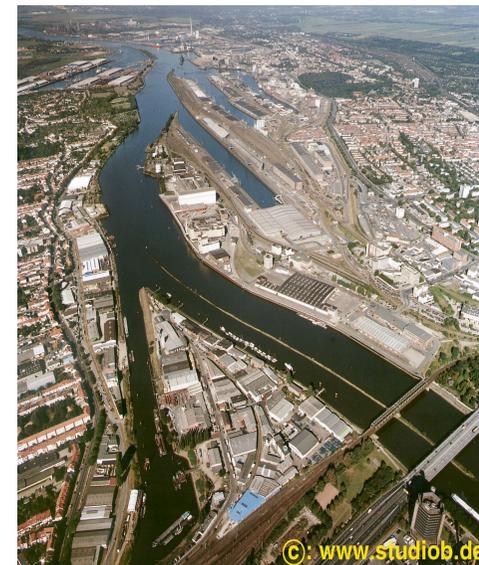




Gefahrenabwehr (Terrorismus) im multimodalen internationalen Transport

Hans - Jürgen Roos
Leiter DA - MARSEC - HB





Vorstellung

Name: Hans - Jürgen Roos

Position: Leiter des Referats Schifffahrt & Nautik beim Senator für Wirtschaft & Häfen der Freien Hansestadt Bremen

Werdegang:

- 18 Jahre Seefahrt, davon die letzten 8 als Kapitän
- Mehrere Jahre in Reedereien als naut. / techn. Inspektor und Operations bzw. Fleet Manager
- 3 Jahre General Manager Neutral Body FEFC
- 3 Jahre Saudiarabien als Berater der Hafenbehörde
- 10 Jahre Hafenskapitän in Bremen
- Vorsitzender der Arbeitsgruppe SPI der IMO
- Vizepräsident der IHMA



??????

- **SOLAS**
- **ISPS Code**
- **DA**
- **RSO**
- **SSO**
- **CSO**
- **PFSO**
- **AMS**
- **CSI**
- **CTPAT**
- **USW., USW.**



Struktur des Vortrags

- **Einführung in die Thematik**
- **Nationale Maßnahmen in den USA**
- **Die internationalen Initiativen der USA**
- **Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen**
- **Verantwortlichkeiten**
- **In Bremen bereits getroffene Maßnahmen**
- **Weitere internationale Initiativen der USA mit Auswirkungen auf Wirtschaft**
- **Weitere getroffene internationale Maßnahmen**
- **International geplante weitere Maßnahmen**
- **Weitere geplante Maßnahmen**
- **Zusammenfassung**



Bisherige Ziele in Hinsicht auf den weltweiten Handel

**Verstärkte Anstrengungen auf nationaler
und internationaler Ebene, um**

- **Abfertigung der Warenströme zu erleichtern und**
- **Handelsbeschränkungen abzubauen**



Seit dem 11. September 2001

Der Terroranschlag auf das WTC und die nachfolgenden Anschläge

- **Djerba - 11. April 2002**
- **MS „Limburg“ - 06. Oktober 2002**
- **Bali - 12. Oktober 2002**
- **Rabat - 17. Mai 2003**
- **Fähre - Philippinen - 27. Februar 2004**
- **Madrid - 12. März 2004**

haben die Welt verändert :



**Das Sicherheitsbedürfnis ist
in den Vordergrund gerückt**

**Dieses gilt insbesondere für die USA,
aber auch für alle anderen Nationen**

**Besonders hervorzuheben
EU Mitgliedsstaaten, G8 Staaten**



Befürchtungen insbesondere der USA

Die auf den traditionellen Handelswegen eingesetzten Beförderungsmittel (Schiff, LKW, Bahn, Flugzeug) werden als **Anschlagsmittel** eingesetzt oder als **Transportmittel** von Materialien für Terrorangriffe oder von Terroristen benutzt.

Deshalb

**Einführung von nationalen Maßnahmen
und internationalen Initiativen**



Nationale Maßnahmen in den USA

- **Generelle Stärkung der Sicherheitsbehörden durch Schaffung des**
“Department for Homeland Security”
- **Weitere internationale Sicherheitsinitiativen durch**
 - **US Coast Guard (IMO, ILO, UN) und**
 - **US Zoll (WCO, CSI, C-TPAT, AMS, usw.)**



Die internationalen Initiativen der USA (1)

Werden von den G 8 Staaten, den ILO / IMO Mitgliedsstaaten und der EU unterstützt

Bei der ILO

- Entwicklung neuer fälschungssicherer Ausweise für Seeleute
- Überprüfung der Personen, die einen Seemannsausweis beantragen
- Sicherheitsmaßnahmen für das gesamte Hafengebiet inkl. Überprüfung der Hafenarbeiter

Betroffen

- Reedereien und Seeleute
- Hafenanlagenbetreiber und Hafenarbeiter



Die internationalen Initiativen der USA (2)

Bei der WCO

Maßnahmen zur Überwachung der Ein - und Ausfuhr, insbesondere

- rechtzeitige Übermittlung der Manifeste
- elektronische Ladungsdatenübermittlung
- Überprüfung der Angaben vor Verladung
- Durchführung von Kontrollen im Hafen

Betroffen

- Mitgliedsstaaten (insbesondere Zoll)
- Reedereien
- Häfen
- Verladende Wirtschaft



Die internationalen Initiativen der USA (3)

Bei der IMO

Ergänzung des Schiffssicherheitsvertrags SOLAS
um Security Maßnahmen und Einführung eines
neuen

