

Gefährdete Transporte für wertvolle Güter

Ladungsdiebstahl: Große Bedrohung für die Lieferkette

Gütertransporte stehen zunehmend im Fokus Krimineller, die Schwachstellen während der Transportkette nutzen. Das höchste Diebstahlrisiko stellt der Transport hochwertiger Fracht (HVTT: High Value Theft Targeted) Level 1 dar. HVTT ist Fracht mit hohem Wert, die ohne große Schwierigkeiten gehandelt und auf dem illegalen Markt verkauft werden kann. Durch entsprechende Aufmerksamkeit, Sorgfalt und Planung können Gefahrenlagen rechtzeitig erkannt und mit Hilfe technischer Mittel die Gefahr eines Überfalls verringern und somit dem Ladungsdiebstahl aktiv begegnet werden.

Beispiele für HVTT Level 1-Waren sind

- Arzneimittel, insbesondere termingebundene Medikamente
- hochwertige Elektronik wie Mobiltelefone, Tablets und Laptops
- Zigaretten
- hochwertige Biotech-Ladungen
- hochwertige Kunstwerke, Antiquitäten und Sammlerstücke
- Münzen, Gold und Edelsteine

HVTT-Fracht ist am stärksten bei einem Halt an Orten mit hohem Risiko gefährdet, oder wenn sie durch Hochrisiko-Gebiete transportiert wird. Nach Behördenangaben gehörten zu diesen Gebieten seit jeher Südkalifornien, Dallas und Houston, Memphis, Chicago, Atlanta, Miami, New York, New Jersey und Toronto sowie Mexiko, Mittelamerika, Brasilien, Südafrika und ein Großteil Europas.

Gängige Ladungsdiebstahlmuster sind frei zugänglichen Quellen wie Sensitech und der Transported Assets Protection Association (TAPA) zu entnehmen, unterliegen jedoch raschen Veränderungen und sollten daher regelmäßig überprüft werden. Einige US-amerikanische Städte wie Portland, Seattle, Minneapolis, New York und Chicago, in denen es in jüngster Zeit zu großen Unruhen kam, sind am gefährlichsten, so dass die Durchfahrt durch diese Gebiete nach Möglichkeit vermieden werden sollte.

Risiko minimieren

Sicherheitstipps für Verlager und Spediteure

1. Verwenden Sie nur dem Spediteur bekannte und benannte Spediteure, die die Dokumentation der vorhandenen Sicherheitsprotokolle und -verfahren einschließlich Mitarbeiterüberprüfung, Fahrersicherheitsschulung und Notfallprotokollen bereitstellen.
2. Vermeiden Sie die Vergabe von Unteraufträgen, es sei denn, der Unterauftragnehmer wurde ebenfalls überprüft, ist dem Versender bekannt und unterliegt denselben Sicherheitsanforderungen wie der Hauptbeförderer.

