

# Ein wichtiges Glied in der Lieferkette

**Die Luftfrachtsicherheit hat für die Politik höchste Priorität. Eine zentrale Rolle in der sicheren Lieferkette spielt der Reglementierte Beauftragte. Er muss strenge Sicherheitsanforderungen erfüllen.**



cdp/Martin Oeser

**Die Politik widmet sich verstärkt dem Thema Luftfrachtsicherheit**

**R**eglementierte Beauftragte spielen eine zentrale Rolle in der sicheren Lieferkette. Deshalb stehen neben den Bekannten Versendern auch sie derzeit besonders im Fokus der Behörden. Reglementierte Beauftragte sind vom Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassene Stellen, beispielsweise Spediteure oder Luftfahrtunternehmen, die Fracht kontrollieren, etwa röntgen, oder Fracht im Rahmen der sicheren Lieferkette von einem Bekannten Versender übernehmen.

Seit den vereitelten Anschlügen mit Luftfrachtbomben Ende Oktober hat sich die Kontrollpraxis verschärft. Bundesverkehrsminister Peter Ramsauer hat angekündigt, dass die Unternehmen jederzeit mit unangemeldeten Kontrollen des LBA rechnen müssen.

**Bisher wurden 607 Reglementierte Beauftragte behördlich zugelassen**

Bei einer Kontrolle des LBA im November konnte drei Unternehmen aus Berlin, Hessen und Nordrhein-Westfalen die Neuzulassung als „Reglementierter Beauftragter“ aufgrund schwerwiegender

Mängel – zum Beispiel unzureichende bauliche Voraussetzungen – nicht erteilt werden. Bereits Anfang November waren 20 Reglementierte Beauftragte bei einer Großrazzia überprüft worden. Bei diesen Kontrollen wurden jedoch keine schwerwiegenden Mängel festgestellt.

## DIE SERIE

### Luftfrachtsicherheit

Reglementierte Beauftragte und Bekannte Versender müssen Sicherheitsauflagen erfüllen.

- VR 49: Pflichten des Bekannten Versenders
- **VR 50: Pflichten des Reglementierten Beauftragten**

„Reglementierte Beauftragte haben derzeit keine sonderlich brisanten Probleme. Es wird nur schärfer kontrolliert, ob sie ihre Sicherheitsvorkehrungen einhalten“, beurteilt Clemens Lueg, stellvertretender Geschäftsführer der IHK Köln, die Situation. Die Kontrolleure vom Luftfahrt-Bundesamt würden zum Beispiel prüfen, ob Personen, die Betretungsrechte zu Räumen haben, sicherheitsgeprüft sind. Räume müssen verschließbar, die Bewachung sichergestellt sein. Die Prozesse müssten ordentlich dokumentiert und hinterlegt sein. „Dann gibt es auch bei verschärften Kontrollen wenig Probleme“, sagt Lueg. „Wenn ein Unternehmen die gesetzlichen Vorgaben umgesetzt hat und einhält, besteht kein Grund zu Verunsicherung“, bestätigt auch Reinhard Lankes, Luftfrachtoperte des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSL). Die meisten Speditionen, die regelmäßig mit Luftfracht umgehen, seien seit fünf Jahren zertifiziert.

## Etwa 80 Anträge auf Neuzulassung

Stand Anfang November wurden 607 Reglementierte Beauftragte mit 1274 Standorten einer Vor-Ort Kontrolle unterzogen und behördlich zugelassen. Etwa 80 Anträge auf Neuzulassung liegen dem LBA vor. Eine vollständige Liste aller zertifizierten Reglementierten Beauftragten hat das LBA auf seiner Website veröffentlicht. Die Liste, die stets aktuell gehalten wird, war zeitweise als Ersatz für die EU-Datenbank beim LBA vorgehalten. Bis vor Kurzem gab es regelmäßig Probleme mit der Datenbank, vor allem beim passwortgeschützten Zugang. Reglementierte Beauftragte, die von einem anderen Reglementierten Beauftragten Fracht übernehmen, sind rein nach den Vorschriften theoretisch dazu verpflichtet, sich immer in der EU-Datenbank

zu versichern, dass das betreffende Unternehmen auch tatsächlich dort gelistet ist.

### Unsicherheit bei Mitarbeiterschulung

Erhebliche Unsicherheiten bestehen beim Thema Mitarbeiterschulung, wie Reinhard Lankes bestätigt. Die Novellierung der Luftsicherheits-Schulungsverordnung steht immer noch aus. Die bisher vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung in Abstimmung mit dem Bundesministerium des Innern zur Verfügung gestellten Musterlehrpläne werden laut LBA derzeit noch überarbeitet und den Anforderungen des Kapitels 11.2 der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 angepasst. Diskutiert wird derzeit noch über die Anzahl der vorgeschriebenen Schulungsstunden für Mitarbeiter, die Zugang zu Luftfrachtensendungen haben, aber selbst keine Sicherheitskontrollen durchführen. Bisher reichten vier Unterrichtsstunden, künftig könnte das auf acht Stunden erhöht werden. Anders als bisher sollen diese Schulungen nicht mehr unternehmensintern durch eigene Trainer erfolgen, sondern nur noch durch einen zugelassenen Ausbilder. Das Zusammenspiel zwischen Reglementierten Beauftragten und Bekannten Versendern könnte zudem künftig komplizierter werden. Bis Ende April dieses Jah-

res genügte die Abgabe einer Sicherheitserklärung gegenüber einem Reglementierten Beauftragten, um den Status Bekannter Versender zu erlangen. Seit dem 29. April 2010 können Bekannte Versender nur noch behördlich zugelassen werden. Spätestens bis 25. März 2013 müssen alle Bekannten Versender vom LBA zugelassen sein, damit ihre Fracht ohne weitere Kontrollen sicher verladen werden kann. Bis dahin gilt eine Übergangsfrist für die Unternehmen, die bereits vor dem 29. April 2010 in Geschäftsbeziehungen mit einem Reglementierten Beauftragten standen und aufgrund einer abgegebenen Sicherheitserklärung von diesem als Bekannter Versender anerkannt wurden.

