

Luftfahrzeugkaskoversicherung

1. Übersicht

Die Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge ist essenziell für Flugzeughalter und -betreiber, um finanzielle Verluste durch Schäden oder Verluste des Flugzeugs abzudecken. Die Deckungsbedingungen und Ausschlüsse werden häufig durch standardisierte Klauseln der Aviation Insurance Clauses Group (AICG) definiert, insbesondere durch AVN 1C. Auch die auf dem deutschsprachigen Markt verfügbaren Wording basieren oft auf den Grundzügen von AVN 1C. Die folgenden Ausführungen berufen sich auf die von der Aviation Insurance Clauses Group veröffentlichten Wordings sowie gängigen Marktanpassungen.

2. Deckungsumfang

Die Kaskoversicherung ist eine All-Risk Versicherung, was bedeutet, dass alle Schäden gedeckt sind, welche nicht explizit ausgeschlossen worden sind. Ausgehend von der Grunddeckung umfasst die Kaskoversicherung die folgenden Deckungen:

Unfallbedingter Verlust oder Schaden: Der Versicherer zahlt für unfallbedingten Verlust oder Schaden am Flugzeug. Dies schließt ein, wenn das Flugzeug verschwindet und 60 Tage nach Flugbeginn ungemeldet bleibt; es gilt dann als Totalverlust.

Notfallkosten: Für gegen Flugrisiken versicherte Flugzeuge übernimmt der Versicherer auch angemessene Notfallkosten für die unmittelbare Sicherheit des Flugzeugs nach einem Schaden oder einer Notlandung. Dies beträgt typischerweise bis zu 10 % des versicherten Wertes des Flugzeugs.

Deckung während Boden- und Rollvorgängen: Die Police deckt das Flugzeug nicht nur während des Fluges, sondern auch am Boden und während des Rollens ab.

3. Ausschlüsse

Wie eingangs erwähnt handelt es sich bei der Kaskoversicherung um eine All-Risk Deckung und dementsprechend ist alles gedeckt, was nicht explizit ausgeschlossen ist. Daher ist ein besonderes Augenmerk auf die Ausschlüsse zu richten. Zu den wichtigsten Ausschlüssen gehören:

Abnutzung, Verschlechterung, Ausfall oder Defekt: Verlust oder Schaden aufgrund von Abnutzung, Verschlechterung, Ausfall, Defekt oder Versagen einer Komponente des Flugzeugs und die Folgen innerhalb dieser Komponente sind ausgeschlossen.

Progressive oder kumulative Schäden: Schäden, die durch Faktoren mit progressiver oder kumulativer Wirkung wie Ermüdung oder Korrosion verursacht werden, sind ausgeschlossen, es sei denn, sie sind auf einen einzelnen dokumentierten Vorfall zurückzuführen.

Krieg, Entführung und andere Gefahren (AVN 48B): Verlust oder Schaden aufgrund von Krieg, Invasion, feindlichen Handlungen, Bürgerkrieg, Rebellion, Revolution, Aufstand, Kriegrecht, militärischer oder usurpierter Macht und Versuchen der Machtergreifung sind ausgeschlossen. Ebenfalls ausgeschlossen sind Verluste durch böswillige Handlungen, Sabotageakte, Streiks, Unruhen, zivile Unruhen, Terrorakte, Entführungen oder unrechtmässige Übernahme des Flugzeugs oder der Besatzung. Zusätzlich sind Verluste oder Schäden durch Beschlagnahme, Nationalisierung, Beschlagnahmung, Zurückhaltung, Festnahme, Aneignung oder Requirierung durch oder auf Anordnung einer Regierung oder öffentlichen Behörde ausgeschlossen.

Nukleare Risiken (AVN 38B): Ausschluss von Verlust, Schaden oder Haftung, die aus nuklearen Risiken resultieren, einschliesslich ionisierender Strahlung, radioaktiver Kontamination und jeglicher Verwendung von Atomwaffen.

Lärm, Verschmutzung und andere Gefahren (AVN 46B): Ansprüche, die aus Lärm, Verschmutzung, Kontamination, elektrischen oder elektromagnetischen Störungen oder Beeinträchtigung der Nutzung von Eigentum entstehen, sind ausgeschlossen, es sei denn, sie resultieren aus einem Absturz, Feuer, einer Explosion oder Kollision, die durch das versicherte Flugzeug verursacht wurde.

