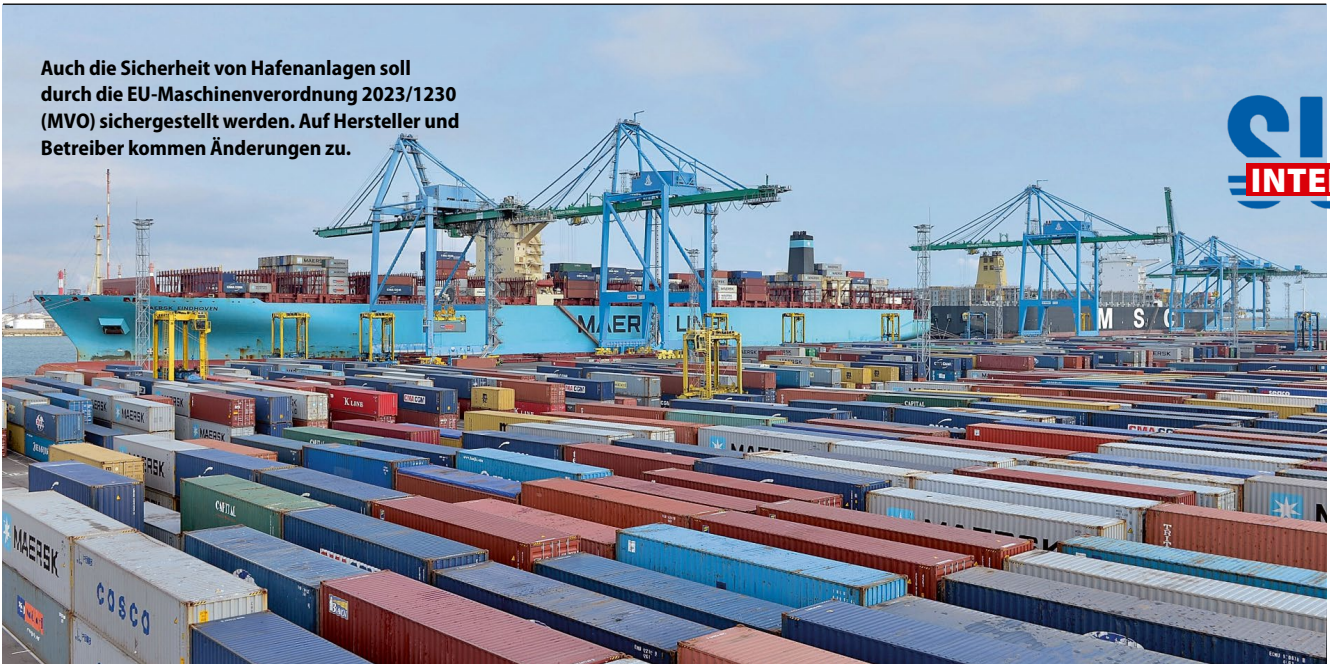




Auch die Sicherheit von Hafenanlagen soll durch die EU-Maschinenverordnung 2023/1230 (MVO) sichergestellt werden. Auf Hersteller und Betreiber kommen Änderungen zu.

SUT
INTERVIEW



Martin Heying

Sichere Hafenanlagen

Die EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG wird von der EU-Maschinenverordnung 2023/1230 (MVO) abgelöst, die am 20. Januar 2027 in Kraft treten wird. Torsten Gast, Leiter Competence Center Services bei Phoenix Contact, sprach dazu mit SUT.

SUT: Im April dieses Jahres wurde die neue EU-Maschinenverordnung 2023/1230 (MVO) im EU-Parlament mit großer Mehrheit angenommen. Sie wird damit die in Deutschland bekannte und anerkannte EG-Maschinenrichtlinie 2006/42/EG ablösen, unter der aktuell rund 700 Normen harmonisiert sind. War die Neufassung jetzt wirklich nötig?

