

# Profiling-System für die Kontrolle von Containern



Ein hundertprozentiges Scannen von Ladung für die USA ist im Seeverkehr problematisch

**E**in Terroranschlag auf ein Containerschiff? Eine Bombe in einem Tanker? Seit dem 11. September 2001 stellt sich auch im Seeverkehr die Frage, ob die transportierten Waren nicht zu einem Anschlag gegen Ziele in einem anderen Staat genutzt werden können. Der US-Kongress hat daher die Sicherheitsmaßnahmen im Seeverkehr erhöht und 2007 die „House Resolution No. 1: Implementing Recommendations of the 9/11 Commission Act of 2007“ erlassen. Das Gesetz besagt, dass ab 1. Juli 2012 alle beladenen Container mit dem Ziel USA vor dem Verladen in ausländischen Abgangshäfen durchleuchtet werden müssen. Das Ziel: die inneramerikanische Sicherheit in der Luft- und Seefracht durch eine verstärkte Ladungskontrolle zu erhöhen und zu verhindern, dass Waffen, Sprengstoff oder radioaktives Material auf dem Seeweg in die USA gelangen.

Ein hundertprozentiges Scannen der Ladung, zum Beispiel durch Röntgen – wie im Luftverkehr schon umgesetzt –, ist jedoch im Seeverkehr technisch schwierig: Die Frachtmengen sind wesentlich größer und die Kontrolltechnik ist nur bedingt geeignet, alle Container zu durchleuchten. Hinzu kommt: Die Kosten für Terminalbetreiber und Häfen für Umstrukturierung, technische Geräte und Personal sind erheblich. Walter Deffaa von der Europäischen Kommission bezifferte auf der Bremer Sicherheitskonferenz „Conference on Container Security“ 2009 die Investitionen

für EU-Häfen auf bis zu 340 Mio. Euro, die Betriebskosten für EU-Häfen auf bis zu 180 Mio. Euro jährlich. Hinzu kämen direkte Transportkosten von rund zehn Prozent pro Sendung und Gesamtkosten für die Volkswirtschaft von 17 Mrd. Euro jährlich. „Alle Container für die USA vor der Verschiffung zu durchleuchten, wird kaum möglich sein – schon gar nicht zu vertretbaren Kosten“, gab der Vorsitzende der US-Zoll- und Grenzschutzbehörde CBS, Alan D. Bersin, in einer Stellungnahme für den Senatsausschuss für Wirtschaft, Forschung und Verkehr zu. Die Frist wurde inzwischen auf 2014 verlängert. Neue Vorschläge von US-Senatoren beantragen sogar eine weitere Verschiebung auf 2015, weil das geplante System sehr teuer und technisch nicht ausgereift sei.

Ein hundertprozentiges Scanning der Seefracht, so der Sicherheitsberater Ulrich Dünnes von der Firma STI Security Training International, einem Tochterunternehmen der in Wiesbaden ansässigen Smiths Heimann GmbH, gewährleiste sowieso keine hundertprozentige Sicherheit: „Biologische und chemische Bedrohungen werden von den Röntgengeräten gar nicht erkannt. Die Gefahr, dass nach dem Scannen manipuliert werden könnte, bleibt bestehen. Und andere Transportlösungen als Container bleiben unberücksichtigt.“

Im Pilotprojekt „Secure Freight Initiative“ ist es in den großen Häfen Hongkong und Busan bisher nicht gelungen, den Anteil

## CONTAINERUMSCHLAG

Die US-amerikanische Regierung fordert ab 2012 die Kontrolle aller Container mit Zielhafen in den USA. Mittlerweile werden dabei auch Risikobewertungen als Alternative zum hundertprozentigen Scanning der Seefracht in Betracht gezogen. In Israel befindet sich bereits seit fünf Jahren ein mehrstufiges System im Einsatz, das auf einer Risikoanalyse der Seefracht über ein Profiling-System basiert.