**International Ship and Port Facility Security (ISPS)
Code**

Einführung ab 01. Juli 2004

Betroffen

- Mitgliedsstaaten
- Schiffe
- Reedereien
- Häfen



Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen (1)

1. An Mitgliedsstaaten

- Umsetzung der SOLAS und ISPS Anforderungen bis 01.07.2004
- Festlegung der Kriterien für das Ausrufen der **drei Sicherheitsstufen**
- Benennung der „zuständigen Behörden (DA)“ für die Risikoanalyse und Genehmigung der Pläne (Für die Schifffahrt BSH, für die Häfen Länder)
- Einrichtung einer „ständigen Kontaktstelle“
- Festlegung der Kommunikationswege
- Weitergabe der geforderten Informationen an IMO und EU



Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen (2)

- Festlegung der Kriterien für die Anerkennung von „anerkannten Sicherheitsorganisationen“ (RSOs) sowie deren Anerkennung
- Festlegung der Kriterien für die Anerkennung von **Ausbildungsinstitutionen** sowie deren **Lehrgänge** für Beauftragte für Gefahrenabwehr für **Schiff (SSO)**, **Reederei (CSO)** und **Hafenanlage (PFSO)** bzw.
- Anerkennung von SSO, CSO und PSFO
- Festlegung der Vorgaben für die Erstellung von Sicherheitsplänen
- Festlegung der Kriterien für die Erstellung von Risikoanalysen



Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen (3)

Mögliche Erleichterungen für

- Anlagen mit gelegentlichem Verkehr (abgestufte Maßnahmen)
- Bestimmte regelmäßige Verkehre (z.B. Feeder, Kurzstreckenverkehre, Fährverkehre)

Vertragsstaaten können alternative, aber ebenso wirksame Sicherheitsmaßnahmen vereinbaren



Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen (3)

2. An Schiffe

- Einführung des automatischen Informationssystems AIS bereits ab dem 1.7.2004 bzw. 1.12.2004
- Einführung eines „Security“ - Alarms
- Zusätzliche Anforderungen hinsichtlich der Identifikationsnummer des Schiffes
- Einführung eines Lebenslaufs für Schiffe
- Erstellung einer Risiko - und Anfälligkeitsanalyse
- Erstellung eines „Ship Security Plans“
- Benennung eines „Security“ - Beauftragten

3. An Reedereien

- Security ist Teil der ISM Code Anforderungen
- Benennung eines Reederei „ Security“ - Beauftragten



Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen (4)

4. An die Küstenländer

Einrichtung einer zuständigen Behörde mit folgenden Aufgaben bezüglich Hafenanlagen

- Umsetzung der Anforderungen
- Entweder Erstellung oder Genehmigung der Sicherheits - und Anfälligkeitsanalysen sowie Genehmigung der Sicherheitspläne
- Kontrolle der Umsetzung der Pläne (Audits)
- Festlegung der **drei** Sicherheitsstufen für die Häfen



Neue SOLAS / ISPS Code Anforderungen (5)

5. Für Hafenanlagen

Erhöhung der Anlagensicherheit durch

- Erstellen von Sicherheits - und Anfälligkeitsanalysen
- Erstellen und Umsetzung von Sicherheitsplänen mit entsprechenden Maßnahmen für die **drei Sicherheitsstufen**
- Benennung eines Sicherheitsbeauftragten



Sicherheitsstufen

- 1 = Normalzustand**
- 2 = Information über einen möglichen Anschlag erhalten (Wahrheitsgehalt wahrscheinlich)**
- 3 = Wahrscheinlichkeit eines Anschlags ist hoch**



Sicherheits - und Anfälligkeitsanalyse

- **Identifikation und Bewertung der wichtigsten zu schützenden Anlagen (Supra - und Infrastruktur)**
- **Identifikation einer möglichen Bedrohung für Anlagen, die Wahrscheinlichkeit des Eintretens und die zu erwartenden Auswirkungen, um mögliche Gegenmaßnahmen zu erkennen und Prioritäten zu setzen**
- **Identifikation der Schwachstellen in Infrastruktur, Geschäftsgrundsätzen und Betriebsabläufen unter Einbeziehung des menschlichen Faktors**
- **Identifikation, Selektion und Festlegung der Prioritäten hinsichtlich zu treffender Gegenmaßnahmen und Änderungen von bestehenden Verfahrensabläufen sowie deren Effektivität hinsichtlich der Reduzierung der Anfälligkeit**



Ziel der Analyse

- 1 Ermittlung der Wahrscheinlichkeit, dass Terroristen eine Anlage als Ziel eines Anschlags auswählen (Risiko)**
- 2 Ermittlung der Anfälligkeit, die eine Anlage gegenüber einem möglichen Anschlag aufweist (Anfälligkeit)**
- 3 Ermittlung, ob zusätzliche Vorkehrungen zur Gefahrenabwehr erforderlich sind, basierend auf Auswertung von 1 und 2**



Erstellen der Risiko - und Anfälligkeitsanalyse

Durchführung im Land Bremen

Zuständige Behörde (DA - MARSEC - HB)



Ziele der Terroristen (1)

Es werden zwei Anschlagziele unterstellt

- Die Anlage selbst einschließlich der an der Anlage liegenden Schiffe
- Der Mißbrauch der Anlage zur Einschleusung von Terroristen oder Anschlagsmaterial auf Schiffe mit dem Ziel
 - das Schiff in einem der folgenden Anlaufhäfen als Waffe zu verwenden
 - mit dem Schiff Waffen und / oder Personen in ein anderes Land einzuschmuggeln



Ziele der Terroristen (2)

Was wollen sie erreichen ?

