



EUROGATE-PFSO Ulrich Gärtner ist von der neuen Technik begeistert.



## Neue Inspektionstechnologien zur Erhöhung der Containersicherheit

Mehr als drei Jahre lang entwickelte ein Konsortium rund um den Bremer Wirtschaftssenator und dem Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik (ISL) in Bremerhaven neue Technologien zur Erhöhung der Containersicherheit. Am 31. Oktober haben die beteiligten Institutionen und Unternehmen auf dem EUROGATE Container Terminal Bremerhaven ihre Ergebnisse vorgestellt.

Im Mittelpunkt stand die Vorführung eines Gesamtsystems aus Röntgen- und Scan-Technologien sowie den damit im Zusammenhang stehenden informationsverarbeitenden Systemen. Hintergrund des vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Projekts ECSIT (Erhöhung der Containersicherheit durch berührungslose Inspektion im Hafenterminal) ist die gestiegene globale Bedrohung durch Terrorismus und organisierte Kriminalität. Vor allem die vom US-Kongress verabschiedete House Resolution No.1, die auch als 100%-Scanning-Gesetz bezeichnet wird, sollte erfüllt werden.

Dieses Gesetz sieht vor, dass ab Sommer 2014 keine Container mehr in Richtung USA exportiert werden dürfen, die nicht zuvor im Abgangshafen durchleuchtet worden sind. In Bremerhaven rechnet man mit täglich rund 1.200 Boxen, die gescannt werden müssten. Ob dieses Gesetz tatsächlich zur Umsetzung kommt, ist fraglich. Es gilt als wahrscheinlich, dass seine Umsetzung mindestens noch um zwei Jahre verschoben wird. Denn trotz der technologischen Machbarkeit, die ECSIT bewiesen hat, sind viele Fragen bezüglich der Anforderungen des US-Gesetzes nicht geklärt. Da ist zum einen die Frage, wer die nicht unerheblichen Kosten für ein derartiges Röntgen- und Scan-System trägt. Für EUROGATE ist klar, dass diese nicht dem Terminal-Betreiber belastet werden können und dass es hier um Kostenneutralität gehen muss. Zum anderen dürfen die Abläufe und somit die Produktivitäten am Terminal nicht beeinträchtigt werden. Auch muss geklärt werden, was passiert, wenn im Alarmfall wirklich ein gefährlicher Container identifiziert wird. Wie sieht das Notfall- und

Gefahrenmanagement aus? Wo sind die Schnittstellen zu den US-Behörden? Wie schnell können die US-Behörden Rückmeldung geben, ob ein Container verladen darf oder nicht? Fragen über Fragen, die alle geklärt werden müssen, bevor das neue Gesetz umgesetzt werden kann. ➔



Prof. Dr. Frank Arendt vom Institut für Seeverkehrswirtschaft und Logistik, Bremen.