



Container gelten als gute Verstecke für Massenvernichtungsmittel von Terroristen.

Steter Abgleich

USA-Serie, Teil 4: Transportsicherung nach US-Vorstellungen, weitere Definitionen und Abkürzungen und wichtige Abweichungen (hier: Forbidden Materials).

In Folge der terroristischen Angriffe vom 11.09.2001 haben die USA ihre Anstrengungen zum Schutz ihres Landes vor Terrorakten um ein Vielfaches erhöht. Besondere Risiken sieht man jedoch nicht nur im Luftverkehr, sondern auch im Seeverkehr. Denn im massenhaften Containerverkehr ist es nicht auszuschließen, dass Terroristen Waffen, atomare, biologische oder chemische Massenvernichtungsmittel ins Land schmuggeln. Um dieser Gefahr zu begegnen, hat man ein ganzes Bündel an gesetzlichen und freiwilligen Maßnahmen auf den Weg gebracht. Auch die in 2005 in die internationalen Gefahrgutvorschriften eingeführten Sicherungsvorschriften (Kap. 1.10) haben wir den massiven Bemühungen der US-Behörden im UN Sub-Committee on the Transport of Dangerous Goods zu „verdanken“.

Von der Vielzahl an Sicherungsprogrammen für inneramerikanische sowie für über Luft und See die USA erreichende

Transporte werden nachstehend insbesondere die für den Seetransport zutreffenden Tools näher beleuchtet (Übersicht über weltweite Maßnahmen siehe Gefahrgut-Ausgabe 03/05, S. 20ff).

CSI (Container Security Initiative):

Ein von der U.S. Customs and Border Protection Agency unmittelbar nach den Terroranschlägen entwickeltes und 2002 in Kraft gesetztes Programm auf freiwilliger Basis. Dessen vordringliches Ziel ist es, die globalen Warenströme zwischen fremden Häfen („CSI ports“) und U.S. Häfen gegen terroristische

Anschläge abzusichern. Kernpunkt dieses Programmes ist, dass US-Zollbeamte in Häfen, die sich dem CSI-Programm angeschlossen haben, stationiert sind und dort, zusammen mit Zollbeamten des Gastlandes bereits vor Verschiffung in die USA Container inspizieren, die eine potentielle Bedrohung darstellen. Die bilateralen Abkommen wurden zunächst mit den Häfen geschlossen, von denen aus die größten Containermengen in die USA ver-

schifft werden. Mit weiteren steht man in Verhandlung. Die U.S. CBP steht in bilateralen Diskussionen mit allen Regierungen der Staaten, in denen diese Häfen liegen und ist nun dabei, dies auf weitere Häfen in strategisch wichtigen Gebieten auszuweiten.

Weitere Kernpunkte von CSI sind

- Nutzung automatisierter Informationen und physischer Kontrollen, um bereits im Abgangshafen Container zu



US-Zollbeamte kontrollieren schon im Ausgangshafen Transporte in die USA.

identifizieren, die eine potentielle Bedrohung darstellen könnten

- Nutzung hoch entwickelter Entdeckungstechnologie wie stationäre und portable Röntgengeräte, Gasspürgeräte zur schnellen Überprüfung von Containern, in denen potentielle Bedrohungen vermutet werden
 - Nutzung manipulationssicherer Container (z. B. durch Verplombung mittels so genannter „High Security Seals“ und deren Dokumentation in der Lieferkette).
- CSI ist ein auf Gegenseitigkeit basierendes Programm, d. h. die teilnehmenden Häfen sind eingeladen, ihrerseits Inspektoren in U.S.-Häfen zu stationieren, um dort Vorabkontrollen von Transporten in ihre jeweiligen Heimathäfen durchzuführen.