Risiko minimieren

3. Minimieren Sie die Weiterleitung von HVTT-Fracht durch Gebiete mit hohem Risiko, reduzieren Sie die Anzahl der Stopps, planen Sie notwendige Stopps an sicheren Orten und minimieren oder eliminieren Sie den Transit an Wochenenden und Feiertagen, denn da ist die Fracht am stärksten gefährdet. Beachten Sie, dass das Risiko nach Wochentagen je nach Land oder Region variieren kann.
4. Begrenzen Sie die Anzahl der Personen, die die HVTT-Ladelogistikdetails kennen, auf die erforderlichen Personen und schützen Sie alle logistischen Details vor dem Zugriff durch nicht autorisierte Personen.
5. Vereinbaren Sie eine Vorankündigung aller HVTT-Ladungen, um eine betrügerische Abholung zu vermeiden. Detaillierte Informationen zur Identifizierung von Zugmaschine, Anhänger und Fahrer sollten dem Versender (oder dem Vertreter des Versenders) vor der Lieferung zur Verfügung gestellt werden. Es darf keine Ladung an einen nicht zuvor identifizierten Fahrer abgegeben werden. Detaillierte Informationen zu Zugmaschine, Anhänger und Fahrer sollten bei der Abholung aufgezeichnet und erforderlichenfalls für die Polizei zugänglich sein.
6. Legen Sie Verfahren zur Identifizierung des Fahrers fest, einschließlich des Fotografierens des Führerscheins oder eines offiziellen Firmenausweises und der Unterschrift des Fahrers und des gedruckten Namens auf den Versanddokumenten. Wenn möglich und rechtlich zulässig, sollten diese ein Fahrerfoto und einen Fingerabdruck enthalten, wenn die Ladung aufgenommen wird. Der Fahrer muss außerdem mit einer Abholnummer anreisen, die zuvor vom Versender angegeben wurde. Beachten Sie dabei die lokale Gesetzgebung.
7. Bestehen Sie darauf, dass die Fahrer ein Formular unterschreiben, auf dem sie bestätigen, dass sie keinen bekannten Grund zum Zwischenstopp haben, auch nicht für Mahlzeiten, zum Tanken, zur Kontrolle des Fahrzeugzustands, für Reparaturen, Toilettenpausen oder aus persönlichen Gründen, bevor sie mindestens 350 Kilometer oder bis zum Lieferort gefahren sind.
8. Bieten Sie den Fahrern Fortbildungen zur Diebstahlprävention und zur Risikosensibilisierung an.
9. Lassen Sie keine Ladungen unbeaufsichtigt. Verbieten Sie das Anhalten während des Transports, außer in Notfällen oder an geplanten Orten für Tank- oder Erholungspausen. Verwenden Sie TAPA-zertifizierte sichere Parkbereiche (Europa).
10. Verwenden Sie Teamfahrer für lange Strecken, um zu vermeiden, dass Ladungen unbeaufsichtigt bleiben oder anhalten. Beide Fahrer sollten nach Bedarf über aktuelle kommerzielle Führerscheine (CDLs) oder entsprechendes verfügen. Beachten Sie dabei lokale Regelungen.
11. Rüsten Sie Zugmaschinen mit akustischen Alarmen gegen unbefugtes Betreten, einem Zweiwege-Kommunikationssystem, einem Satellitennavigationssystem, stillen Alarmen (Paniktasten) in Reichweite der Fahrer sowie verdeckten Verfolgungssystemen und Antennen aus. Trackingsysteme sollten in der Lage sein, mindestens zwei Signalisierungsmethoden zu verwenden, sofern verfügbar.
12. Verwenden Sie für alle Transporte Kofferrfahrzeuge.
13. Verwenden Sie tragbare verdeckte Verfolgungsgeräte für Ladungen im Wert von mehr als 500.000 USD in der Ladung. Kombinationsverfolgungs- und Temperaturüberwachungsgeräte erfüllen diese Anforderung ebenfalls.
14. Verfolgen Sie Sendungen auf der Route kontinuierlich durch ein Überwachungszentrum, wobei die Position mindestens alle fünf Minuten bestätigt wird. Routen sollten geografisch eingegrenzt sein (geo-fencing) und bei Abweichungen von geplanten Routen oder Zeitplänen sollte ein Alarm ausgelöst werden. Ebenfalls zu einer Auslösung von Alarmen sollten auch das Abhängen des Anhängers, Manipulationen an der Trackingvorrichtung, das Anhalten des Lastwagens, der Batteriestatus des Trackers und das Öffnen der Anhängertür gehören. Es sollten Protokolle vorhanden sein, um auf Alarme zu reagieren.

Risiko minimieren

15. Bei FTL-Sendungen (Full Truckload) sollte an den Anhängertüren ein manipulationssicheres Siegel angebracht werden, das der Norm ISO 17712 entspricht. Die Seriennummer auf dem Siegel sollte auf den Versandpapieren vermerkt und bei Lieferung bestätigt werden. Sowohl der Fahrer als auch der Versender oder der Vertreter des Versenders sollten anwesend sein, wenn das Siegel und das Schloss angebracht und entfernt werden.

