

Von: Lutz Könner <Lutz.Koenner@zds-seehaefen.de>
Gesendet: Freitag, 16. Dezember 2016 17:16
An: ITIII_
Betreff: Stellungnahme des ZDS zum NIS-RL-Umsetzungsgesetz

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ZDS bedauert es, im Rahmen der Verbändeanhörung zum vorliegenden Entwurf eines Gesetzes zur Umsetzung der EU-Richtlinie über Maßnahmen zur Gewährleistung eines hohen gemeinsamen Sicherheitsniveaus von Netz- und Informationssystemen in der Union (sog. „NIS-Richtlinie“) seitens des BMI nicht beteiligt worden zu sein, obwohl unser Verband innerhalb des Kernteams A für den Sektor Transport & Verkehr an der Ausgestaltung der KRITIS-Verordnung (sog. „Korb 2“) mitgearbeitet hat. Offenbar ist auch die Beteiligung weiterer Verbände unseres Sektors Transport und Verkehr unterblieben und es hat eine Konzentration auf Vertreter des „Korbes 1“ stattgefunden.

Die sog. „NIS-Richtlinie“ ist im August 2016 in Kraft getreten und ist bis zum 10. Mai 2018 in nationales Recht umzusetzen. Vor dem Hintergrund dieses längeren Transformationszeitraums und der Tatsache, dass der deutsche Gesetzgeber mit grundsätzlich ähnlicher Zielrichtung bereits Mitte 2015 das IT-Sicherheitsgesetz verabschiedet hat, erscheint es nicht nachvollziehbar, die Verbändeanhörung zum Gesetzesentwurf zur Umsetzung der NIS-Richtlinie unter Zeitdruck innerhalb einer lediglich einwöchigen Frist anzusetzen. In diesem knappen Zeitfenster ist eine detaillierte Prüfung kaum möglich.

In Anbetracht des verkürzten Zeitfensters der Anhörung nehmen wir zu dem vorliegenden Gesetzesentwurf wie folgt Stellung:

1.
Der Entwurf, der in erster Linie der Umsetzung der EU-Richtlinie 2016/1148 dient, beinhaltet nicht die zur Bestimmung des Ausmaßes einer erheblichen Störung zu berücksichtigenden Faktoren, insbesondere nicht die innerhalb des Artikels 6 der Richtlinie aufgeführte „Dauer von Störungen“ sowie die „Verfügbarkeit von alternativen Mitteln“ (Substituierbarkeit).

Wir möchten in diesem Zusammenhang nochmals darauf hinweisen, dass die Güterverkehre überwiegend multimodal (z.B. Import per Seeschiff, Güterfernverkehr per Bahn, „letzte Meile“ zum Verbraucher per LKW) erfolgen. Die Versorgung der Bevölkerung hängt daher nicht davon ab, ob einzelne Anlagen gegen Cyber-Attacken gewappnet sind, sondern davon, ob die Transportketten resilient sind. Relevant für die Versorgung der Bevölkerung ist somit nicht der Umstand, dass eine einzelne Umschlagsanlage sicher ist, sondern dass die Transportkette bei einem Teilausfall eines Transportkettengliedes nicht vollständig versagt. Wenn eine Umschlagsanlage ausfallen sollte, betrifft dies die Bevölkerung nicht unmittelbar, sondern nur die Beteiligten der Transportketten. Im Ergebnis können als sog. „kritische Dienstleistung“ nur diejenigen Dienstleistungen von Einrichtungen und Anlagen in der Transportkette gelten, die nicht ersetzt werden können. Dies kann u.E. nicht für einzelne Umschlagsanlagen gelten, die substituierbar sind. Allenfalls sind hier die betriebsübergreifenden IT-Systeme zur zentralen Steuerung der nautischen und logistischen Prozesse eines Hafens betroffen.

2.
Unabhängig davon greifen u. E. die umfangreichen Ergänzungen zur Nachweispflicht gemäß § 8a Absatz 3 BSIG der Umsetzung des im IT-Sicherheitsgesetz geforderten „Standes der IT-Technik“ sowie der Vorgehensweise zum Nachweis einer notwendigen und vom Gesetzesziel erfassten branchenspezifischen Betrachtung vor. Der Gesetzesbegründung zum IT-Sicherheitsgesetz zu § 8a Absatz 3 lässt sich entnehmen, dass *„die Ausgestaltung (...) nicht im Detail gesetzlich vorgegeben werden, da die Ausgestaltung von den gegebenenfalls erarbeiteten branchenspezifischen Sicherheitsstandards, den in den Branchen vorhandenen technischen Gegebenheiten und*

bereits bestehenden Auditierungs- und Zertifizierungssystemen abhängt.“ Vor dem Hintergrund der Spezifika der einzelnen Sektoren bzw. Unternehmen ist die zentrale Erfassung aller IT-Anlagen ebenfalls nicht zielführend.

3.

Durch die Ergänzung von § 8a Absatz 4 werden die Kompetenzen des BSI mit einer zusätzlichen Aufsichtsbefugnis über die Vorgaben der EU-Richtlinie hinaus erweitert. Diese beabsichtigte behördliche Befugnis stellt – jedenfalls für den Sektor Transport und Verkehr – eine unnötige Überregulierung dar. Es sollte beachtet werden, dass die Prüfung der Einhaltung der Anforderungen selbst nicht zur Erhöhung der Sicherheit beiträgt und entsprechend in einem angemessenen Verhältnis hinsichtlich Aufwand / Aufwendungen zu gestalten ist.

Der ZDS bittet um Berücksichtigung der vorgetragenen Punkte im Wege der 1:1-Umsetzung von EU-Recht.

Mit freundlichen Grüßen,

Lutz Könner
Geschäftsführer

ZDS Zentralverband der deutschen Seehafenbetriebe e.V. | Am Sandtorkai 2 | D-20457 Hamburg
Tel.: +49 40 366 203 | Fax: +49 40 366377 | lutz.koenner@zds-seehaefen.de | www.zds-seehaefen.de

Hauptgeschäftsführer: Daniel Hosseus, Geschäftsführer: Lutz Könner, Präsident: Frank Dreeke, Vizepräsident: Jens Aurel Scharner, Präsidiumsmitglieder: Jan Müller, Frank Schnabel, Angela Titzrath

Vereinsregister-Nr.: 6833

