Luftraum Golf operieren, damit es zu keinen weiteren schweren Vorfällen oder Kollisionen zwischen Drohnen und Helikoptern mehr kommt. Das gilt insbesondere, wenn diese «beyond visual line of sight» eingesetzt werden sollen. Beide bewegen sich im unkontrollierten Luftraum und wissen meistens nichts voneinander. Ein Zusammenstoss zwischen einer grösseren Drohne und einem Helikopter kann fatale Folgen haben.

I Die Regulationsdichte, insbesondere im Helibereich, nimmt laufend zu, hat dies auch die Sicherheit erhöht?

Nicht zwingend. Mehr Regeln bedeuten nicht automatisch mehr Sicherheit. Die ständige Anpassung oder Änderung der Regularien schafft auch Unsicherheit, objektiv und subjektiv. Objektiv, weil aufgrund ständig neuer Bestimmungen nicht sicher ist, ob alle (Piloten) davon Kenntnis erlangen und sich entsprechend verhalten, und subjektiv, weil die Beteiligten unsicher sind, ob sie alle neuen Regeln kennen, an die sie sich zu halten haben. «Weniger wäre oft mehr» gilt auch hier.

I Sie sind selber Pilot, ist Fliegen in der Schweiz herausfordernder als in anderen Ländern?

Jedes Land hat seine Eigenheiten und Herausforderungen. Mit Gewohntem umzugehen, ist weniger herausfordernd, als sich in unbekannte Sphären (Lufträumen und Landschaften) zu bewegen. Für einen ausländischen Piloten, der mit unseren Gegebenheiten nicht vertraut ist, kann die besondere Topographie mit hohen Bergen, unbekanntem lokalen Winden oder schnell wechselnden Wetterverhältnissen eine besondere Herausforderung sein, an

denen leider gelegentlich auch einheimische Piloten scheitern. Die im Vergleich zum Ausland engen räumlichen Verhältnisse erfordern stete Aufmerksamkeit, keine Frequenz zu verpassen, in keinen Luftraum ohne «Approval» einzufliegen, alle Regeln einzuhalten – schlicht keine Fehler zu machen. Auch die Dichte im Luftraum ist gross geworden, insbesondere um die Zentren. Die auffallend vielen Berichte der SUST zu gefährlichen Annäherungen im Luftraum lassen keine anderen Schlüsse zu. Von der vielgerühmten «Freiheit über den Wolken» ist – bis auf wenig Ausnahmen – nicht mehr viel übriggeblieben, leider.

◀ *Mehr Regeln bedeuten nicht automatisch mehr Sicherheit.*

! Worauf führen Sie den Rückgang der Pilotenanzahl in der General Aviation zurück und wie könnte man diese Entwicklung stoppen?

Ein grosser erster Aderlass an Nachwuchspiloten hat die Umstellung von der Fliegerischen Vorschulung auf Sphair zu verantworten. Die Fliegerische Vorschulung ermöglichte einer grossen Anzahl Junger Menschen das Fliegen zu erlernen. Jene, die bei der Luftwaffe keinen Platz fanden, standen der zivilen Luftfahrt als Nachwuchs zur Verfügung, diese fehlen heute. Früher waren Piloten Helden, etwas Aussergewöhnliches – es war ein Traumberuf für viele. Heute hat sich dieses Bild weitgehend gewandelt. Fliegen gehört zum Alltag, ist für die Mehrheit nicht mehr der «ultimative Kick», ausser für die wirklichen Enthusiasten, davon gibt es aber wohl zu wenige, um den Rückgang aufzufangen.

! Welche Versicherungsfälle bescheren Ihnen am meisten Arbeit?

Hudson Sky begleitet alle Schadenfälle unserer Kunden bis zum Abschluss. Wir veranlassen in Absprache mit den Versicherern (nach erfolgter Rettung) die weiteren Massnahmen. Es gibt einfachere und schwierigere Fälle. Immer dann, wenn der Sachverhalt, der zum Schaden geführt hat, nicht klar ist, können die Abklärungen zeitintensiv und aufwendig werden. Die gilt umso mehr, wenn sich der Fall im Ausland ereignet. Von der Versicherung unabhängige Experten untersuchen in deren Auftrag und erstatten Bericht mit entsprechenden Empfehlungen. Besonders aufwendig sind in der Regel Haftpflichtfälle, insbesondere wenn es um Personenschäden geht. Glücklicherweise haben wir kaum einen Fall, bei welchem die Frage der Versicherungsdeckung nicht ein-



Foto Hudson Sky

Martin Accola, Inhaber und Verwaltungsratspräsident des Versicherungsbrokers Hudson Sky.

deutig ist; es kann aber vorkommen, dass bei unklaren Verhältnissen Lösungen auf dem Verhandlungsweg gesucht werden müssen. Das kann sehr aufwendig sein und bedarf nicht selten – abgesehen von entsprechender Erfahrung – auch eines guten Fingerspitzengefühls, um für alle Beteiligten eine Lösung zu finden die «fair and reasonable» ist.

◀ *Immer dann, wenn der Sachverhalt, der zum Schaden geführt hat, nicht klar ist, können die Abklärungen zeitintensiv und aufwendig werden.*

! Was sind die Vor- und Nachteile von ausländischen Luftfahrtversicherungen?

Alle grossen Luftfahrtversicherer in der Schweiz haben ausländische Mutterhäuser. So gesehen sind (fast alle) Versicherer auch ausländische Luftfahrtversicherungen. Die Qualität der Versicherer entscheidet sich nach unserer Erfahrung nebst der bedürfnisgerechten Versicherungsdeckung an der (Dienst)Leistung, die

ein Versicherer im Schadenfall zu leisten bereit und in der Lage ist. Besonderen Wert legen wir dabei auf unabhängige Experten und spezialisierte Anwälte, die mitwirken, um Lösungen zu finden, die für Geschädigte, Versicherungsnehmer und Versicherer «fair and reasonable» sind. Bei ausländischen Versicherern ist das gewährleistet, weil sie kein eigenes Personal vor Ort haben und international erfahrene Experten mandatieren. Das will umgekehrt aber nicht heissen, dass die «inländischen Versicherer» keine gute Schadenerledigung anbieten. Um den ganzen Markt abdecken zu können, konzentrieren wir uns bei Hudson Sky deshalb nicht nur auf «lokale Versicherer», sondern beziehen immer auch ausländische Versicherer mit ein. Damit alle Versicherer auf derselben Grundlage zu gleichen Bedingungen offerieren, schreiben wir für alle Anbieter die Bedingungen auf der Grundlage einer Lloyds Standard Police vor und definieren bedürfnisgerecht den individuell benötigten Versicherungsschutz. Zunehmend sind wir gar auf nicht in der Schweiz domizilierte Versicherer angewiesen, um den Deckungsumfang zu 100 Prozent sicherzustellen, weil die «einheimischen Versicherer» nicht mehr bereit sind, das ganze Risiko zu tragen. +

www.hudson-sky.ch