- maximaler Schaden an Personen
- maximaler Umweltschaden
- maximale wirtschaftliche Auswirkungen
- maximale öffentliche Wirksamkeit
- Zerstörung von symbolischen Werten



Anschlagszenarien (1)

- (A) Generell - wird nicht für Anlage betrachtet**
- 1 Beschuss aus der Ferne**
 - 2 Anbringen von Sprengkörpern an Schiffen**
 - 3 Vorsätzliches Rammen von Schiffen**
 - 4 Vorsätzliches Rammen von Anlagen mit Schiffen**
 - 5 Versenken eines Schiffes in der Hafenzufahrt inkl. Schleuse**
 - 6 Absichtliche Umweltverschmutzung durch Schiffe**



Anschlagszenarien (2)

(B) Betrachtung der Anlage (1)

- 7 Vorsätzliches Beschädigen von Überwachungs-, Steuerungs- und Kommunikationseinrichtungen**
- 8 Manipulation an Umschlagsgeräten und Transportverpackungen oder an Produktleitungen und Armaturen**
- 9 Einbringen und Zünden von Sprengkörpern**
- 10 Geiselnahme an Bord von Schiffen**



Anschlagszenarien (3)

(B) Betrachtung der Anlage (2)

- 11 Einschleusen von Waffen auf ein Schiff mit der Ladung oder im Passagiergepäck**
- 12 Einschleusen von Waffen auf ein Schiff mit Schiffsausrüstung und – proviant**
- 13 Einschleusen von Personen auf ein Schiff**



Ermittlung der Risikoebene (1)

(A) Betrachtung der Auswirkung eines Anschlags auf

- **menschliches Leben**
- **Umwelt**
- **Wirtschaft**
- **Öffentlichkeit inkl. Symbolik**



Ermittlung der Risikoebene (2)

Einstufung in

- 1 Geringe Auswirkungen
- 2 Mittlere Auswirkungen
- 3 Schwere Auswirkungen



Anforderungen an Hafensicherheitspläne (1)

- **Maßnahmen und Gerätschaften zur Verhinderung des Einbringens von Waffen und anderen gefährlichen Gegenständen oder Stoffen (Einsatz gegen Personen, Schiff oder Hafenanlage)**
- **Maßnahmen zur Verhinderung des Zugangs von nicht - autorisierten Personen zur Anlage, Schiff oder besonders zu schützenden Bereichen**
- **Verfahren für zu ergreifende Maßnahmen im Falle einer drohenden Gefahr und nach Eintreten eines terroristischen Anschlags (inklusive der Weiterführung der notwendigsten (kritischen) Operationen des Hafens oder der Schnittstelle Schiff / Hafen)**
- **Evakuierungspläne**



Anforderungen an Hafensicherheitspläne (2)

- **Verfahren für Meldungen über Sicherheitsvorkommnisse**
- **Aufgaben des Personals der Hafenanlage (insbesondere der mit Sicherheitsmaßnahmen betrauten)**
- **Verfahren für die Schnittstelle mit Schiffssicherheitsplänen**
- **Verfahren für periodische Überarbeitung und "updating" des Sicherheitsplans**
- **Identifikation des Sicherheitsbeauftragten**
- **Sicherstellung der Vertraulichkeit der Pläne**
- **Maßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit der Ladung und der Umschlaganlagen und -geräte**
- **Verfahren für die Überprüfung (Audit) der Sicherheitspläne**



Maßnahmen für die Stufe 1 müssen umfassen:

Sicherstellung der Durchführung aller notwendigen Sicherheitsaufgaben wie

- **Zugangskontrollen zu den Anlagen**
- **Überwachung der Anlagen inkl. der Liegeplätze**
- **Überwachung von besonders gefährdeten oder sensiblen Bereichen (Zugang nur für autorisiertes Personal)**
- **Überwachung der Ladungsarbeiten und Ausrüstung der Schiffe**
- **Sicherstellung der Kommunikation mit allen verantwortlichen Stellen**



Grundsätzliche Bemerkung

Sicherheitspläne sind in den meisten Betrieben für die unter normalen Betriebsbedingungen möglichen Unfälle bereits vorhanden. Sie müssen jedoch um die Gefahren durch Terrorismus erweitert werden

Denn

**Gefahren und Auswirkungen haben
sich nicht wesentlich verändert**

**Nur die Wahrscheinlichkeit des Eintritts
hat sich vergrößert bzw. kann sich
zukünftig vergrößern**



Verantwortlichkeiten (1)

Bund (1)

BMVBW

- 1 Vertretung der deutschen Hafeninteressen in den internationalen Gremien;
- 2 Ernennung der zuständigen nationalen Behörden* mit den vorher erwähnten Aufgaben

- * - Bund für die Reedereien und Schiffe
- Küstenländer für die Hafenanlagen

Koordinierung wird wahrgenommen durch den

Bund / Küstenländerarbeitskreis

Maritime Security (BLAMS)



Verantwortlichkeiten (2)

Bund (2)

Zusammensetzung des Ausschusses

- **BMVBW**
- **BMI (Polizei, Nachrichtendienste)**
- **BMF (Zoll) bei Bedarf**
- **Auswärtiges Amt**
- **Küstenländer (Vertreter der Wirtschafts – und Innenbehörden)**
- **Vertreter der betroffenen Wirtschaft**