Illegale Nutzung: Die Deckung ist ausgeschlossen, wenn das Flugzeug für illegale Zwecke oder für andere als die im Versicherungsschein angegebenen Zwecke verwendet wird.

Geografische Grenzen: Ausschluss der Deckung, wenn sich das Flugzeug ausserhalb der in der Police festgelegten geografischen Grenzen befindet, es sei denn, dies ist auf höhere Gewalt zurückzuführen.

Piloten: Die Deckung entfällt, wenn das Flugzeug von einer anderen Person als den in der Versicherungspolice genannten Piloten geflogen wird, ausser wenn es am Boden von einer fachkundigen Person betrieben wird.

Transport durch andere Mittel: Ausschluss der Deckung, während das Flugzeug mit anderen Transportmitteln befördert wird, ausser als Folge eines Unfalls, der zu einem Anspruch führt.

Vertragliche Haftung: Haftung, die aufgrund einer Vereinbarung übernommen wurde oder Rechte, die im Rahmen einer Vereinbarung aufgegeben wurden, sind ausgeschlossen, es sei denn, diese Haftung hätte auch ohne diese Vereinbarung bestanden.

4. Deckungserweiterungen

Natürlich gibt es auch hier eine grosse Vielfalt an Deckungserweiterungen. Im folgenden soll auf die wichtigsten Deckungserweiterungen kurz eingegangen werden.

Agreed Value Clause (AVN 61): Diese Klausel legt fest, dass im Falle eines Totalschadens der im Versicherungsvertrag festgelegte vereinbarte Wert des Flugzeugs an den Versicherten ausgezahlt wird, abzüglich eines eventuellen Selbstbehalts.

Supplementary Payments Clause (AVN 76): Diese Klausel bietet zusätzliche Deckung über die standardmässige Kaskoversicherung hinaus. Sie übernimmt spezifische Kosten, die dem Versicherten im Zusammenhang mit einem Unfall oder Vorfall mit dem versicherten Flugzeug entstehen können. Diese Kosten umfassen:

- **Such- und Rettungsaktionen:** Kosten für die Suche nach einem vermissten Flugzeug, das nach Überschreiten seiner maximalen Flugausdauer nicht gemeldet wurde.
- **Bahnenschaumung:** Ausgaben für das Aufschäumen einer Landebahn, um Schäden aufgrund einer Flugzeugfehlfunktion oder eines vermuteten Fehlers zu verhindern oder zu mindern.
- **Bergung von Wrackteilen:** Kosten für das Heben, Entfernen, Entsorgen oder Zerstören des Flugzeugwracks.
- **Untersuchungskosten:** Aufwendungen für öffentliche oder zivile Luftfahrtuntersuchungen zu Unfällen mit dem versicherten Flugzeug.

Besondere Achtung ist bei dieser Klausel der Höhe der Deckungssumme zu widmen. Oftmals wird die Höhe als Prozentzahl des versicherten Kaskowertes angegeben. Vor allem bei Flugzeugen mit einem geringen Kaskowert kann die Deckungssumme nicht ausreichend sein.

Unauthorised Use Clause (AVN 77): Diese Klausel besagt, dass ein Anspruch nicht abgelehnt wird, wenn das Flugzeug ohne Genehmigung des Versicherten unbefugt genutzt wurde, vorausgesetzt, der Versicherte hat angemessene Vorkehrungen getroffen, um dies zu verhindern. Diese Klausel wird typischerweise nur bei Diebstahl angewendet.

Grobfahrlässigkeitsverzicht: Bei gewissen Anbietern ist es möglich, einen Grobfahrlässigkeitsverzicht in die Deckung mitaufzunehmen. Dies vor dem Hintergrund den Piloten gegen allfällige Rückgriffe durch den Versicherer zu schützen.

5. Vereinbarter Wert (Agreed Value) vs. Versicherungssumme (Sum Insured)

Agreed Value (Vereinbarter Wert): Bei dieser Vereinbarung legen Versicherer und Versicherungsnehmer im Voraus einen festen Wert für das Luftfahrzeug fest. Im Falle eines Totalschadens wird dieser vereinbarte Wert ohne Abzüge ausgezahlt. Dies bietet Sicherheit und Klarheit über die maximale Entschädigung.

