

INHALT

Cyber-Risiken im Kontext des betrieblichen Versicherungsmanagements

Die ADSP 2017 und Versicherungsschutz

Solarenergie - Auswirkungen auf den Brandschutz

Kontakt



Cyber-Risiken im Kontext des betrieblichen Versicherungsmanagements

Die Begriffe Cyber-Risiko und IT-Sicherheit tauchen heute täglich in der medialen Berichterstattung auf. Spätestens seit den bekannten Beispielen aus der jüngeren Vergangenheit, wie bspw. der Angriff auf den Bundestag in 2015, der Computervirus „GoldenEye“ in 2016 sowie die Cyber Attacke „WannaCry“ im Frühjahr 2017, sind viele Bürger schon einmal mit den Begriffen in Berührung gekommen.

Die Versicherungswirtschaft bietet für Unternehmen seit einigen Jahren diverse Möglichkeiten an, sich gegen solche Vorfälle mit einem entsprechenden Versicherungsschutz abzusichern. Dabei ist zu beobachten, dass immer mehr Anbieter auf diesen Zug aufspringen.

Im Gegensatz zu gängigen Versicherungsprodukten gibt es aus Versicherungssicht keine einheitliche Definition eines Cyber-Risikos oder eines Cyber-Vorfalls. Während in der

Feuerversicherung über alle Mitbewerber hinweg völlig klar ist, dass ein Brand ein Feuer ist, das ohne einen bestimmungsgemäßen Herd entstanden ist oder ihn verlassen hat und das sich aus eigener Kraft auszubreiten vermag, hat in der Cyber-Versicherung jeder Anbieter eine eigene Definition von einem Cyber-Vorfall. IRM definiert allerdings Cyber-Vorfälle als jegliche Einschränkung der Verwendung von Daten, die nicht durch eine Naturgefahr hervorgerufen wurde. Nicht alle Cyber-Vorfälle können jedoch versichert werden.

Die Folge einer Einschränkung der Verwendung von Daten aufgrund eines Cyber-Vorfalles ist in der Regel, dass mehrere Bereiche in Unternehmen davon betroffen sein können und dadurch diverse Kosten entstehen. Diese sind bspw.:

- Daten: Hier können die Zugänglichkeit, der Zugriff und die Verwendung eingeschränkt oder gänzlich unmöglich sein.
- Produktion: Bei einem Cyber-Vorfall kann es zu Einschränkungen der Produktion bis zur vollständigen Betriebsunterbrechung kommen.

- Hardware: Durch Fehlfunktionen in der IT-Hardware kann diese gestört oder gar ganz zerstört werden.
- Ressourcen: Bei einem Cyber-Vorfall kommt es zur Verknappung von Ressourcen, vor allem können sich die Mitarbeiter eines betroffenen Unternehmens nicht mehr ihren eigentlichen Aufgaben widmen.
- Produkte: Sobald die Produktion von einem Cyber-Vorfall betroffen ist, können auch die Produkte in einem solchen Schadenfall fehlerhaft sein und nicht nur Kosten beim produzierenden Unternehmen, sondern auch bei dessen Kunden verursachen.

Die Auswirkungen auf Unternehmen können neben den o.g. Kosten auch den Verlust von Ansehen und Vertrauen verursachen sowie eine Haftung der Geschäftsführung/ leitenden Angestellten hervorrufen.

IRM hat die Erfahrung gemacht, dass es für Unternehmen teilweise nicht möglich ist, Risiken die im Zusammenhang mit Cyber-Vorfällen stehen, adäquat innerhalb ihres Risikomanagements zu integrieren oder diese zu beziffern.

Die Besonderheit bei Cyber-Versicherungen besteht darin, dass das jeweilige Versicherungskonzept aus Teilen der klassischen Versicherungssparten (Haftpflicht-, Sach- oder Technische Versicherungen) zusammengestellt ist. Der Versicherungsschutz über die klassischen Versicherungen gegen Cyber-Vorfälle würde in der Summe aber nicht ausreichend sein, da es hier zahlreiche Ausschlüsse oder zumindest starke Einschränkungen gibt.

Grundsätzlich kann festgehalten werden, dass sich Cyber-Versicherungen auf dem deutschen Versicherungsmarkt fast immer in drei Leistungsbereiche unterteilen lassen:

- Eigenschäden: Kosten für Betriebsunterbrechung, Schadenersatz für Hardware, Wiederherstellung von Daten und weitere Kosten, die im Zusammenhang mit einem Cyber-Vorfall anfallen, wie z.B. Benachrichtigungskosten
- Fremdschäden: Ansprüche auf Schadenersatz auf Grund von Gesetz (z.B. Datenschutzgesetz) oder teilweise auch von Vertrag
- Assistance Leistungen: Unterstützung im Schadenfall durch IT-Spezialisten von Kooperationspartner der Versicherer; Unterstützung nach dem Schadenfall durch Kostenübernahme von Rechtsanwälten und PR-Agenturen sowie evtl. Vorab-Überprüfung durch Kooperationspartner

Im deutschen Versicherungsmarkt bieten dabei viele Anbieter mit unterschiedlichen Produkten einen möglichen Versicherungsschutz an. Dies begründet sich vor allem dadurch, dass die Cyber-Versicherung als Feuer-Versicherung der Zukunft betrachtet wird und ein wachsendes Geschäftsfeld verspricht. Bei den gängigen Cyber-Versicherungen wird sowohl ein monetärer als auch ein zeitlicher Selbstbehalt vereinbart. Aufgrund einer bereits erheblichen Anzahl von Anbietern und der Tatsache, dass es bisher noch keinen einheitlichen Marktstandard gibt, kann bisher keine pauschale Aussage

über einen adäquaten Versicherungsschutz getroffen werden. Vielmehr ist die Risikosituation jedes Unternehmens einzeln zu beleuchten und mit den am Markt erhältlichen Produkten zu vergleichen. Dabei sollte nicht nur der Versicherungsschutz für die unternehmensspezifischen Risiken im Vordergrund stehen, sondern auch die Obliegenheiten und Ausschlüsse der einzelnen Produkte beachtet werden.

Nach aktuellem Rundschreiben der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht können nun auch Lösegeldversicherungen gegen Erpressungen in Cyber-Versicherungen integriert werden. An dieser Stelle ist jedoch im Einzelfall zu prüfen, ob eine eigenständige Entführungs- und Erpressungsversicherung nicht ggf. sinnvoller ist.

Fazit

Eine Versicherungslösung für Cyber-Risiken kann eine sinnvolle Ergänzung des betrieblichen Risikomanagements darstellen. Neben dem Schutz vor Kosten durch Eigen- und Fremdschäden stehen dabei Unternehmen auch die Assistance-Leistungen des Versicherers zur Verfügung. Im Vergleich zu anderen Versicherungsprodukten ist aber zu beachten, dass sich die Versicherungskonzepte für Cyberrisiken auf dem Versicherungsmarkt stärker unterscheiden und in den einzelnen Bedingungen auch keine einheitlichen Definitionen rund um die IT-Infrastruktur eines Unternehmens verwendet werden. Das Verständnis des Versicherers zu einzelnen Begrifflichkeiten sollte im Zweifel nachgefragt werden.

Um letztendlich eine bedarfsgerechte Versicherungslösung zu finden, muss die individuelle Risikosituation von Unternehmen mit den jeweiligen Schwerpunkten der Konzepte verglichen werden.

christian.schuster@irm-vb.de

Die ADSp 2017 und Versicherungsschutz

In unserer IRM-News Ausgabe 2/2016 hatten wir zu den ADSp 2016, als die empfohlenen Geschäftsbedingungen des Deutschen Speditions- und Logistikverband e.V. (DSLVL) sowie zu den konkurrierenden Deutschen Transport- und Lagerbedingungen (DTLB) Stellung genommen. Seit letztem Jahr finden nun vermehrt die ADSp 2017 Verwendung. Die von der Verlader- bzw. Auftraggeberseite favorisierten DTLB konnten sich am Markt nicht durchsetzen. Anders als bei den zuletzt konkurrierenden Geschäftsbedingungen handelt es sich dabei um ein Bedingungs-werk, das sowohl seitens der Spediteure, Frachtführer und Logistiker als auch der Verladerseite empfohlen wird.

Die neuen ADSp bringen inhaltlich einige Änderungen mit sich, die die Stellung der Verladerseite auf Seiten der Haftung sowie des Versicherungsschutzes leicht verbessern.

Haftungsseite:

Unabhängig davon, ob Spediteur- oder Frachtführerleistungen geschuldet werden, haftet der Auftragnehmer einheitlich mit einem Wert in Höhe von 8,33 Sonderziehungsrechten des Internationalen Währungsfonds je Kilogramm. Dies entspricht derzeit einem Betrag von etwa 9,83 € je Kilogramm. Diese Grenze gilt nicht, wenn Seerecht, Luftfrachtrecht oder das Recht für grenzüberschreitende Bahntransporte zur Anwendung kommt. Dann bleibt es bei den Haftungslimiten der zwischenstaatlichen Vereinbarungen (bspw. MÜ = Montrealer Übereinkommen zur Beförderung im Luftverkehr, CMNI = Vertrag über die Güterbeförderung in der Binnenschifffahrt). Die Haftungshöchstgrenzen wurden je Schadenfall von 1 Mio. € auf nunmehr 1,25 Mio. € und je Schadenereignis von 2 Mio. € auf 2,5 Mio. € erhöht. Je Schadenfall bedeutet in diesem Zusammenhang, dass es sich um einen Anspruch eines Auftraggebers/Versenders aus einem Beförderungs- oder Lagerver

trag handelt. Die Haftungshöchstgrenze je Schadenereignis bezieht sich hingegen auf sämtliche Schadenfälle, die aus dem Schadenereignis, bspw. einem Brand resultieren. Alle Haftpflichtansprüche sämtlicher Wareninteressenten aus allen anderen Beförderungs- oder Lagerverträgen sind in Summe auf diesen Betrag begrenzt.

Eine vergleichbare Erhöhung der Haftungsgrenzen findet sich für verfügte Lagerungen, also Lagerungen oder Zwischenlagerungen die konkret in Auftrag gegeben wurden und für Inventurdifferenzen. Hier erhöht sich der Haftungsbetrag je verfügte Lagerung (Auftrag) für jeden Schadenfall von 25.000 € auf 35.000 €. Bei Inventurdifferenzen wurden die Grenzen von 50.000 € je Schadenfall auf 70.000 € je Schadenfall erhöht. Auch für verfügte Lagerungen und Inventurdifferenzen gilt jedoch eine Haftungsobergrenze von 2,5 Mio. € je Schadenereignis, also für sämtliche Haftpflichtansprüche verschiedener Wareninteressenten, die sich aus einem Schadenereignis ergeben.

Versicherungsseite:

Eine weitere Änderung findet sich in den Regelungen zur Besorgung von Versicherungsschutz durch den Spediteur. Bislang war der Spediteur berechtigt, aber nicht verpflichtet, Versicherungsschutz für den Transport oder die Lagerung zugunsten des Auftraggebers zu besorgen. Nach den ADSp 2017 hat er verpflichtend Versicherungsschutz zu besorgen, wenn er dazu einen Auftrag erhält. Grundsätzlich kann der Spediteur auch ohne expliziten Auftrag davon ausgehen, dass er Versicherungsschutz zu besorgen hat, wenn

- der Spediteur bei einer laufenden Geschäftsbeziehung für einen früheren Transport bereits eine Versicherung besorgt hat,
- der Auftraggeber im Auftrag einen Warenwert für die Versicherung des Gutes angibt.

Diese Änderung, die bei den Verhandlungen über die neuen ADSp von der Verlassenseite gewünscht wurden, kann jedoch ein neues Problem nach sich ziehen:

Durch die Neuformulierung wird der Spediteur eher gehalten sein, Versicherungsschutz im Rahmen einer Transportversicherung zu besorgen, als dies bisher der Fall war.

Prinzipiell liegt es immer im Interesse des Spediteurs, die Versicherung auch zu besorgen, da durch die Transportversicherung die eigene Verkehrshaftungsversicherung im etwaigen Schadenfall entlastet wird. Damit kommt der Untersagung der Eindeckung von Versicherungsschutz nach den neuen ADSp eine höhere Bedeutung zu. Insbesondere bei regelmäßigen Bezügen oder Versendungen auf eigene Gefahr ist es nach unseren Beobachtungen sinnvoller, Transportrisiken über selbst abgeschlossene Transport-Rahmenverträge abzusichern. So kann der Umfang des Versicherungsschutzes dem individuellen Bedarf angepasst werden. Auch bemisst sich die Prämie eines solchen Vertrages am individuellen Risiko und nicht am Durchschnitt der Güter und Transporte einer Art. Auch ist zu berücksichtigen, dass der Spediteur die Prämie der Transportversicherung innerhalb seiner Rechnung zzgl. der gesetzlichen Umsatzsteuer weiter belastet, in diesem Fall also „doppelte“ Steuer berechnet wird.

Die Pflicht zur Eindeckung des Versicherungsschutzes durch den Spediteur ergibt sich grundsätzlich auch bei reinen Lagerverträgen. Anders als bei der Transportversicherung, hier kommen regelmäßig die sog. DTV-Güterversicherungsbedingungen 2000/2011 „Volle Deckung“ zur Anwendung, gibt es für stationäre Lagerdeckungen jedoch kein Standardbedingungenwerk und auch keine Verpflichtung bestimmte Gefahren oder eine All-Gefahrenversicherung einzudecken. In der Regel wird Versicherungsschutz gegen Feuer, Elementargefahren sowie Einbruchdiebstahl genommen. Dabei bemisst sich die Versicherungsprämie für den Spediteur

nach der Gefahr, die von dem Gut ausgeht, welches innerhalb des Lagerkomplexes für den Versicherer die höchste Gefahr darstellt. Diese Prämie wird den Auftraggebern weiter belastet.

Daneben besteht jedoch i.d.R. für den Auftraggeber im Rahmen dessen eigener Sachversicherung häufig Versicherungsschutz, zumindest im Rahmen der Feuerversicherung. Wird dem Versicherer der Lagerort als Versicherungsort benannt, sind regelmäßig auch die übrigen versicherten Gefahren des eigenen Versicherungsvertrages vom Versicherungsschutz umfasst. Dann ist in großen wenn nicht gar allen Deckungsbereichen Doppelversicherung gegeben.

Fazit

Wenn Sie bislang auf die Eindeckung von Versicherungsschutz über Spediteure verzichtet haben, empfehlen wir, die Erklärung zum Verbot oder Verzicht der Eindeckung zu erneuern. Falls Sie bislang den Versicherungsschutz über den Spediteur genommen haben oder zugelassen haben, dass dieser Versicherungsschutz eindeckt, prüfen Sie bitte die Höhe der jährlich dafür anfallenden Versicherungsprämien. Soweit sich eine Gesamtprämie der über den Spediteur an Sie weiterbelasteten Versicherungsprämien von mehr als 1.000 € pro Jahr ergibt, lohnt es häufig, den Abschluss einer eigenen Transportversicherung zu prüfen.

Bei regelmäßigen Einlagerungen über Spediteure empfiehlt es sich grundsätzlich, die Lagerstätten als weitere Versicherungsorte dem eigenen Sachversicherer zu benennen und den Umfang der versicherten Gefahren dem individuellen Bedarf anzupassen.

thomas.hardt@irm-vb.de

Solarenergie – Auswirkungen auf den Brandschutz

Seit einigen Jahren ist ein Siegeszug der erneuerbaren Energien zu beobachten. Diese Entwicklung ist einerseits auf gesellschaftliche und politische Bedenken im Zusammenhang mit der atomaren Energiegewinnung zurückzuführen. Darüber hinaus spielt neben dem massiven Preisrückgang von Modulen zur Solarenergieerzeugung auch deren staatliche Förderung eine nicht zu unterschätzende Rolle.

Für die Umwelt ist die Nutzung emissionsfreier Energiequelle zweifelsohne positiv. Allerdings birgt die Solarenergie insbesondere bei Brandschäden nicht zu unterschätzende Gefahren für die Rettungskräfte. Oftmals ist den Feuerwehren nicht bekannt, welche Gebäude mit PV-Anlagen versehen sind.

Zudem sind die Module zur Energieerzeugung in den vergangenen Jahren robuster geworden. Aufgrund ihrer Bauweise trotzen sie erfreulicherweise auch größeren Hagelkörnern. Allerdings stellen die robusteren Module die Rettungskräfte auch vor neue Herausforderungen: Wie soll z.B. in einem Brandschadenfall eine Dachöffnung geschaffen werden, damit die Hitze, etc. entweichen kann?

Häufig sind die Module optisch unauffällig, wodurch die Feuerwehrleute erst bei der Ankunft auf dem Dach erkennen können, dass das Gebäude mit PV-Modulen ausgestattet ist. Außerdem besteht durch die Dachmodule eine erhöhte Rutschgefahr.

Ein weiteres Problem besteht in der Stromlosschaltung der Anlage, um Stromschläge unter Einsatz von Löschwasser und direkte Berührung von beschädigten Stromkabeln zu vermeiden. Durch das bloße Abschalten der Anlage wird z.T. lediglich die Einspeisung in das Stromsystem unterbrochen. Die Module können ungeachtet dessen weiter Strom produzieren und dies selbst bei Nacht (Lichtquelle: Beleuchtung der Einsatzstelle).

Um im Schadenfall entsprechend vorbereitet zu sein, empfiehlt es sich folgende Punkte zu beachten:

- Die örtliche Feuerwehr sollte Kenntnis über Solarenergieanlagen und über deren Abschaltung haben.
- Der Feuerwehrplan sollte über entsprechende Kennzeichnungen verfügen.
- In den erforderlichen Anlaufstellen sollten eindeutige Anweisungen zur Abschaltung des Systems an einer gut sichtbaren Stelle angebracht werden.

Bei den Planungen zur Installation von Solarenergieanlagen (zumeist auf betrieblichen Gebäuden) spielen u.a. wirtschaftliche Überlegungen eine Rolle. Im Zuge des Planungsprozesses sollten jedoch auch Risiko-Management-Überlegungen berücksichtigt werden. Zwar bieten Produktions- und Lagergebäude aufgrund der großen Dachflächen einen ggf. lohnenden Standort. Allerdings wird damit auch das Potential des Schadensausmaßes (durch einen Betriebsunterbrechungsschaden) deutlich erhöht. Außerdem kann der meist mit hohen Investitionen verbundene Brandschutz des Gebäudes (z.B. Sprinklerung) durch die Installation einer Solarenergieanlage wesentlich eingeschränkt werden. Bei einer geplanten Neuinstallation von Solarenergieanlagen empfiehlt es sich im Vorfeld mit dem Versicherer und der Feuerwehr in Kontakt zu treten. Grundsätzlich gilt: Die Module sollen nicht über Brandabschnitte hinweg installiert werden.

Hinweis: Der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft stellt im Internet einen Leitfaden „VdS-3145 – Photovoltaikanlagen“ mit interessanten Hinweisen für die Planungs-, Installations- und die Betriebsphase einer Anlage zur Verfügung.

Fazit:

Solarenergieanlagen stellen bei Brandschäden ein zusätzliches Gefahrenpotential dar. Sie erhöhen einerseits die Risiken für die Rettungskräfte und können andererseits Ursache für die Vergrößerung eines Brandschadens sein. Bei einer geplanten Investi-

tion in eine Solarenergieanlage empfiehlt es sich im Vorfeld mit der Feuerwehr und dem Versicherer in Kontakt zu treten um die v.g. Risikobereiche zu erörtern, bzw. entsprechende Maßnahmen einzuleiten.

markus.alber@irm-vb.de

KONTAKT

IRM Versicherungsberatung GmbH

Postfach 31 13 31, 70473 Stuttgart
Mittlerer Pfad 19, 70499 Stuttgart
Telefon: +49 711 820 508 0
Telefax: +49 711 820 508 11

Markus Alber

Telefon: +49 711 820 508 21
Mobil: +49 151 147 163 21
E-Mail: markus.alber@irm-vb.de

Thomas Hardt

Telefon: +49 711 820 508 24
Mobil: +49 151 147 163 24
E-Mail: thomas.hardt@irm-vb.de

www.irm-vb.de

Möchten Sie unsere IRM-News künftig per E-Mail anstatt per Post erhalten? Dann geben Sie uns bitte einen kurzen Hinweis an
E-Mail: info@irm-vb.de oder per
Telefon: +49 711 820 50 80