Verantwortlichkeiten (3)

Bund (3)

BMF

- Vertretung deutscher Interessen bei der WCO
- Zusammenarbeit mit dem amerikanischen Zoll (CSI)
 - Aufgabe: Den deutschen Zoll mit zusätzlichen Informationen zu versorgen und gemeinsam die zu kontrollierenden Container zu ermitteln
- Anschaffung von Geräten zur Containerkontrollen in den deutschen Häfen



Verantwortlichkeiten (4)

Bund (4)

BMI

- **Weitergabe von Informationen des BKA und der Nachrichtendienste über Gefährdung und mögliche Bedrohungen**
- **Gefahrenabwehrmaßnahmen außerhalb des Küstenmeeres**



Verantwortlichkeiten (5)

Land (1)

Senator für Wirtschaft und Häfen (1)

- **Zuständig für die Sicherheit in den bremischen Häfen**
- **Seit 06.05.2003 auch zuständige Behörde (DA) im Sinne des ISPS Code**
- **Koordinierung der in Bremen zu treffenden Maßnahmen**



Verantwortlichkeiten (6)

Land (2)

Senator für Wirtschaft und Häfen (2)

- **Kontakte zu den nationalen und internationalen Gremien herstellen und bremische Interessen dort vertreten, z. B.**
 - **Bundesbehörden**
 - **EU – Kommission;**
 - **ESPO;**
 - **IMO;**
 - **US Sicherheitsbehörden (Zoll, Coast Guard, etc.)**



Verantwortlichkeiten (7)

Land (3)

Senator für Inneres, Kultur und Sport

- **Beratung der Hafenwirtschaft durch die Sicherheitsbehörden hinsichtlich Maßnahmen und technischer Hilfsmittel**
- **Erstellung eines Sicherheitsplans inklusive Evakuierung für den Gesamthafen in Zusammenarbeit mit dem Senator für Wirtschaft und Häfen**
- **Weitergabe von Erkenntnissen der Sicherheitsbehörden an andere Behörden und die Hafenwirtschaft**
- **Aufrechterhaltung der Sicherheit im Rahmen der ihm obliegenden Aufgaben**



In Bremen bereits getroffene Maßnahmen (1)

- **Einsetzung eines Hafensicherheitsausschusses für die bremischen Häfen (HSA - HB) Anfang Juli 2002**

Grund

Die neuen Aufgaben können nur gemeinsam (Staat und Wirtschaft) zeitgerecht umgesetzt werden



In Bremen bereits getroffene Maßnahmen (2)

- Mitarbeit im BLAMS und internationalen Gremien
- Mitarbeit in der Koordinierungsstelle der **DAs** der Küstenländer
- Erarbeitung eines strategischen Hafensicherheitsplans
- Bestimmung der „zuständigen Behörde (DA)“ im April 2003 (Senator für Wirtschaft und Häfen)
- Entscheidung, dass keine **RSOs** eingesetzt werden, sondern die **DA** die Risikoanalyse durchführt
- Versand von Fragebögen zur Risikoanalyse im Juli 2003
- Abschluß der Risikoanalysen im Februar 2004



Zusammensetzung des HSA - HB

- **Senator für Wirtschaft und Häfen (Vorsitz)**
- **Senator für Inneres (Staatsschutz, Polizei)**
- **Hafenbehörde**
- **Zollverwaltung**
- **Jeweils ein Vertreter der Verbände der**
 - **Container Terminals in Bremerhaven**
 - **anderer Umschlagsunternehmen**
 - **Speditionen**
 - **Stauereien**
 - **Tallyfirmen**
 - **Reederei - Agenturen**



Aufgaben des HSA - HB

- **Bestandsaufnahme erstellen**
- **Mithilfe beim Erarbeiten der Vorgaben für**
 - **Risiko- und Anfälligkeitsanalysen**
 - **Sicherheitspläne**
 - **Qualifikation von Sicherheitsbeauftragten und anerkannten Organisationen**
- **Koordination der Umsetzung**
- **Erarbeiten eines Programms zur Erhöhung des Sicherheitsbewußtseins**
- **Mitarbeit beim Erarbeiten und der Fortschreibung des strategischen Sicherheitsplans für die Häfen**



Bisherige Erfahrungen mit dem HSA - HB

- Die Zusammenarbeit funktioniert ausgezeichnet
- Offene Diskussion über die anstehenden Probleme
- Ergebnisse der BLAMS werden diskutiert und vor Ort getestet

Beispiel:

Vorgaben für die Risiko - und Anfälligkeitsanalyse

- Kommunikationsstrukturen sind erarbeitet
- Allgemeine Bestandsaufnahme ist abgeschlossen
- Erhöhung des Sicherheitsbewußtseins hat stattgefunden
- Erste Diskussionen über den strategischen Sicherheitsplan für die Häfen haben stattgefunden und werden fortgesetzt



Verantwortlichkeiten der Hafen - und Verkehrswirtschaft

- **Vertrauensvolle Zusammenarbeit mit allen Beteiligten**
- **Mitarbeit bei der Bestandsaufnahme**
- **Erfüllung der internationalen Anforderungen hinsichtlich der Sicherheit**
- **Beteiligung an den US Initiativen, um die Häfen zu entlasten**



Status der Umsetzung in Deutschland Ende April 2004

	HB	HH	MV	NI	SH
Aktuelle Anzahl der ISPS - Hafenanlagen	57	72	35	68	61
Aktuelle Anzahl der Hafenanlagen, die einen Plan eingereicht haben	21	41	4	18	12
Aktuelle Anzahl der genehmigten Pläne	9	12	0	5	0