Sum Insured (Versicherungssumme) : Hierbei handelt es sich um die Versicherungssumme, die den geschätzten Marktwert des Flugzeugs zum Zeitpunkt des Vertragsabschlusses widerspiegelt. Im Schadensfall kann der tatsächliche Wert des Flugzeugs neu bewertet werden, was zu Abweichungen führen kann.

Daher ist es wichtig, um Diskussionen im Schadenfall vorzubeugen, dass stets ein Agreed Value vereinbart wird.

6. Stilliegeversicherung

Die Stilliegeversicherung ermöglicht es Flugzeughaltern, einen Teil der Versicherungsprämie zurückzuerhalten, wenn ein Flugzeug für einen längeren Zeitraum nicht genutzt wird. Diese Option ist in der Regel nur bei Flottenversicherungen mit mehreren Flugzeugen verfügbar.

Es gibt zwei wichtige Klauseln, die dies regeln:

AVN 26 – Aircraft Laying-Up Returns Clause: Wenn ein Flugzeug für mindestens die in der Versicherungspolice genannte Mindestdauer stillgelegt wird, kann der Versicherungsnehmer eine Rückerstattung für die nicht genutzte Flug- und Rollrisikodeckung erhalten.

Während der Stilllegungszeit ist das Bodenrisiko weiterhin versichert. Das bedeutet, dass Schäden am Flugzeug, die am Boden entstehen, gedeckt sind. Rollen ohne Flugabsicht (Taxiing not for the purpose of flight) ist ebenfalls versichert. Das Flugzeug kann also bewegt werden, ohne dass der Versicherungsschutz erlischt.

AVN 26A – Aircraft Laying-Up Returns Clause: Das AVN 26A ist ähnlich zu AVN 26, jedoch mit dem Unterschied, dass Stilllegungszeiten für Wartung, Überholung oder Reparatur nicht für die Prämienrückerstattung berücksichtigt werden.

Oft gibt es verschiedenste Modifikationen und Variationen der Klausel. Daher ist es stets wichtig, den genauen Wortlaut der Klausel zu lesen.

KEY TAKEAWAYS

1. Die Kaskoversicherung für Luftfahrzeuge bietet eine All-Risk-Deckung. Das bedeutet, dass grundsätzlich alle Schäden am Luftfahrzeug versichert sind, sofern diese nicht explizit ausgeschlossen wurden.
2. Es ist entscheidend, dass der Versicherungsnehmer die Ausschlüsse sorgfältig liest und vollständig versteht, um im Schadensfall keine unerwarteten Deckungslücken zu erfahren.
3. Der Versicherungsschutz kann durch spezifische Deckungserweiterungen, wie beispielsweise die Supplementary Payments Clause (AVN 76) oder die Unauthorised Use Clause (AVN 77), erweitert und verbessert werden.
4. Es ist wichtig, stets einen vereinbarten Wert (Agreed Value) für das Luftfahrzeug festzulegen und zu versichern. Dies bietet im Totalschadenfall Gewissheit über die Höhe der Auszahlung und verhindert Diskussionen über den effektiven Wert des Flugzeugs.
5. Es ist essenziell, die Versicherungsbedingungen regelmässig zu überprüfen und an veränderte Umstände—wie den aktuellen Marktwert des Flugzeugs oder Änderungen im Einsatz—anzupassen.
6. Damit auch böswillige Beschädigung, Sabotage und Kriegsrisiken versichert sind, ist es von zentraler Bedeutung, eine zusätzliche Kaskokriegsdeckung (Hull War Insurance) abzuschliessen, da diese Risiken in der Standard-Kaskoversicherung ausgeschlossen sind.

Stand: 9. Oktober 2024

Autor: Aris M. Accola, Luftfahrtversicherungsbroker

Haftungsausschluss:

Die in diesem Dokument enthaltenen Informationen dienen ausschliesslich allgemeinen Informationszwecken und stellen keine Rechts-, Versicherungs- oder Finanzberatung dar. Trotz sorgfältiger Recherche kann keine Gewähr für die Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität der Inhalte übernommen werden. **Um sicherzustellen, dass Sie die korrekte Deckung abschliessen, empfehlen wir Ihnen, sich von einem qualifizierten Versicherungsbroker beraten zu lassen.** Jede Versicherungssituation ist individuell, und eine professionelle Beratung ist unerlässlich, um Ihre spezifischen Bedürfnisse und Risiken angemessen abzudecken.