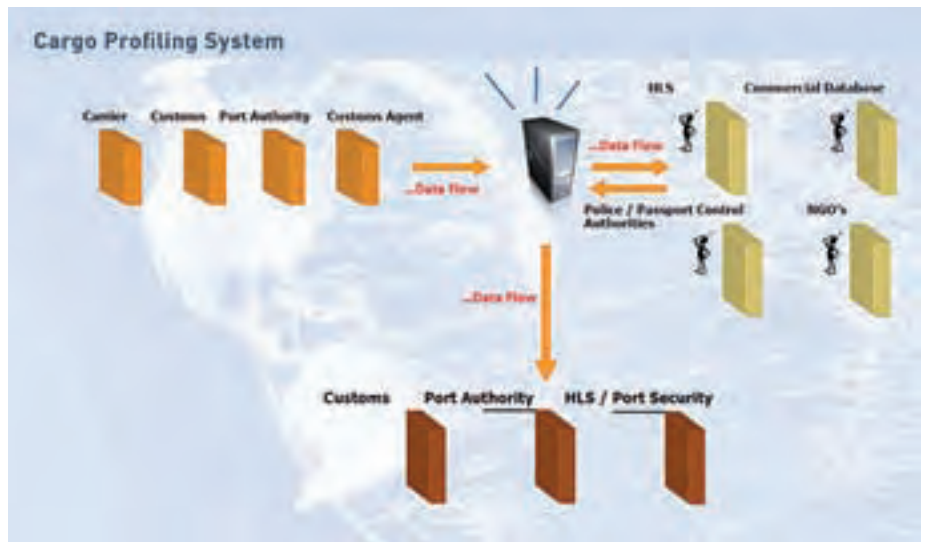
der durchleuchteten Container auf über fünf Prozent zu bringen – wegen ungelöster logistischer Probleme wie zusätzliches Umladen von Containern, die per Bahn, Binnen- oder Seeschiff angeliefert werden. Nur in drei kleineren Häfen mit geringer Bedeutung für den Export in die USA wurden Scanning-Quoten zwischen 54 und 86 Prozent erzielt. Pilotversuche in den Häfen Port Qasim in Pakistan, Puerto Cortés in Honduras und South Hampton in England haben außerdem gezeigt, dass die bisherige Technik störanfällig ist. Wenn das Scanning nicht praktikabel sei, „müssen wir einen anderen Weg finden, um der Bedrohung zu begegnen“, fordert daher der Vorsitzende des US-Ausschusses für Wirtschaft, Forschung und Verkehr, John D. Rockefeller. Der Ausschuss für Heimatschutz und Regierungsangelegenheiten brachte im Juli 2010 einen Gesetzentwurf ein, der eine Risiko basierte Sicherheitskontrolle möglich machen soll.

Auch die EU-Kommission schlägt gezielte Risikoanalysen als Alternative zum hundertprozentigen Scanning vor: Dabei sollen nur solche Container näher überprüft werden, die zuvor bei einer Risikobewertung aufgefallen sind. In Israel wird ein solches System bereits seit fünf Jahren erfolgreich umgesetzt. Im Projekt „Safe Harbor“ in den Häfen Haifa und Ashdod wird gemeinsam von den zuständigen Behörden und der Hafenverwaltung ein mehrstufiges, integriertes „Profiling-System“ für

Seefracht betrieben – ähnlich wie das Profiling von Passagieren im Luftverkehr. Statt wie beim Scanning die Ladung technisch zu überprüfen, werden die Güter gescreent – also administrativ überprüft, in Bezug auf die beteiligten Firmen und Personen, die Transportmittel und die Transportwege. Zoll, Polizeibehörden, Sicherheitsdienste und Hafenverwaltung arbeiten dabei eng zusammen und nutzen eine gemeinsame Datenbank, in der alle relevanten Informationen für den Import und den Export zusammengeführt und nach einer Risiko-Matrix ausgewertet werden.

In der Praxis funktioniert das folgendermaßen: Die für den Warentransport vorhandenen Daten der Reeder, Agenten und Behörden werden in einer Software verarbeitet, zum Beispiel Schiffsnummer, Containernummer, Ware, Ladehafen, Reederei, Versender, Empfänger, Exporteur, Importeur. Das System gleicht diese Daten dann u.a. mit Datenbanken des Zolls, der Behörden, des Unternehmensregisters D&B, des World Shipping Directory sowie frei zugänglicher Informationssysteme und Verkaufsplattformen ab. Dabei werden zum Beispiel die Basisdaten des Schiffes, die Registrierung des Containers und der Exporteur überprüft. So können Ungereimtheiten und Risikofaktoren von speziell ausgebildeten Auswertern erkannt und Maßnahmen eingeleitet werden. Die zuständigen Stellen (Zoll, Polizei, Hafenverwaltung) werden im Alarmfall zur konkreten Überprüfung der Ladung informiert und führen Recherchen, Röntgen oder sonstige technische Überprüfungen durch. Alle erzielten Informationen werden nach Abschluss der Untersuchungen zurückgeleitet und aktualisieren die Datenbank, die dadurch selbst „lernt“ und sich weiterentwickelt.