Zu erwartende Kosten

Sind zur Zeit noch nicht absehbar

- EU Kommission hat Studie in Auftrag gegeben
- US Coast Guard hat eine vorläufige Kostenanalyse erstellt und veröffentlicht *

* Federal Register / Vol. 67, No. 250 / Monday, December 30, 2002 / Notices

- Die geschätzten Kosten berücksichtigen
 - Personalkosten
 - Kosten für Training
 - Anschaffung von Sicherheitsausrüstung
 - Verbesserung der Zugangskontrolle (z.B. Zäune)



Geschätzte Kosten in den USA (1)

Kosten für Reeder und Schiffe	Anfangskosten (US \$)	Jährliche Kosten (US \$)
Personal Reederei (groß)	174.500	159.300
Personal Reederei (klein)	51.000	43.400
Frachtschiff	25.900	11.949
Tanker	17.700	11.539
Kreuzfahrtschiff	11.800	13.205
Passagierschiff	23.400	9.874
Fähre > 500 Passagiere	34.100	12.399
Fähre ≤ 500 Passagiere	20.600	9.724

Source: Federal Register / Vol. 67, No. 250 / Monday, December 30, 2002 / Notices



Geschätzte Kosten in den USA (2)

Kosten pro Anlage der Gruppe A	Initialkosten US \$	Kosten p.a. US \$
Basiskosten Personal, Training, Analysen und Pläne	934.600	551.980
Kosten mit Videoüberwachung	1.064.600	558.480
Kosten mit Beleuchtung	1.134.600	561.980
Kosten mit Zaun	1.434.600	576.980
Kosten pro Anlage der Gruppe B		
Basiskosten Personal, Training, Analysen und Pläne	572.600	185.380
Kosten mit Videoüberwachung	702.600	191.880
Kosten mit Beleuchtung	772.600	195.380
Kosten mit Zaun	1.072.600	210.380

Source: Federal Register / Vol. 67, No. 250 / Monday, December 30, 2002 / Notices



Geschätzte Kosten in den USA (3)

Gesamtkosten für Anlagen (Anzahl der Anlagen)	Initial (US \$)	Per annum (US \$)
Container- / Stückgut (A) - 87	37.616.400	30.903.320
Container- / Stückgut (B) - 176	32.606.400	17.210.320
Massengut trocken (A) - 84	44.547.600	20.424.380
Massengut trocken (B) - 171	71.449.500	21.534.600
Flüssige Ladung - GG (A) - 897	245.799.000	189.505.200
Flüssige Ladung-GG (B) – 1.821	232.426.600	110.217.080

Anlagen der Gruppe A zahlen höhere Löhne, stellen mehr Wachpersonal ein und wenden mehr Zeit für die Erstellung der Sicherheitsanalyse und der Sicherheitspläne auf



Geschätzte Kosten in den USA (4)

Gesamtkosten für Anlagen (Anzahl der Anlagen)	Initial (US \$)	Per annum (US \$)
Anlage mit Gefahrgut (A) - 186	46.148.400	35.749.920
Anlage mit Gefahrgut (B) - 379	44.289.000	20.582.720
Massengut flüssig (A) - 50	15.118.000	9.298.400
Massengut flüssig (B) - 100	21.386.000	9.286.800
Fährterminal (A) - 101	66.823.000	33.737.400
Fährterminal (B) - 205	86.539.000	25.554.700
Passagierterminal (A) - 36	9.823.200	7.508.160
Passagierterminal (B) - 72	9.102.400	4.141.120

Source: Federal Register / Vol. 67, No. 250 / Monday, December 30, 2002 / Notices



Bemerkung

- Die von der US Coast Guard für die USA geschätzten Kosten sind sicherlich nicht direkt auf den europäischen Bereich zu übertragen.
- Trotzdem werden auch in Deutschland nicht unerhebliche Kosten für die Umsetzung des Code entstehen

Wer trägt die Kosten ?

Zur Zeit gehen der Bund und die Länder davon aus, dass jeder die in seinem Bereich anfallenden Kosten zu tragen hat



Die weiteren Initiativen der USA mit Auswirkungen auf die Wirtschaft

1. Container Security Initiative (CSI)
2. Customs - Trade Partnership Against Terrorism (C-TPAT) *
3. Sea Cargo Targeting Initiative (SCTI)
4. Automated Commercial Environment (ACE)
5. Smart and Secure Tradelanes (SST) *
6. Automated Manifest System (AMS) (24 Std. Regel) *

* Verantwortung liegt bei der Wirtschaft



1 Container Security Initiative - CSI (1)

- **Vorstoß des amerikanischen Zolls, die Sicherheitskontrolle vom Empfangshafen in den Ladehafen zu verlagern**
- **Dieses soll durch Zusammenarbeit der jeweiligen Zollbehörden durch Austausch von Zollbeamten geschehen**
- **Gemeinsame Risikoanalyse der zu verschiffenden Ladung aufgrund der jeweils vorliegenden Erkenntnisse und gemeinsame Auswahl der zu überprüfenden Ladungen**



CSI (2)

Vorteile

- **Beschleunigte Abfertigung von Schiff und Ladung in den USA**

Nachteile

- **Erhöhte Kontrolle der Ladung im Hafen (insbesondere der Container)**
- **Kosten für die Anschaffung der Kontrollgeräte**



CSI (3)

