

Konfiszierte Flugzeuge und teures Kerosin

Staatliche Konflikte gefährden die zivile Luftfahrt – und deren Versicherungsschutz

RAPHAEL KELLER, ANDREAS HAUSER

Elisa S. und ihr Freund Gian badeten im Toten Meer, als am Himmel über ihnen die Raketen nach Israel flogen. An Ferien war nicht mehr zu denken – und auch nicht an den geplanten Rückflug. Nach einer abenteuerlichen Reise von Jordanien ans Rote Meer und einer Bootsfahrt nach Ägypten konnten sie Tage später nach Zürich heimkehren. Das ist eine von Tausenden ähnlichen Geschichten in einer Welt, in der Kriege und diplomatische Spannungen den Luftverkehr zunehmend aus der Bahn werfen.

Die Zahl der aktiven staatlichen Konflikte ist auf einem Höchststand seit dem Zweiten Weltkrieg. Zu diesem Schluss kommt der Global-Peace-Index 2025 des Institute for Economics & Peace, der noch vor dem Ausbruch des Iran-Kriegs veröffentlicht wurde. Mit den Konflikten globalen Ausmasses untrennbar verbunden sind Sanktionen, die mittlerweile kaum mehr überblickt werden können. Neben der wachsenden Anzahl Gebiete, die davon direkt betroffen sind, hat dieser Zustand auch für die globale Luftfahrtindustrie weitreichende Folgen. Bei der Planung müssen zunehmend nicht nur die Effizienz des Flugbetriebs, sondern auch geopolitische Faktoren berücksichtigt werden. Allem voran: Lufträume, die gesperrt werden oder aus Sicherheitsgründen umflogen werden müssen.

Unweigerlich sind die Fluggesellschaften damit gezwungen, laufend Anpassungen in ihren Betriebsabläufen vorzunehmen. Die alternativen Flugrouten durch die noch passierbaren Luft-

räume verlängern nicht nur die Flugzeit – sie führen auch zu einem höheren Personalbedarf sowie einem höheren Risiko für Verspätungen und Annullierungen. Da die Luftfracht gleichermassen betroffen ist, erhöht sich dieses Risiko weiter durch Lieferverzögerungen und aufgeschobene Wartungsarbeiten.

Wie der Iran-Krieg eindrücklich beweist, können Konflikte auch zu einer Verknappung und Verteuerung von für die Flugindustrie wichtigen Energieressourcen führen. Eine Absicherung gegen dieses Risiko, beispielsweise mittels Termingeschäften beim Kerosin, ist aber nur begrenzt möglich.

Finanzielle Forderungen

Wo es zu Verspätungen und Annullierungen kommt, findet man in der Regel auch frustrierte Passagiere. Meist bleibt es aber nicht bei der Frustration alleine, oft stellen die Passagiere auch finanzielle Forderungen an die Fluggesellschaften. In diesem Zusammenhang gibt es zwar einschlägige vertragliche Ansprüche, für viele von grösserer Bedeutung ist jedoch die EU-Fluggastrechte-Verordnung vom 11. Februar 2004. Sie gewährt den Passagieren nicht nur das Recht auf Verpflegung für die Wartezeit am Gate, kostenlose Umbuchung oder zeitnahe Rückerstattungen, sondern auch das Recht auf Ausgleichszahlungen von bis zu 600 Euro pro Flug und Passagier.

Um Ausgleichszahlungen zu vermeiden, muss die Fluggesellschaft aussergewöhnliche Umstände nachweisen. Etwa dass das Wetter einen Flug nicht

zulässt oder dass – wie es sich in letzter Zeit gehäuft hat – wegen eines staatlichen Konflikts die Sicherheit des Flugs gefährdet ist. Die Schweiz hat die Verordnung zwar im Rahmen eines Abkommens mit der EU mit Wirkung ab Ende 2006 übernommen. Es ist aber unter anderem umstritten, ob Flüge von der Schweiz in ein Drittland und umgekehrt unter das Abkommen fallen. Dessen ungeachtet birgt die Verordnung auch für Schweizer Fluggesellschaften erhebliche Risiken.

Neben den Risiken im Tagesgeschäft der Fluggesellschaften wachsen die Gefahren auch in anderen Bereichen. Unfälle kommen zwar nach wie vor selten vor, doch müssen sie einkalkuliert werden. Immer stärker in den Fokus rücken zudem Handlungen staatlicher Akteure.

Neben den vor allem wirtschaftlichen Einschränkungen durch Sanktionen greifen gewisse Staaten bisweilen zu äusserst einschneidenden Mitteln. Exemplarisch dafür steht die Konfiskation von mehreren hundert Flugzeugen durch russische Behörden im Jahr 2022, die zur faktischen Enteignung der Eigentümer führte. Der Gesamtwert der beschlagnahmten Flugzeuge wurde teilweise auf über 10 Milliarden Dollar geschätzt. Und die Luftfahrt steht nicht allein: Auch die Seefracht spürt die Folgen solcher Handlungen, wie die angespannte Lage in der Strasse von Hormuz zeigt.

Für viele dieser Risiken werden entsprechende Versicherungsprodukte angeboten. Kaskoversicherungen umfassen beispielsweise die Deckung für physische Schäden am Flugzeug. Daneben decken Haftpflichtversicherungen An-

sprüche Dritter gegen die Fluggesellschaft ab – etwa jene der Passagiere bei Verspätungen oder Unfällen. Weitere Produkte schützen gegen Personenschäden sowie Schäden an der Fracht.

Zur Deckung verpflichtet

Da kriegsbedingte Risiken in Standardpolicen üblicherweise nicht gedeckt sind, werden spezielle Kriegsversicherungen abgeschlossen. Ob ein Kriegsfall vorliegt, ist indessen nicht immer klar und hängt von den konkreten Umständen ab. Im erwähnten Beispiel der Konfiskation in Russland klagten die Leasinggesellschaften von knapp 150 betroffenen Flugzeugen und mehreren Triebwerken deshalb sowohl ihre allgemeinen als auch ihre Kriegsversicherer ein. Der Londoner High Court entschied für die Deckung unter der Kriegsversicherung und verpflichtete die entsprechenden Versicherer zu einer Zahlung von insgesamt über einer Milliarde Dollar.

Doch auch die Versicherungen können diese konfliktbedingte Risikolage nicht vollständig abfedern. Um das System Versicherungsschutz stabil zu halten, sind Versicherer deshalb gezwungen, Prämien anzupassen, Deckungen einzuschränken oder gar Verträge zu kündigen. Staatliche Konflikte erfassen schliesslich auch andere Versicherungszweige – im Fall von Elisa S. beispielsweise die Reiseversicherung.

Raphael Keller ist Partner, Andreas Hauser ist Associate bei der Zürcher Wirtschaftskanzlei Prager Dreifuss.