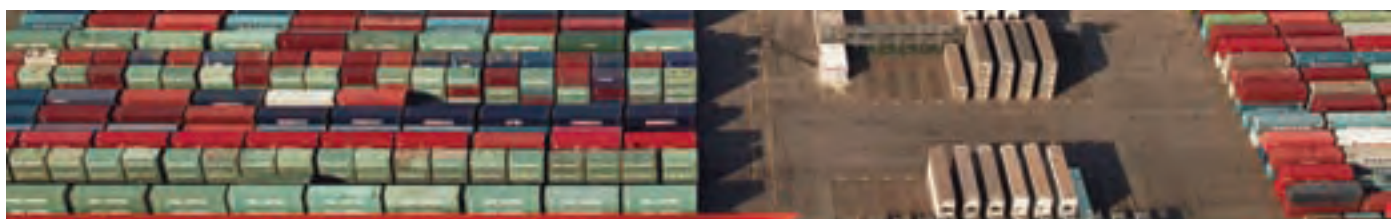
„Die Erfahrung in Israel mit mehr als fünfjährigem operativen Betrieb hat gezeigt, dass von den mehr als 1,3 Mio. Sendungen jährlich weniger als drei Prozent nachgeprüft und gescannt werden müssen“, erklärt



Mit dem Profiling-System, wie in Israel betrieben, wird Ladung administrativ überprüft

Ulrich Dünnes von STI, der das israelische System für Deutschland protegiert. „Das System ist ausgereift und kann relativ schnell auf andere Länder und andere rechtliche Situationen adaptiert werden. So können beispielsweise aktuelle Daten über AEO-Zulassungen und C-TPAT Registrierungen eingefügt und für die Beurteilung herangezogen werden. Auch andere Initiativen, wie elektronische Versiegelungen oder GPS-Verfolgung für einzelne Container können eingebunden werden, um aktuell ein Gesamtbild der Gefährdungssituation zu erhalten.“ Die Überprüfung der riskanten Ladung erfolgt grundsätzlich über Röntgenanlagen. In diese Anlagen sind automatische Strahlprüfgeräte zur Detektion von radioaktiven Stoffen integriert. Im Schichtbetrieb können in einer Containerprüfanlage im Jahr rund 100 000 Container durchleuchtet werden, das wären zum Beispiel in Bremerhaven rund zehn Prozent der Umschlagmenge. Die Anschaffung mehrerer Anlagen wäre dort also mit einem Profiling-System nicht erforderlich. Im Hamburger Hafen wären

– abgesehen von der Containerprüfanlage in Waltersdorf, die derzeit ausschließlich für Zollüberprüfungen zur Verfügung steht – wegen der weiten Wege nach Einschätzung von Ulrich Dünnes zwei zusätzliche Anlagen sinnvoll, die aber nicht fest in Gebäude integriert sein müssen und dadurch preiswerter in der Anschaffung sind. Für den Einsatz in der Exportkontrolle (Sicherheitskontrolle) wären Systeme empfehlenswert, die in einer vorhandenen Lagerhalle mit entsprechenden Durchfahrtsmöglichkeiten oder auf einer Freifläche aufgestellt werden können (Relocatable X-ray Unit). Bei einer Freifläche muss eine Leichtbauhalle das System vor Regen und Schnee schützen. Für die Abschirmung möglicher Streustrahlung werden im Umfeld der Kontrollanlage entsprechende Betonelemente installiert. Damit reduziert sich der Bedarf an Freifläche, die sonst für den unmittelbaren Strahlenschutz vorgehalten werden müsste. Die komplette Kontrollstelle könnte bei Bedarf innerhalb von drei Wochen an einen anderen Ort verlegt werden. ▶



The fast link:  
[www.portofhamburg.com](http://www.portofhamburg.com)