Torsten Gast: Der Hauptgrund war die Meinung der EU-Kommission, dass die aktuelle Maschinenrichtlinie nicht alle technologischen Fortschritte, die wir in letzter Zeit hatten – Stichworte KI und Cyber Security – ausreichend berücksichtigt. Ging es bisher in erster Linie um die funktionale Sicherheit von Maschinen und Anlagen, also „safety“, so rückt nun die Cybersicherheit – bedingt durch den Wandel von geschlossenen zu offenen vernetzten Systemen (CPS) – immer mehr in den Vordergrund, also „security“. Das IT-Sicherheitsgesetz von 2015 fokussiert in erster Linie die IT-Sicherheit, während die neue EU-Maschinenverordnung den Blick auf die Verbindung von Informationstechnologie (IT) und operativer Technologie (OT) richtet und damit den sicheren Betrieb unter anderem auch von Hafenanlagen zum Ziel hat.

SUT: Das betrifft in erster Linie die Hersteller der Anlagen und nicht die Betreiber, oder?

Torsten Gast: Natürlich geht es erst mal vorrangig um neue Maschinen und Anlagen. Baue ich

aber zum Beispiel eine Krananlage oder eine Umschlageinheit so um, dass eine wesentliche Änderung entsteht, so greift die neue MVO hier ebenfalls. Spätestens hier sind nicht nur die Hersteller, sondern auch die Betreiber betroffen. Auch hier gilt: Es kommen die harmonisierten Normen zum Tragen wie die finale Fassung der ISO 13849, die dieses Jahr veröffentlicht wird, und die IEC 62061. Beide Normen werden auf die OT-Security Norm IEC 62443 referenzieren. Die EU-Maschinenverordnung selbst sagt nur, dass es einen Schutz vor Manipulation in dieser Beziehung gibt, der eingehalten werden muss, aber ohne konkrete Ausführungshinweise.



Martin Heying

Torsten Gast, Leiter Competence Center Services

SUT: Können Sie das etwas erläutern? Was genau sind die Anforderungen an die Maschine in ihrem späteren Einsatzszenario?

Torsten Gast: Bei „safety“ weiß der Maschinenbauer das aufgrund seiner Risikobeurteilung. Bei „security“ benötigt er diese Informationen respektive Vorgaben von seinen Kunden bzw. den Betreibern, damit er weiß, was diese in Kontext zu ihrer Gesamtanlage benötigen. Eine einzelne Komponente reicht nicht aus, die Umsetzung der Anforderungen muss ganzheitlich und übergreifend erfolgen. Grundsätzlich ist es so: Wenn der Hersteller seine CE-Konformität ausgestellt hat, dann gilt diese quasi nur für den Tag des Inverkehrbringens. Am „nächsten Tag“ muss schon der Betrei-



ber dafür sorgen, dass in Bezug auf „safety“, der Stand der Technik erhalten bleibt. Dafür gibt es die Betriebssicherheitsverordnung. Bei der Security wird es so ähnlich sein: Stand heute ist die Maschine „secure“, Stand morgen ist der Betreiber dafür verantwortlich.

SUT: Die Verantwortung für diese „security“, wie Sie sie nennen, geht also auf den Betreiber über?

Torsten Gast: Das ist zu einfach gedacht. Wenn sich im Nachhinein herausstellt, dass der Betreiber in der Software einige schwere Fehler übersehen hat, kann er noch für zehn Jahre verantwortlich gemacht werden, wenn es etwa dadurch zu einem erfolgreichen Cyber-Angriff kam – und ihm ein Fehlverhalten nachweisbar ist. Gerade beim Thema Security muss sich aber der Hersteller Gedanken zum Thema Update-Service oder Patch Management machen. Das ist z. B. auch eine Anforderung der Norm IEC 62443, die beschreibt die Notwendigkeit von regelmäßigen Updates. Die Durchführung liegt dann wieder beim Betreiber, aber der Hersteller muss die Möglichkeit ja erst einmal implementieren. Dazu muss der Maschinenhersteller auch mit seinen Zulieferern in Kontakt gehen und herausfinden, wie sich deren Komponenten im Kontext seiner Maschinen updaten lassen.

SUT: In der MVO taucht der Begriff des „delegated acts“ auf, den es wohl auch in anderen EU-Richtlinien gibt. Was ist damit gemeint?