US Customs 24 Hour Advance Manifest Rule: Offizielle Bezeichnung: Presentation of Vessel Cargo Declaration to Customs Be-

Sicherungsprogramme gelten vor allem bei Transporten über See und Luft.

fore Cargo is Laden Aboard Vessel at Foreign Port (Final Rule T.D. 02-62 des U.S. Treasury Department vom 31.10.02, Inkraftsetzung: 02.12.02, Übergangsregelung bis 02.02.03).

Hierbei handelt es sich um eine gesetzliche Regelung, deren Verstoß mit einem Bußgeld von \$500.000 (beim ersten Verstoß) und \$ 1.000.000 (bei nachfolgenden Verstößen) geahndet wird. Andere Konsequenzen können sein, dass entweder die betroffene Ladung für US-Zollinspektionen gelöscht werden muss (mit den damit anfallenden Kosten) oder die Entladung im US-Löschhafen seitens des US-Zolls

verboten oder zumindest verzögert wird oder dass die betroffene Ladung beschlagnahmt werden kann. Haftbar ist grundsätzlich der jeweilige Reeder.

Reeder von Seeschiffen müssen demnach 24 Stunden vor der Beladung der Containers an Bord ihres Schiffes im ausländischen Ladehafen dem US-Zoll die geforderte Ladungserklärung nach Zollform

CF-1302 Cargo Declaration auf elektronischem Wege vorlegen. Reeder, die im AMS (Automated Manifest System) beteiligt sind, müssen dabei dieses System verwenden. NVOCC's, die eine Lizenz der Federal Maritime Commission (FMC) haben und ein International Carrier Bond besitzen, dürfen ebenfalls diese Zollnotifizierung durchführen, sofern sie am AMS Programm selbst teilnehmen und die Möglichkeit besitzen, lt. AMS die Informa-

tionen selbst elektronisch zu übermitteln oder Zugang zu einem AMS-Dienstleister, AMS-Hafenbehörde oder AMS-Reedereiagenten haben. Die ver-

traulichen Informationen werden dabei entsprechend geschützt. NVOCC, die nicht am AMS teilnehmen, müssen die nach CF-1302 geforderten Informationen dem jeweiligen Reeder rechtzeitig für dessen 24-Stunden-Fristeinholung übermitteln. Betroffen ist jeglicher Import-Seecontainer, der für einen US-Löschhafen bestimmt ist oder als Transitladung über



Besonderer Schwerpunkt: Die extensive Prüfung von Containern.

einen US-Hafen geführt wird. Nicht betroffen sind Bulkladung, Break-Bulkladung (nicht containerisierte Stückgutladung), sofern diese aufgrund eines beim US-Zoll schriftlich eingereichten Antrages von dieser Regelung befreit wurde sowie leere Container.

Gemäß 19 U.S.C. (United States Code) 1431(c) sind Informationen, die im Schiffsmanifest enthalten sind, der Öffentlichkeit zugänglich zu machen. Jedoch nicht zuletzt aus Sicherheitserwägungen heraus werden Informationen, die aufgrund dieser Neuregelung vorab erteilt werden, erst dann der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, wenn das Schiffsmanifest komplett nach 19 CFR 4.7 dem US-Zoll vorzulegen ist, d.h. das komplette Manifest ist erst beim eigentlichen Einlaufen des Schiffes im US Hafen

C-TPAT: Transportketten sollen sicherer und transparenter werden.