Heutige Situation in Deutschland

- **Seit 01.08.2002 Vertrag zwischen deutschem und amerikanischem Zoll über Zusammenarbeit**
 - **Beruhet auf Gegenseitigkeit**
 - **Gültig, bis EU einheitlicher Vertrag geschlossen**
 - **Keine Wahrnehmung hoheitlicher Aufgaben durch US Zoll**
- **Seit 5. Februar 2002 US Zöllner in Bremerhaven und Bremen tätig**
- **Die Zusammenarbeit funktioniert nach Auskunft des deutschen Zolls ausgezeichnet**



CSI (4)

International

Ähnliche Verträge gibt es für

- **Genua,**
- **Rotterdam,**
- **Antwerpen,**
- **Le Havre,**
- **La Spezia,**
- **Felixstowe,**
- **Algeciras,**
- **Singapore**



2 Customs - Trade Partnership Against Terrorism - C-TPAT (1)

- Partnerschaft zwischen US Zoll und der Wirtschaft zur Verbesserung der Transport-sicherheit (vom Hersteller bis zur US Grenze)
- Wirtschaftspartner sind
 - Im- und Exporteure
 - Transportunternehmer (Schiff, Binnenschiff, Bahn, Straße)
 - Makler und Agenten
 - Spediteure
 - Umschlags - und Lagereiunternehmen
 - Hersteller



C - TPAT (2)

- **Voraussetzung zur Teilnahme:**
 - Durchführung einer umfassenden Selbstanalyse der Sicherheit der Transportkette anhand der Richtlinien des US Zolls
 - Abgabe des ausgefüllten Fragebogens des US Zolls zur Transportsicherheit
 - Entwicklung und Einführung eines Programms zur Erhöhung der Transportsicherheit in Übereinstimmung mit den Richtlinien
 - Weitergabe der C - TPAT Richtlinien an andere beteiligte Firmen innerhalb der Transportkette und Einbeziehung dieser Richtlinien in die Geschäftsbeziehungen



C - TPAT (3)

- Die Richtlinien umfassen folgende Bereiche:
 - Sicherheit der Verfahren
 - Physische Sicherheit
 - Personalsicherheit
 - Ausbildung und Training
 - Zugangskontrollen
 - Manifestverfahren
 - Transportsicherheit



C - TPAT (4)

Vorteile

- **Reduzierte Anzahl der Besichtigungen (Reduzierter Grenzaufenthalt)**
- **Zuordnung eines bestimmten Account Manager durch den US Zoll**
- **Zugang zu der C-TPAT Mitgliederliste**
- **Möglichkeit der Abfertigung auf "Account Basis" (Zahlung der Zollabgaben)**
- **Betonung der Selbstregulierung gegenüber der Zollüberprüfung**



C - TPAT (5)

Nachteile

- **Offenlegung der Betriebsabläufe**
- **Erfüllung der Vorgaben des US Zolls**
- **Eventuelle Überprüfung durch US Zoll**



3 Sea Cargo Targeting Initiative - SCTI

- **Anschluss der US Zollbehörden an Informationen über Aktivitäten von Terroristen**
- **Manifesterfassung von einem “Automated Targeting System”**
- **Prüfungen der Ergebnisse durch geschultes Personal**
- **Handlungsanweisungen beim Aufdecken von sogenannten “high - risk shipments”**



4 Automated Commercial Environment - ACE

- Einführung elektronischer Dokumentation
- Schaffung einer Zentralstelle für die Dokumente

Ziel von SCTI und ACE

Rechtzeitige Erkennung von Risiko - Ladung

Nachteile

- Offenlegung der Handelsbeziehungen
- Frühere Übermittlung der Ladungsdaten



5 Smart and Secure Tradelanes - SST

- Freiwilliges Programm zur Minimierung der Risiken durch Terrorismus durch Sichern und Überwachung von Containern, bevor sie auf Schiffe mit Bestimmung USA verladen werden

Ziel von SST

Das Netzwerk soll eine Identifizierung der Ladung, deren jeweilige Position, die gewählte Route und das Abrufen anderer Sicherheitsinformationen während des gesamten Transports vom Hersteller bis zum Empfänger in den USA gewährleisten

Nachteil

- Auch hier Offenlegung der Handelsbeziehungen



6 Automated Manifest System (AMS) (1) (24 Stunden Regel)

- Die Reederei hat 24 Stunden vor der Beladung des Schiffes in einem Hafen dem US Zoll die Ladungsdaten elektronisch zu übermitteln

Grund der 24 Stunden Regel

Ohne die rechtzeitige Übermittlung können die beiden anderen Initiativen (SCTI und ACE), d.h. rechtzeitige Überprüfung der Ladung, nicht umgesetzt werden

Nachteil

- Auch hier Offenlegung der Handelsbeziehungen
- Änderung im Anlieferungsverhalten



6 Automated Manifest System (AMS) (2)

Geforderte Daten (1) *

- 1. Letzter Abgangshafen in Europa**
- 2. Carrier SCAC Code**
- 3. Reisennummer**
- 4. Ankunftsdatum 1. Löschhafen in USA**
- 5. Ladungsangaben gemäß B/L**
- 6. Erster europäischer Ladungshafen für USA
Ladung**
- 7. Genaue Beschreibung der Ladung**
- 8. Vollständige Liste aller Ablader**