Torsten Gast: Die EU-Kommission kann festlegen, dass eine harmonisierte Norm aus ihrer Sicht nicht vollständig die Gesundheits- und Schutzziele der Verordnung einhält. Über eine technische Spezifikation kann sie die harmonisierte Norm dann ergänzen. Allerdings ist uns noch nicht klar, wer solch eine technische Spezifikation überhaupt schreiben soll. Weiterhin kann die EU-Kommission über den sogenannten „delegated act“ Änderungen im zukünftigen Anhang I vornehmen, in dem die gefährlichen Maschinen gelistet sind. Der Maschinenhersteller muss sich ständig informieren, ob sich für ihn durch solche delegierten Rechtsakte Veränderungen ergeben haben und woher er diese Informationen überhaupt bekommt. Zum Beispiel darüber, ob seine Konstruktion nun als gefährliche Maschine gilt und eine Baumusterprüfung notwendig wird. Das Thema digitale Betriebsanleitung ist sicherlich auch ein interessanter und guter und wichtiger Punkt.

SUT: Welche Ratschläge würden Sie Maschinenherstellern und Betreibern in Bezug auf die kommende EU-Maschinenverordnung geben?

Torsten Gast: Keine Zeit verlieren und sich so bald wie möglich mit der Thematik zu befassen und sich konkret zu informieren. Die MVO tritt zwar erst am 20. Januar 2027 in Kraft, aber erfahrungsgemäß kommen immer andere Sachen dazwischen, ob das jetzt eine Pandemie, eine Lieferkettenkrise oder positiv gesehen ein massiver Auftragsboom ist. Deshalb rate ich: Auch wenn dieser Zeitpunkt noch „weit weg“ erscheint, so sind doch einige Punkte in dieser EU-Maschinenverordnung, deren Umsetzung auch entsprechend dauert. Und bedenken Sie: Die Normengremien benötigen nun Zeit, die Normen entsprechend der Verordnung anzupassen, und wenn bis 2027 keine harmonisierte Norm existiert, müssen die Betroffenen selbst schauen, wie sie diese Anforderungen nachweisen können.

Martin Heying

SUT und VR wollen mit dem Online-Diskurs „Sichere Hafenanlagen“ am 30. August von 12 bis 13.30 Uhr mittags ein wenig Licht ins Dunkel bringen und ausloten, an welcher Stelle eher die Hersteller betroffen sind und wo es auch die Betreiber von Hafen- und Terminalanlagen treffen wird. Dabei soll klar herausgearbeitet werden, was konkret auf die Betroffenen zukommt, welche Änderungen und Neuerungen die Verordnung mit sich bringt, wie man sich damit auseinandersetzen sollte und welche Punkte schon jetzt in die Planung von Häfen und Terminals mit einfließen sollten.

Während der (kostenfreien) Veranstaltung haben alle Teilnehmenden ausreichend Gelegenheit, mittels eines Chats Fragen zu stellen.

Den Diskurs wird der leitende Redakteur der SUT, Martin Heying, moderieren, als Fachleute stehen Torsten Gast, Leiter Competence Center Services bei Phoenix Contact, und der Sachverständige für Maschinensicherheit, Alois Hüning, zur Verfügung. Unterstützt wird die Veranstaltung von der Deutsche Messe Technology Academy und der Phoenix Contact Deutschland GmbH. Ausführliche Informationen zur Veranstaltung und das Anmeldeformular gibt es unter

<https://www.technology-academy.group/project/sicherer-hafen/>
hey

Anzeige

www.schrammgroup.de
Am Südufer | 25541 Brunsbüttel
Tel. +49 (4852) 83 01-0
SCHRAMM group GmbH & Co. KG

H. SCHRAMM
Towage

NAVCONSULT

SCHRAMM
Ports & Logistics

BRUNSBÜTTEL PORTS
PORTS & LOGISTICS

RENSBURG PORT
PORTS & LOGISTICS

GLÜCKSTADT PORT
PORTS & LOGISTICS

SCHRAMM
Ports & Logistics SWEDEN

SCHRAMM group

- **Schlepper und maritime Dienstleistungen**
Europaweite Verschleppungen und Seetransporte mit eigenen Schleppern und Pontons, Bergungen
- **Häfen, Logistik und Agentur**
Universalhäfen mit trimodaler Verkehrsanbindung. Umschlag, Transport, Lagerung, Komplettlösungen
- **Offshore Consulting**
Logistikkonzepte für Offshore-Windparks, Bauaufsichten, Barge- und Tow master, Supercargo, Operation
- **Engineering und Schiffbau**
Von der Idee bis zur Turn-Key-Lösung