### Zahl Bekannter Versender könnte sinken

Bernward Jüttner, Vorsitzender des Ausschusses Luftfracht im DSLV, weist darauf hin, dass im Laufe der dreijährigen Übergangsfrist bis 2013 die Anzahl der Bekannten Versender sukzessive nach unten gehen wird. „Die Anzahl der als unsicher geltenden Frachtensendungen, die einer technischen Sicherheitskontrolle beim Spediteur oder bei der Airline unterzogen werden müssen, wird im Laufe der Übergangszeit und erst recht nach 2013 rapide zunehmen“, glaubt Jüttner. Es sei zu beobachten,



IHK Köln

## „Reglementierte Beauftragte haben derzeit keine sonderlich brisanten Probleme“

CLEMENS LUEG,  
Stellvertretender Geschäftsführer IHK Köln

dass Reglementierte Beauftragte gegenüber Unternehmen, die keine Bekannten Versender sind, die Preise für ihre Dienstleistung erhöhen, weil sie die Luftfracht erst sicher machen müssten, so IHK-Experte Lueg. Die Unternehmen müssten dann entscheiden, ob sie diesen Weg mitgehen oder sich als Bekannter Versender anerkennen lassen, was aber auch teuer werde.

### Schwierigkeiten in der Praxis

Ärgerlich aus Sicht der Spediteure: Ein Bekannter Versender, der von einem Reglementierten Beauftragten als solcher per Sicherheitserklärung anerkannt ist, gilt bei einem anderen Reglementierten Beauftragten seit April nicht automatisch als Bekannter Versender. Der Status „Bekannter Versender“ ist nicht übertragbar. Dass nur noch behördlich zertifizierte Unternehmen seit April 2010 diesen Status erhalten, mache sich schon jetzt beim Neugeschäft der Spediteure nachteilig bemerkbar, sagt Bernward Jüttner.

Wenn Bekannten Versendern, wie jüngst geschehen, aufgrund einer Kontrolle durch das LBA der Status aberkannt wird, sollte diese Information von der Behörde automatisch an alle Reglementierten Beauftragten weitergegeben werden, mit denen das betroffene Unternehmen in geschäftlicher Beziehung stand. Daraus eine Holdschuld der Spediteure zu machen, sich in der EU-Datenbank der gelisteten Bekannten Versender rückzuversichern, sei eine „unrealistische Vorstellung“ und praktisch nicht durchführbar, erklärt Jüttner. ■■■

Kathrin Petersen, Dietmar Winkler

## MINDESTANFORDERUNGEN FÜR ZULASSUNG

### Mindestanforderungen für Zulassung als Reglementierter Beauftragter

#### Formelle Anforderungen:

**Vorliegen eines schriftlichen Antrags durch das Unternehmen. Dieser muss von einer berechtigten Person unterzeichnet sein.**

#### Punkt 6.3.1.2 des Anhangs der Verordnung (EG) Nummer 185/2010:

- Der Antragsteller legt der jeweiligen zuständigen Behörde ein Sicherheitsprogramm vor. In dem Programm werden die Methoden und Verfahren beschrieben, die der Beauftragte einzuhalten hat, um den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und ihrer Durchführungsbestimmungen zu entsprechen. In dem Programm ist auch darzulegen, wie der Beauftragte selbst die Einhaltung dieser Methoden und Verfahren zu überwachen hat. Einzelheiten hierzu finden sich in der Anleitung zur Erstellung eines Luftfracht-Sicherheitsprogramms.
- Der Antragsteller muss ferner die „Verpflichtungserklärung – Reglementierter Beauftragter“ gemäß Anlage 6- A vorlegen. Diese Erklärung wird von dem Bevollmächtigten

des Antragstellers oder der für die Sicherheit verantwortlichen Person unterzeichnet.

#### Punkt 6.3.1.3 des Anhangs der Verordnung (EG) Nummer 185/2010:

- Im Luftfracht-Sicherheitsprogramm (LFSP) benannter Sicherheitsbeauftragter (mit allen Kontaktdaten)
- Im LFSP benannter stellvertretender (stellv.) Sicherheitsbeauftragter (mit allen Kontaktdaten)
- Beauftragter für die Sicherheit in der Niederlassung des Unternehmens (mit allen Kontaktdaten)
- gültige Zuverlässigkeitsüberprüfung des Sicherheitsbeauftragten, stellv. Sicherheitsbeauftragten und Niederlassungsleiters (bzw. Beauftragter für Sicherheit in der Niederlassung des Unternehmens) gemäß § 7 Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG)
- Schulungsnachweise des Sicherheitsbeauftragten, stellv. Sicherheitsbeauftragten, Niederlassungsleiters beim Reglementierten Beauftragten

@ Weitere Infos, z. B. zum Thema Schulung oder die Anleitung zur Erstellung eines Luftfracht-Sicherheitsprogramms, unter [www.lba.de](http://www.lba.de)