WICHTIGE DEFINITIONEN UND ABKÜRZUNGEN, TEIL 3

Associate Administrator	Leiter des Office of Hazardous Materials Safety (OHM) der Pipeline and Hazardous Materials Safety Administration (= Synonym für die „zuständige U.S. Behörde für Gefahrgutangelegenheiten“)
AMS	Automated Manifest System
Bureau of Explosives	Bureau of Explosives (BoE) of North America = Institution des Verbandes der US-Eisenbahngesellschaften ARA - American Railway Association (der Nachfolgeorganisation der AAR- Association of American Railroads = zuständig für Prüfung von explosiven Stoffen und Erteilung von EX-Nummern).
CSI	Container Security Initiative
CSI ports	Häfen außerhalb der USA, die sich auf freiwilliger Basis dem CSI Programm angeschlossen haben
C-TPAT	Customs-Trade Partnership Against Terrorism
NVOCC	Non-Vessel Operating Common Carrier
OSHA	Occupational Safety- and Health Administration (U.S. Bundesbehörde für Arbeitssicherheit und -gesundheit)
RTK	Right to Know Act (gleiche Bedeutung wie WRK)
SADT	Selfaccelerating Decomposition Temperature (Temperatur der selbstbeschleunigenden Zersetzung) = Gefahrenindikator (ähnlich wie der Flammpkt., oder die letale Toxizität) für Stoffe, die sensitiv auf erhöhte Temperaturen reagieren, z. B. durch Selbstzersetzung oder Polymerisation
U.S. CBP	United States Customs and Border Protection (U. S. Zoll und Grenzschutzbehörde) = Unterorganisation des → U.S. DHS
U.S. DHS	U.S. Department of Homeland Security (U.S. Heimatschutzministerium), dem u. a. das → U.S. CBP und die U.S. Coast Guard zugeordnet sind
U.S. TD	U.S. Treasury Department (U.S. Finanzministerium)
WRK	Worker's Right to Know Act (gleiche Bedeutung wie RTK)



**Verdächtige
Schiffe wer-
den bereits
vor dem Ein-
laufen kon-
trolliert.**

gefordert. Bei der Risikoeinstufung von Importcontainern wird die Teilnahme am C-TPAT Programm (s. unten) positiv berücksichtigt.

C-TPAT (Customs-Trade Partnership Against Terrorism):

Ein weiteres freiwilliges Programm der U.S.-CBP, das das Ziel verfolgt, die Transportkette sicherer und transparenter zu machen und den Informationsaustausch zwischen Verladern, Transporteuren und Regierungsstellen zu verbessern.

C-TPAT stellt auf bilaterale Vereinbarun-



**Weltweit wird
der Güterum-
schlag über
Seehäfen mit
Argusaugen
gesehen.**

gen zwischen dem US-Zoll und den einzelnen Wirtschaftsbeteiligten ab. Zu den potentiellen Partnern zählen Importeure, Transportunternehmer in der Seeschifffahrt, Binnenschifffahrt, Bahn und Straße, Schiffsmakler und Agenten, Spediteure, Umschlags- und Lagerhalter sowie Hersteller. Die Firmen dieser Gruppen sollen auf freiwilliger Basis eine umfassende Selbstanalyse über die Sicherheit anhand von Richtlinien der U.S. CBP erstellen, einen umfassenden Fragebogen ausfüllen, Programme zur Erhöhung der Transportsicherheit einführen und die Richtlinien der U.S.-CBP an die Beteiligten innerhalb der Transportkette weiterreichen.

Die Richtlinien umfassen die Bereiche Sicherheit des Verfahrens, physische Sicherheit, Personalsicherheit, Ausbildung und Training, Zugangskontrollen, Manifestverfahren und Transportsicherheit.

C-TPAT-Teilnehmer können mit einer bevorzugten Abfertigung in den Abgangs- und US-Bestimmungshäfen rechnen; ihre Sendungen werden in der Risikoanalyse des US-Zolls positiv bewertet.

In einem ersten Durchlauf hatte die U.S. CBP vor allem die großen Reedereien zur Teilnahme an C-TPAT aufgefordert, die ihrerseits die Containerterminals mit den

Anforderungen konfrontiert haben. Es ist davon auszugehen, dass nach den Reedereien auch sukzessiv alle übrigen Beteiligten der Transportkette, vom Verloader bis zum Hafenumschlagsbetrieb einbezogen werden sollen.

Damit werden auch alle in einem Transport involvierten Dienstleister erfasst, unter anderem die Seehafenspediteure, aber auch die von ihnen beauftragten Subunternehmer und deren Subunternehmer bis hin zu denjenigen, die als Frachtführer tatsächlich die Transporte durchführen.