16. Verwenden Sie hochwertige Sicherheitsverriegelungsvorrichtungen aus Edelstahl, wie eingebaute Schlösser oder mobile hochwertige Verriegelungsvorrichtungen mit integrierten Schlössern für alle LKW- / Anhängertüren (keine Ketten, Kabel, leichten Stangen, abnehmbaren Schrauben usw.) und verwenden Sie diese während der gesamten Reise. Schlösser können elektronisch oder manuell betätigt werden und sollten so ausgelegt sein, dass sie Angriffen mit Handwerkzeugen mindestens zehn Minuten lang widerstehen.

17. Definieren Sie ein Reaktionsprotokoll für einen Notfall, der die Ladung gefährdet. Im Falle eines Unfalls, einer Panne oder einer Krankheit des Fahrers sollte der Spediteur für die Sicherheit vor Ort sorgen. Im Falle eines Diebstahls sollten Verfahren eingerichtet werden, um sich mit den Strafverfolgungsbehörden abzustimmen und ihnen die erforderlichen Informationen zu Zugmaschine, Anhänger, Ladung sowie Fahreridentität zu liefern.

18. Kommunizieren Sie Einschränkungen in den Entladezeiten, z. B. sollten Ladungen niemals bis zum Entladen stehen gelassen oder an Wochenenden oder Feiertagen im Hof gelagert werden, es sei denn, das Verfahren und der Standort werden vom Versender und Spediteur genehmigt und der Lagerplatz ist mit Wachdienst, Sicherheitszäunen, heller Beleuchtung und einer Live-CCTV-Überwachung ausgestattet, die die Aufzeichnung von Identifizierungsdetails im Hof und an den Toren ermöglicht. CCTV-Kameras sollten digital sein und alle Bilder an einem sicheren Ort aufzeichnen. Abgekuppelte Anhänger in zugelassenen Höfen sollten mit Königszapfenschloss, Stützwindenschlössern oder Bremsleitungsschlössern ausgestattet sein. Vorhängeschlösser werden nicht empfohlen. Wenn der Auflieger/Anhänger am Zugfahrzeug befestigt bleibt, sollte er mit Lenkgetriebesperren, Luftleitungssperren und/oder akustischen Kabinenalarmen blockiert werden.

19. Für Sendungen, die durch geografische Regionen mit einem hohen Ladungsdiebstahlsrisiko geleitet werden (z. B. Teile von Mexiko, Brasilien oder Südafrika, aber auch einzelne Regionen Europas), können zusätzliche Sicherheitsmaßnahmen empfohlen werden.

Bitte wenden Sie sich für Einzelheiten oder weitere Fragen an Ihren Marine Loss Control Manager



Kontakt

Matthias Böhm

Regional Loss Control

Manager DACH

T +49 40 3604 227

matthias.boehmen@aig.com

AIG ist der Marketingname für das weltweite Versicherungsgeschäft der American International Group, Inc., das Sach- und Unfallversicherungen, Lebensversicherungen, Altersvorsorgeprodukte und allgemeine Versicherungsprodukte umfasst. Weitere Informationen finden Sie auf unserer Webseite unter www.aig.com.

DEUTSCHLAND: Risikoträger der Versicherung ist die AIG Europe S.A., Direktion für Deutschland, Neue Mainzer Straße 46 – 50, 60311 Frankfurt.

ÖSTERREICH: Risikoträger der Versicherung ist die AIG Europe S.A., Direktion für Österreich, Herrengasse 1 – 3, 1010 Wien.

SCHWEIZ: Risikoträger der Versicherung ist die AIG Europe S.A., Luxembourg, Zweigniederlassung Opfikon, Sägereistrasse 29, 8152 Glattbrugg.

Dieses Dokument dient lediglich zu Werbezwecken und zur allgemeinen Information und kann unter keinen Umständen zur Rechtfertigung eines Deckungsanspruchs herangezogen werden. Der Deckungsumfang der Versicherung ist abhängig von den Underwriting-Anforderungen und jeweiligen Bedingungen der Police.