* Source: Vortrag Maersk Sealand, DVZ Forum, Hamburg 22.01.03



6 Automated Manifest System (AMS) (3)

Geforderte Daten (2) *

- 9. Vollständige Liste der Empfänger oder Vertreter des Eigentümers**
- 10. Schiffsname / Nationalität des die Dokumente ausstellenden Landes / IMO Registernummer**
- 11. Angabe der jeweiligen Ladehäfen**
- 12. Bei Gefahrgut Angabe der UN - Nummer**
- 13. Containernummer**
- 14. Siegelnummer**



6 Automated Manifest System (AMS) (4)

Zeitlicher Ablauf der Manifestierung (1) *

- **24 Stunden vor Ankunft des Schiffes im Ladehafen muß die Manifestierung abgeschlossen sein**
- **Elektronische Übertragung ins AMS**
- **Bestätigung der Freigabe zur Verladung**



6 Automated Manifest System (AMS) (5)

Zeitlicher Ablauf der Manifestierung (2) *

- Bei Fehlern - Container erhält sofort „hold“ Status:
 - Korrekturmöglichkeit und erneutes Anmelden nur innerhalb der 24 Std. Regelung, sonst nächstes Schiff
 - Klärung durch den Verloader
 - **Kostenträger** für zusätzliche Kosten wie Lagerung, Umfuhr, Auspacken, Scannen **ist der Verursacher**



6 Automated Manifest System (AMS) (6)

Ablauf der Manifestierung für NVOCCs (1) *

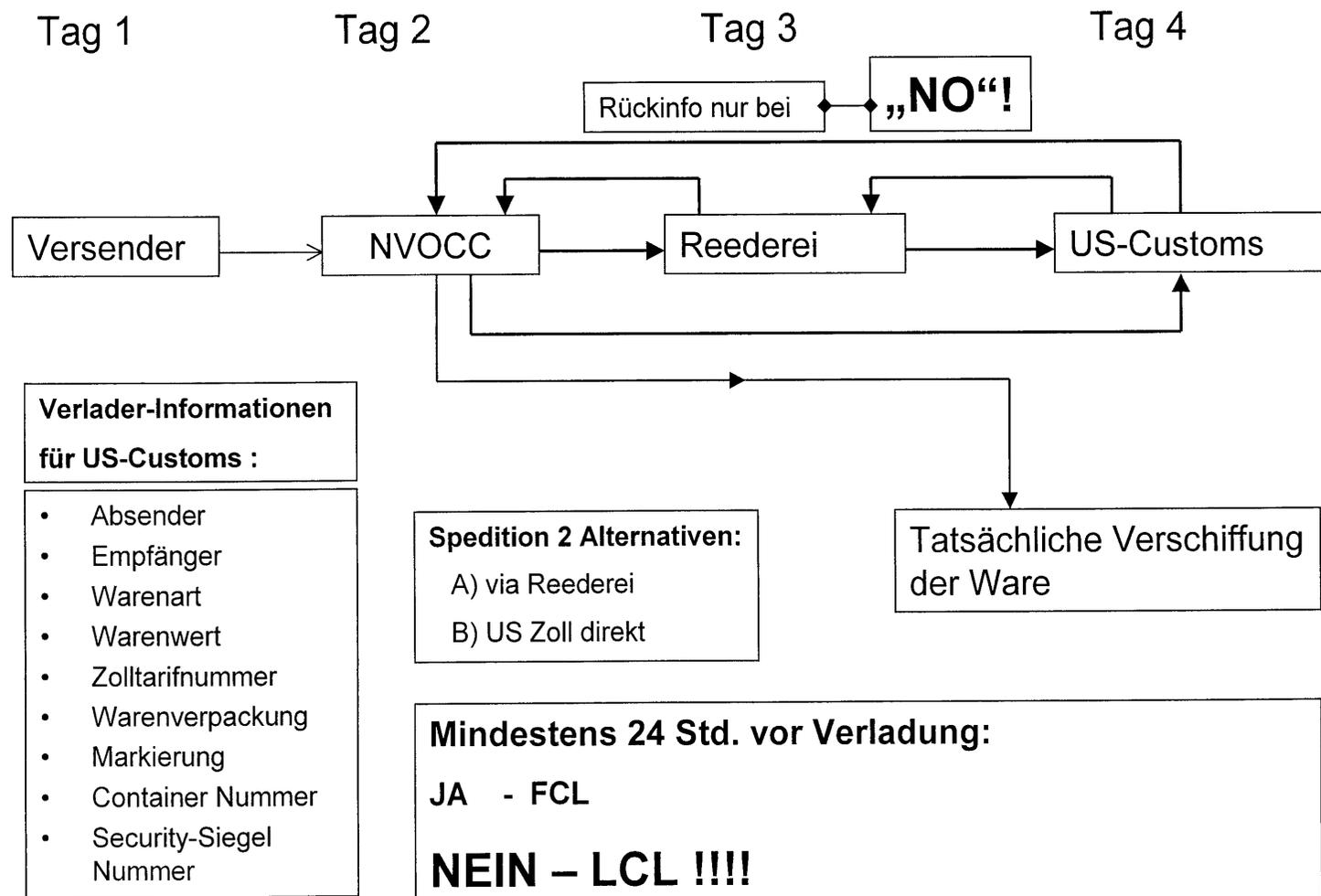
- NVOCCs müssen ihre Ladung direkt im AMS selbst anmelden, **oder**
- Anmeldung erfolgt über einen separaten AMS Dienstleister, **oder**
- **als weitere Alternative** Anmeldung über eine Linienagentur