CONTAINER SERVICES VIA PORT OF HAMBURG



Die Kosten für das auf einer Risikoanalyse basierende System wären dabei vergleichsweise gering. Neben den Abschreibungskosten für die Röntgenanlagen treten bei der mehrstufigen Profiling-Lösung Kosten für den Betrieb der Anlage, Wartungsarbeiten, Mietkosten, das Personal sowie dessen Training auf. Für den Einsatz an der Röntgenkontrollanlage ist grundsätzlich eine Besatzung von fünf bis sieben Mitarbeitern im Schichtdienst erforderlich. Dazu kommen je nach Einsatzsituation und Abrechnungsmodalitäten ein oder zwei Personen im Tagesdienst für administrative Aufgaben. Weiterhin sind Logistikkosten zu berechnen, die sich daraus ergeben, dass bestimmte Güter nicht auf dem Anlieferfahrzeug selbst überprüft werden können, sondern im Einzelfall zusätzlich befördert werden müssen (z.B. Umladen von Güterzügen oder Binnenschiffen). „Werden alle Kosten addiert, ergeben sich bei einer Auslastung von 50 000 Einheiten pro Jahr Kosten von rund 75 Euro pro Überprüfungsvorgang. In ungünstigeren Konstellationen sollte die Überprüfung aber immer noch unter 100 Euro direkten Kontrollkosten liegen“, betont Ulrich Dünnes.

Würde man nach dem Verursacherprinzip vorgehen, müssten diese Kosten direkt von den Versendern der Container, die über-

prüft werden müssen, getragen werden. Dabei sind allerdings die Kosten für den Betrieb der Risikobewertungsstelle nicht inbegriffen. Diese wäre laut Ulrich Dünnes gesondert zu finanzieren, gegebenenfalls durch eine moderate Anpassung der allgemeinen Abfertigungsentgelte.

### ▶ VERANSTALTUNG

Mehr Informationen zum Thema „Lösungsmodell und Kostenschätzung hinsichtlich der 100% Sicherheitskontrollen für Seecontainer“ werden auf dem 3. See-Hafen-Kongress vom 24.-26. November 2010 in Hamburg diskutiert. [www.see-hafen-kongress.de](http://www.see-hafen-kongress.de).

Ein alternatives Finanzierungsmodell wäre es, die Überprüfungskosten als Sicherheitsumlage auf alle Container umzulegen – also eine Kombination aus sicherheitsbezogenem Profiling aller ausgehenden Frachten mit einer Sicherheitskontrolle für die nicht administrativ geklärten Fälle im Umlageverfahren. Dadurch würden alle Exportsendungen gleichmäßig mit einer niedrigen Security-Abgabe belegt und die Zusatzkontrollen nicht besonders berechnet. Bei

geschätzten drei Prozent zu überprüfender Sendungen könnte das Gesamtsystem (nicht nur für Ladung in die USA) mit einer Sicherheitsumlage zwischen fünf und zehn Euro pro Einheit finanziert werden.

Ulrich Dünnes hofft, dass die Amerikaner eine Risikobewertung als Alternative zum hundertprozentigen Scanning der Seefracht bald akzeptieren werden. „Dies ist eine Frage der praktischen Umsetzbarkeit und der politischen Vernunft.“ Ein Profiling-System bringe den Terminalbetreibern große Vorteile für den Gesamtablauf: „Operative Prozesse können optimiert werden, weil die Warenströme besser gesteuert werden können. Ein Lkw-Fahrer könnte zum Beispiel bereits im Vorfeld auf seinem Weg zum Hafen über SMS-Unterrichtung ein Zeitfenster zur Abfertigung bekommen. Außerdem wären gezielte Hinweise an den Zoll möglich, wenn zum Beispiel Waren oder deren Werte falsch deklariert wurden“, so Ulrich Dünnes weiter.

Derzeit steht das Thema im Fokus mehrerer Forschungsprojekte in Deutschland und Europa. Dies bringt langfristig neue Erkenntnisse. Das Ziel läuft dabei jedoch immer wieder in eine Richtung: Risikobewertung anhand von Datenabgleich und Einsatz von verbesserter Kontrolltechnik.

# Das Schiff&Hafen Archiv

Recherchieren Sie in allen Ausgaben  
seit Erscheinen von Schiff&Hafen.

- Komfortable Volltextsuche
- Beiträge im PDF-Format verfügbar
- Download auf Ihren PC
- Log-In mit Ihrer Abonummer + Postleitzahl

60 Jahre  
maritimes  
Fachwissen  
online  
verfügbar

Ein einzigartiger Service – nur für Abonnenten von Schiff&Hafen.

Wir freuen uns auf Ihren Besuch im Archiv unter  
[www.schiffundhafen.de/archiv](http://www.schiffundhafen.de/archiv)