Ein von der U.S. CBP entwickelter 32-seitiger Katalog mit Praxislösungen (Best Practices) zur Sicherung von Transportketten ist online erhältlich: www.cbp.gov/linkhandler/cgov/import/commercial_enforcement/ctpat/ctpat_best_practices.ctt/ctpat_best_practices.pdf.

C-TPAT ist somit eine Art Vorläufer der im Entstehen befindlichen EU-Verordnung zur Verbesserung der Sicherheit der Lieferkette, in der sich die maßgeblichen Eckpunkte von C-TPAT wiederfinden werden.

Insofern können C-TPAT-Teilnehmer dem Inkrafttreten dieser EU-Verordnung relativ entspannt entgegensehen.

US-Besonderheit „Forbidden Material“:

Stoffe, die gem. ICAO-TI und/oder IMDG Code nicht verboten sind, die jedoch gem. US State Variation USG-02 und § 171.12 (b)(4) CFR 49 verboten sind, dürfen nicht in die USA befördert werden, es sei denn, es liegt eine entsprechende Ausnahme genehmigung (Special Permit) oder eine Zulassung (Approval) des Associate Administrators vor.

Warum es im § 171.11 (Use of ICAO-TI) für den Luftverkehr keinen analogen Verbotsparagrafen gibt (171.12 [b] [4]), ist eigentlich unverständlich.

Verbotene Stoffe (Forbidden materials) gem. USG-2 (Luftverkehr) und § 171.12 (b)(4) CFR 49 (Seeverkehr) sind:

- Stoffe, die in Spalte 3 der Tabelle der gefährlichen Güter (§ 172.101) den Eintrag „Forbidden“ haben (eine Liste dieser

Stoffe ist im Internet erhältlich: http://hazmat.dot.gov/regs/intl/usvar/cfr_forbidden.pdf

- Verbotene Explosivstoffe gem. § 173.54 CFR 49.
- Elektrische Vorrichtungen, die Funken oder eine gefährliche Menge an Wärme erzeugen können, es sei denn, sie sind in einer Art und Weise verpackt, die dies verhindert.
- Im Luftverkehr: Packstücke, die ein magnetisches Feld > 0.00525 gauss (gemessen in 4,5 m Entfernung von der Packstückoberfläche) haben.
- Stoffe (Anm.: Auch ICAO-TI/IMDG Code nicht unterstellte) in der gleichen Verpackung, Umverpackung oder Beförderungseinheit, die, wenn sie in gegenseitigen Kontakt kommen, eine gefährliche Reaktion verursachen können.
- Stoffe (Anm.: Auch ICAO-TI/IMDG Code



**Im Einsatz:
portable
Röntgengerä-
te in wichti-
gen US-Con-
tainerhäfen.**

nicht unterstellte), die sich bei erhöhten Umgebungstemperaturen in gefährlicher Weise zersetzen oder polymerisieren können, wenn sie in ihrer tatsächlichen Verpackung/Umschließung eine SADT von $\leq 50^{\circ}\text{C}$ haben.

- Versandstücke, die Gase/Dämpfe von einem nicht als Gefahrgut eingestuften Stoff verströmen, die in einem geschlossenen Fahrzeug oder Container entzündbare Gas/Luft-Gemische bilden können.
- Versandstücke (die andere als Stoffe der Klasse 1 enthalten), die detonieren (d. h. Druckwelle schneller als Schallgeschwindigkeit) können, wenn sie Feuer ausgesetzt sind.
- Versandstücke, die Feuerzeuge mit Brennstoff und Zündelement enthalten, es sei denn, dass die Bauart der Feuerzeuge und deren Innenverpackungen vom Bureau of Explosives geprüft und vom Associate Administrator gesondert zugelassen sind.

Roland Neureiter

Der Autor ist Referent im Logistik-Sicherheitsmanagement der Degussa AG/Hanau.