

# Der Versender als Unbekannte

**Ab 29. April 2010 gilt eine neue EU-Verordnung zur Luftfrachtsicherheit. Das Regelwerk verändert die Beziehung zwischen Spediteur und Versender. Bei der praktischen Umsetzung gibt es noch immer viele Fragezeichen.**

**D**erzeit fliegen die Sicherheitserklärungen nur so durchs Land“, bestätigt Annette Wiedemann eine Anfrage aus dem Publikum. Die Luftfrachtexpertin der Dekra-Akademie moderiert eine Fachkonferenz in Frankfurt/Main, wo mehr als 150 Luftfrachtspediteure und Verloader über die neuen Sicherheitsanforderungen für Luftfrachtsendungen durch die EU-Verordnung 300/2008 diskutieren.

Eine der wichtigsten Änderungen betrifft das Verhältnis der Spediteure zu ihren Kunden: künftig obliegt es nicht mehr dem Reglementierten Beauftragten (RegB) seinen Kunden als „Bekanntem Versender“

anzuerkennen, der bislang per „Sicherheitserklärung“ bestätigt, alle erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen im eigenen Unternehmen einzuhalten. Bekannter Versender kann mit Inkrafttreten der Verordnung 300/2008 am 29. April nur noch werden, wer vom Luftfahrtbundesamt (LBA) entsprechend auditiert wurde. Allerdings gilt eine dreijährige Übergangsfrist, sofern ein Versender eine gültige Sicherheitserklärung besitzt, die vor dem 28.04.2010 gezeichnet wurde. Hierbei gilt: Der Versender muss jedem einzelnen RegB eine eigene Sicherheitserklärung zeichnen. Die „Übertragung“ einer Erklärung auf einen anderen RegB ist nicht möglich. Deshalb lautet die Devise bei den Luftfrachtspediteuren derzeit: Sie lassen so viele potenzielle Kunden

wie möglich eine Sicherheitserklärung unterzeichnen – so ist die gewohnte Zusammenarbeit für die nächsten drei Jahre gesichert, auch wenn sich der Versender nicht zeitnah vom LBA zertifizieren lässt.

## Kosten-Nutzen-Abwägung

Der eigentliche Grund für die Jagd nach den Erklärungen liegt in der Unsicherheit. Derzeit kann niemand sagen, wie viele der vom LBA benannten 50.000 Versender sich tatsächlich einem Audit zum „Bekanntem Versender“ unterziehen werden. Vor allem solche Versender, die nur selten Luftfracht auf den Weg bringen, dürften Aufwand und Kosten nicht in Kauf nehmen wollen (siehe Interview).

„Wir glauben, dass es einen starken Rückgang bei den Bekannten Versendern geben wird“, sagt Harald Zielinski, Sicherheitschef der Lufthansa Cargo. „Wir stellen uns darauf ein, dass wir noch mehr in Sicherheit investieren müssen.“ Fracht, die nicht von einem Bekannten Versender stammt

---

Die Mehrkosten für mehr Sicherheit müssen die Kunden der Spediteure tragen

---

## HINTERGRUND

### EU-Verordnung 300/2008

Die EU-Verordnung 300/2008, die ab 29. April 2010 gilt, hat massive Auswirkungen auf die Sicherheitsbestimmungen in der Luftfracht. Die entsprechende Durchführungsverordnung 185/2010, die weitere Einzelheiten regelt, ist am 4. März im Amtsblatt der EU erschienen. Wichtigste Änderung: Bekannte Versender müssen künftig nach entsprechender Antragstellung behördlich zertifiziert werden. Zuständig ist das Luftfahrtbundesamt (LBA) in Braunschweig. Geprüft wird unter anderem, ob der Versender bestimmte Sicherheitsstandards einhält. Außerdem ist im Unternehmen ein Luftsicherheitsbeauftragter zu benennen. Es gilt eine dreijährige Übergangsfrist für Versender, die zum Stichtag 29.04.2010 eine gültige Sicherheitserklärung als Bekannter Versender gezeichnet haben. Fehlt die gültige Sicherheitserklärung und ist der Versender noch nicht als Bekannter Versender zertifiziert, gilt seine Luftfracht als unsicher und muss durch die Sicherheitskontrolle. *diwi*

Hier darf nur Fracht rein, die von einem „Bekanntem Versender“ stammt oder aber geröntgt wurde



# Kühlkoffer-Aktion!



... nur bis Ende März 2010!

Jetzt mieten zu Aktions-Preisen.

Telefon +49 (0) 3 64 82/830-130

Telefax +49 (0) 3 64 82/830-513

E-Mail vermietung@rps-trailer-rental.com

www.rps-trailer-rental.com

muss künftig zwingend einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden, entweder schon beim Spediteur oder einem darauf spezialisierten Dienstleister, spätestens aber am Flughafen bei der Airline.

## Zusätzliche Kontrollmethoden

Beim Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL) stellt man ebenfalls darauf ein, das künftig mehr Fracht von nicht bekannten Versendern stammt und daher einer zusätzlichen Kontrolle unterzogen werden muss: „Wir benötigen deshalb mehr Kontrollinfrastruktur und zusätzliche anerkannte Kontrolltechniken“, glaubt Reinhard Lankes, Referent für Luftfracht beim Deutschen Speditions- und Logistikverband (DSLVL). Derzeit ist in Deutschland nur das Röntgen der Fracht als ausreichend sichere Kontrollmethode anerkannt, nicht aber alternative Methoden wie Sprengstoff-Sniffer oder Wischtechnik. Mehr Kontrollen bedeuten mehr Kosten. „Die Mehrkosten für zusätzliche Sicher-

Wir stellen uns darauf ein, dass die Zahl der Bekannten Versender stark zurückgeht

HARALD ZIELINSKI,  
Sicherheitschef der Lufthansa Cargo

heitskontrollen muss der Kunde des Spediteurs tragen“, ist Lankes überzeugt. Schließlich sei es die freie Entscheidung des Verladers, sich zum Bekannten Versender zertifizieren zu lassen oder zusätzliche Sicherheitskontrollen als Dienstleistung einzukaufen. Die letzte Verantwortung läge bei den Airlines, die jetzt schon massiv in Kontrolltechnik investierten. Wie die Carrier die Mehrkosten an ihre Kunden weitergeben, sei derzeit allerdings noch nicht absehbar.

Offenbar unvorbereitet trifft viele Unternehmen die Neuregelung zu Subunternehmern. Das Formular „Unterauftragnehmererklärung“ ist ab dem 29. April ungültig und wird durch eine „Transporteurerklärung“ abgelöst, die nur noch die reine

Transportdienstleistung abdeckt, die von Subunternehmern im Auftrag eines Reglementierten Beauftragten beziehungsweise Bekannten Versenders durchgeführt wird, nicht jedoch Lagerhaltung oder Verpackungsdienstleistungen.

## Unklarheiten bei Unterauftragnehmern

Das stellt die Branche vor Probleme. Lagerhalter, die weiterhin als Subunternehmer tätig sein möchten, müssten laut neuem EU-Recht selbst Reglementierter Beauftragter werden. Für Luftfrachtspediteure, die mit Unterauftragnehmern im Bereich Lager oder Verpackung zusammenarbeiten, ergebe sich laut Lankes daher eine gewisse „Handlungsunsicherheit“. Zwar sei sich das LBA durchaus bewusst, dass die Regelung aus Brüssel wenig praxistauglich sei. Lankes warnt die Unternehmen jedoch davor, darauf zu hoffen, dass das LBA nicht so genau hinsehen werde. ■■■

Dietmar Winkler

## INTERVIEW

# Neue Regeln für Subunternehmer im Bereich Lager

Die Neuregelung der Sicherheitsbestimmungen bringt den Spediteuren eine grundsätzliche Erleichterung, sagt **Annette Wiedemann**, Leiterin Industrie und Aviation bei der Dekra Akademie.

Die „Unterauftragnehmererklärung“ wird ab 29.04.2010 durch die „Transporteurerklärung“ abgelöst. Was bedeutet dies für die von einem Reglementierten Beauftragten eingesetzten Lager- oder Verpackungsdienstleister?

**Annette Wiedemann:** Spediteure, die als Reglementierter Beauftragter Dienstleister im Bereich Lagerhaltung oder Verpackung einsetzen, die selbst nicht zertifiziert sind, haben ab 29. April ein Problem. Denn die „Unterauftragnehmererklärung“ mittels derer diese Unternehmen bislang Teil der sicheren Kette werden konnten, ist dann nicht mehr gültig. Spediteure, die weiter mit nicht zertifizierten Subunternehmern außerhalb ihres Betriebsstandortes zusammenarbeiten, würden die Lieferkette mit unsicherer Fracht kontaminieren.

### Was also ist zu raten?

Wer nicht riskieren will, als unsicher geltende Fracht in Verkehr zu bringen, muss darauf ach-

ten, nur noch mit Dienstleistern zusammenzuarbeiten, die selbst Reglementierter Beauftragter sind. Noch mal: Das gilt nicht für die reine Transportdienstleistung, die von einem Subunternehmer erbracht wird. Hierfür gibt es weiterhin die „Transporteurerklärung“.

### Wie sehen Sie die Verordnung insgesamt?

Im Großen und Ganzen profitieren Spediteure von der neuen Situation. Denn dadurch, dass Verlager künftig den Status des Bekannten Versenders nur noch nach behördlicher Zertifizierung erhalten, werden die Spediteure von einer drückenden Last befreit. Die jetzt noch gängige Praxis der Sicherheitserklärung mutet dem Spediteur eine Aufgabe zu, die er de facto gar nicht erfüllen kann. Denn er hat nur sehr begrenzte Möglichkeiten nachzuprüfen, ob sein Kunde tatsächlich alle Sicherheitsanforderungen erfüllt.

### Wie viele Verlager müssten sich entsprechend zertifizieren lassen?

Nach Informationen des Luftfahrtbundesamtes liegt das gesamte Potenzial bei rund 50.000 Unternehmen, die Luftfracht versenden – wenn auch in unterschiedlicher Menge. Für die Versender ist es letztlich eine Kosten-Nutzen-Abwägung, ob sich der Aufwand für die Zertifizierung als Bekannter Versender lohnt. Wir gehen jedenfalls davon aus, dass die Menge derjenigen Fracht, die vor der Verladung ins Flugzeug einer Sicherheitskontrolle unterzogen werden muss, signifikant ansteigen wird. Darauf werden sich Spediteure und Fluggesellschaften auf jeden Fall einstellen müssen. *diwi*

**Annette Wiedemann**