* Source: Vortrag Maersk Sealand, DVZ Forum, Hamburg 22.01.03



6 Automated Manifest System (AMS) (7)

Ablauf der Manifestierung für NVOCCs (2) *



* Source: Vortrag Jost Hellmann, Hellmann Worldwide Logistics, DVZ Forum, Hamburg 22.01.03



Weitere getroffene internationale Maßnahmen (1)

IMO und ILO

- Verabschiedung eines **Code of Practice on Security in Ports**
(von der ILO Vollversammlung bereits verabschiedet)
 - Maßnahmen zur Überprüfung von Personal
 - Maßnahmen zur Verbesserungen des Identitätsnachweises für Hafentarbeiter
 - Risiko - und Anfälligkeitsanalysen für gesamten Hafen
 - Sicherheitspläne für den gesamten Hafen
 - Einrichtung eines Hafensicherheitsausschusses



Weitere getroffene internationale Maßnahmen (2)

Bei der UN

Auf Antrag Großbritanniens

Einführung eines neuen Kapitels 1.4

„Vorschriften für die Sicherung“
(von Gefahrguttransporten)“

in die UN Empfehlungen



Auswirkungen auf die Gefahrguttransporte

In RID, ADR und ADN wurden ein neues
Kapitel 1.10 - Vorschriften für die Sicherung
eingeführt

Tritt am 01.01.2005 in Kraft
(6 Monate Übergangszeit)

Maßnahmen vergleichbar ISPS Code



Weitere getroffene internationale Maßnahmen (3)

Europäische Kommission

EU - Verordnung zur Umsetzung des ISPS Code
(tritt am 19.05.2004 in Kraft)

- Ausweitung der ISPS Code Anforderungen auf
 - Bestimmte Teile des Teil B des ISPS Code werden obligatorisch
 - Nationale Fährschiffahrt für Schiffe der Klasse A ab Juli 2005 (und Hafenanlagen)
 - Andere nationale Fahrt ab Juli 2007 auf Basis einer Risikoanalyse



Weitere geplante internationale Maßnahmen (1)

Europäische Kommission

Änderung der EU - Verordnung 2913 / 92

„ Verordnung zur Festlegung des Zollkodex der Gemeinschaft “ (auch 24 Stunden Regel, aber im Gegensatz zur USA Meldung vor Einlaufen im Löschhafen)

EU - Richtlinien für

- Gefahrenabwehr für das gesamte Hafengebiet
- Gefahrenabwehr für die gesamte Transportkette (Straße, Schiene, Binnenschifffahrt)



Initiativen und Auswirkung

Deutschland /EU					Andere Staaten			
Hersteller / Empfänger	Spediteur	Gesamthafen	Hafenanlage	Schiff	Hafenanlage	Gesamthafen	Spediteur	Hersteller / Empfänger
	Strasse Schiene Wasserweg	Alle Anlagen, e.g. Lagereibetrieb, Depots	Umschlagsanlagen	Wasserweg	Umschlagsanlagen	Alle Anlagen, e.g. Lagereibetrieb, Depots	Strasse Schiene Wasserweg	
Fabrikator	Hafengrenze	Anlagengrenze	Kaje	Kaje	Anlagengrenze	Hafengrenze	Fabrikator	
CSI			↔		↔			
ISPS			↔					
EU VO			↔					
ILO-COP		↔				↔		
EU DIR Hafen		↔				↔		
C-TPAT	↔							
EU Transport	↔							



Weitere geplante internationale Maßnahmen (2)

World Customs Organization

- **Verbesserung der Zusammenarbeit hinsichtlich Ladungskontrollen**
- **Verbesserung der Überwachung der Transporte**



Weitere geplante internationale Maßnahmen (3)

- Frühere Anmeldung von Schiffs -, Ladungs -, Passagier – und Besatzungsdaten (möglichst elektronisch)
- Bessere Überwachung und Sicherung der gesamten Transportkette durch
 - Elektronische Siegel
 - Container - Packzertifikat
 - Beladungskontrolle durch anerkannte Besichtiger oder Firmen

(noch keine bestimmten Vorstellungen, soll in den kommenden zwei Jahren erarbeitet werden)



Zusammenfassung (1)

Aus Sicht der Hafenverwaltung Bremen hat sich

- 1. die Gefahr eines Terroranschlages sicherlich erhöht und daher müssen die Sicherheitsvorkehrungen verstärkt werden**
- 2. Jedoch darf dieses nicht übertrieben werden; die Verhältnismäßigkeit muß gewahrt bleiben**
- 3. Deutschland mußte aus politischen, aber insbesondere auch aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten die SOLAS - Änderungen unterzeichnen und sich auch an den anderen Maßnahmen beteiligen**



Zusammenfassung (2)

4. Insbesondere im Hinblick auf die EU muss das Subsidiaritätsprinzip gewahrt bleiben
5. Zur Erhöhung der Sicherheit müssen alle Beteiligten beitragen :
 - **Der Staat** und
 - **die Wirtschaft**
6. Dieses muß kostenbewußt und unter Berücksichtigung der Praxis geschehen
7. Dazu müssen gemeinsame Anstrengungen unternommen und vertrauensvoll zusammengearbeitet werden



Zusammenfassung (3)

- 8. Um eine angemessene Sicherheit zu erreichen, muss die gesamte Transportkette eingebunden werden**

- 9. Dieses würde auch die Häfen entlasten und die einseitige Benachteiligung des Seetransports und die dadurch entstandene Wettbewerbsverzerrung gegenüber anderen Verkehrsträgern beseitigen**



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit**