Lieferkettenversicherung neu gedacht

In der Beratung bei Projekt- oder bei Lieferkettenvereinbarungen, z.B. bei Energieanlagen oder in der Automobilindustrie, mit einer Vielzahl von Beteiligten kann es bei Problem- oder Schadensfällen zum einem wilden und unabgestimmten „Hauen und Stechen“ unter den Beteiligten kommen, weil jeder versucht sich zu verteidigen und die anderen Beteiligten haftbar zu halten. Diese Vorgehensweise kostet allen Beteiligten Zeit, Geld und Nerven und unter Einschluss von Versicherern, Maklern und Anwälten weitet sich der Kreis der Beteiligten ins unermessliche. Ein solches Modell gegenseitiger „Schuldzuweisungen“ widerspricht aber der Idee der Supply Chain, die von ihrem Grundsatz auf das Erreichen eines gemeinsamen Erfolges ausgerichtet ist. In dieser Situation zeigt
sich auch ein Grundproblem einer jeden Lieferkettenvereinbarung: Zum einen arbeiten hierbei selbstständige Unternehmen zusammen, zum einen an einem gemeinsam wirtschaftlichen Erfolg und zum anderen, um einen eigenen wirtschaftlich zu erzielen. Diese Situation scheint vergleichbar mit einer solchen bei der Errichtung eines Bauwerks. Auch dort wirken verschiedene Beteiligte zusammen, um ein gemeinsames Ziel, die Errichtung des Bauwerks, zu erreichen.

Soweit die Beteiligten in der Lieferkette ihre Verantwortung und Haftung nicht auf ein gesetzliches, „unangreifbares“ Limit begrenzen können, erscheint es für sie angeraten, die sie maximal treffende Schadenssumme, Transport, Lager, Zoll, Werkvertrags- und Produkthaftpflicht, Vertragsstrafen usw., durch entsprechende Versicherungen abzusichern. Das gilt insbesondere für Leistungen, die qua werkvertraglichen Regelungen oder durch durchbrechbare Haftungslimitierungen das Risiko einer vollen Haftung für den Gesamterfolg des Projekts oder der Lieferkette in sich tragen. Das dürfte weniger gelten für eine internationale Haftung im Luftverkehr nach Montrealer Übereinkommen oder nach den Haag Visby Regeln im Seeverkehr. Aber in den anderen Fällen können die Kosten für einen umfassenden Versicherungsschutz in der Lieferkette erheblich sein, die bei (fast) allen Beteiligten in der Lieferkette anfallen. Hierbei versichert dann jeder in der Kette ein weitgehendes identisches unternehmerisches Risiko aus der Lieferkette.

Da sich ein jeder Beteiligte für den „worst case“ absichern sollte, werden u.U. die gleichen Risiken mehrfach von den einzelnen Beteiligten versichert, obgleich es wirtschaftlich nur einmal anfallen kann, z.B. eine

Transport- oder Lagerversicherung durch den Wareneigentümer und den Logistikpartner oder eine doppelte Produkthaftpflicht durch den Teilproduzenten und den Auftraggeber. Die Möglichkeit, dass die Dienstleister mit in den Versicherungsschutz aufgenommen werden, wird in aller Regel abgelehnt.

Zwar können Versicherer dadurch mehrfach Prämien generieren, aber gleichzeitig entstehen diesen ein mehrfacher Verwaltungsaufwand und im Schadensfall fallen in dieser Konstellation für alle Rechtsverfolgungs- bzw. - abwehrkosten an. Hinzu kommen die entsprechende Rückstellungen, so dass das dargestellte Modell, die Kosten in der Logistikkette im Allgemeinen und im Besondren für jeden einzelnen Beteiligten steigen lässt. Das erhöht insgesamt die Kosten in der Lieferkette.

Wäre es da nicht erstrebenswert, für die gesamte Logistikkette nur eine Versicherung abzuschließen, die alle Risiken der Beteiligten auf die Leistungserbringung erfasst, und durch die alle Beteiligten im Projekt mitversichert sind?

Vorbild hierfür könnte die kombinierte Bauversicherung sein. Während bei konventionellen Versicherungslösungen bei Bauprojekten alle Beteiligten über eigene Versicherungen verfügen, - so können in einem Bauvorhaben 10-20 Versicherungen mit 50 – 100 Versicherungsverträgen notwendig werden,- ist eine kombinierte Bauversicherung dadurch gekennzeichnet ist, dass es für das gesamte Bauprojekt nur noch einen Versicherer mit einem Versicherungsvertrag gibt. Durch eine solche kombinierte Bauprojektversicherung können die Prämienkosten ebenso wie die Verwaltungskosten, der Aufwand im Schadenfall und für Regresse aller Beteiligten erheblich reduziert werden. Konkret: Das Einsparpotenzial einer Bauprojektversicherung gegenüber einer konventionelle Bauversicherung wird im Markt auf bis zu 50 % im Vergleich zur Summe aller Einzelversicherungen beziffert. Bei einfacheren Kombi-Modellen, wie z.B. Bauherrenhaftpflicht inkl. Bauleistungsversicherung, sind Kombirabatte von bis zu 40 % auf die Bauherrenhaftpflicht möglich.
Im Ergebnis liegt die realistische Bandbreite in der Praxis, je nach Komplexität des Bauprojektes, zwischen 20–50 % gegenüber der Summe aller Einzelpolicen.

Ein vergleichbares Konzept, also eine kombinierte Lieferkettenversicherung, würde ebenso eine Vielzahl von unterschiedlichen Versicherungen beinhalten, um den unternehmerischen Erfolg der Lieferkette abzusichern bei Teil oder

Totalausfall einzelner Leistungsträger, die wiederum als mitversichert gelten. Das macht dann aber auch nur eine Prämie notwendig, deren Zuordnung dann Bestandteil der Lieferkettenvereinbarung wäre. Versicherungsnehmer könnten dann sowohl der Auftraggeber sein oder der „Lead Logistics Provider“ sein, also die Partei die den Ablauf der Lieferkette organisiert und überwacht, quasi ein Spediteur im gesetzlichen Verständnis von § 454 Abs. 1 HGB. Dieser ist auch prädestiniert, bei Problemen in der Lieferkette unverzüglich schadensmindernde Maßnahmen im Interesse des Erfolges der Lieferkette einzuleiten, ohne seine Kraft noch während der Leistungserbringung den Fragen von Schuld und Verantwortung zu vergeuden. Die Beurteilung von bewussten Schlechtleistungen, also von vorsätzlichem oder leichtfertigem Verhalten einzelner Beteiligter innerhalb der Lieferkette ist dann im Anschluss unter den Beteiligten zu klären, z.B. durch Zusatzprämien, ähnlich wie bei einer Versicherung auf Gegenseitigkeit.

In diesem Stadium von Überlegungen sind selbstverständlich noch eine Reihe von Fragen zu klären, welche Bedingungen müssen hierfür geschaffen werden, wer agiert als Versicherungsnehmer, wie können die Prämienanteile zugeordnet werden und welche Sanktionsmittel braucht es, um einzelne Beteiligten anzuhalten, ihren Obliegenheiten innerhalb der Lieferkette nachzukommen. Neben den Kostenvorteilen erscheint aber die Möglichkeit der schnellen Reaktion bei Problemen in der Lieferkette ein nicht zu unterschätzender Vorteil einer solchen kombinierten Lieferkettenversicherung. Eine besondere Rolle in diesem Modell nehmen jene Versicherer ein, die offen sind, neue Wege zu gehen und neben dem klassischen, spartenbezogenen „Silodenken“ in Betriebshaftpflicht, Produkthaftpflicht, Lagerversicherung, Transport -und Verkehrshaftungsversicherung, etc…, den Versicherungsschutz von Lieferketten neu zu überdenken. Im Bereich der Baubranche ist das dem Markt bereits erfolgreich gelungen.

Quasi als erstes Feedback auf unsere Überlegungen haben wir anhängend einigen Fragen zu einer Marktreaktion formuliert, über deren Beantwortung wir uns sehr freuen würden.