

# Jede Menge Unsicherheit

**Bei Versendern von Luftfracht besteht offenbar noch großer Informationsbedarf beim Thema Sicherheit. Das wurde beim Online-Seminar der VerkehrsRundschau „Luftfrachtsicherheit – was Bekannte Versender jetzt beachten müssen“ deutlich.**

**D**ie meisten Fragen der über 60 Teilnehmer des Online-Seminars „Luftfrachtsicherheit“ bezogen sich auf das Prozedere der behördlichen Zulassung zum Bekannten Versender, auf Sicherungsmaßnahmen im eigenen Unternehmen, Mitarbeiterschulungen sowie auf die Kosten-Nutzen-Abwägung, ob sich die behördliche Zulassung überhaupt

lohnt. Grundsätzlich darf nur Fracht in ein Flugzeug verladen werden, die vorher kontrolliert wurde. Die Sicherheitskontrolle kann nach derzeitiger Rechtslage jedoch entfallen, wenn die Fracht aus einer sicheren Lieferkette stammt, also von einem „Bekanntem Versender“ auf den Weg gebracht und von einem „Reglementierten Beauftragten“ entgegengenommen wurde. Während alle Reglementierten Beauftragten bereits heute behördlich zertifiziert sind, muss der Status Bekannter Versender erst ab 25. März 2013 mit einer behördlichen Zulassung belegt werden. Bis dahin gelten Versender, die bis zum Stichtag 29. April 2010 eine „Sicherheitserklärung“ unterschrieben haben, weiterhin als Bekannter Versender und ihre Fracht damit als si-

cher. Viele Versender wägen derzeit ab, ob sich für sie eine Zulassung überhaupt lohnt – das zeigten die zahlreichen Fragen der Teilnehmer zu entstehenden Kosten. Die Kosten anfallender Gebühren für die Zulassung, bauliche Aufwendungen sowie Schulungsaufwand stehen jenen Mehrkosten entgegen, die Versender in Kauf nehmen müssen, wenn ihre Fracht als unsicher gilt und daher einer zusätzlichen Sicherheitskontrolle unterzogen werden muss.

## Anträge lieber gleich stellen

Die Referentin Annette Wiedemann, Leiterin des Bereichs Industrie und Aviation beim Schulungsanbieter Dekra Akademie, warnte, dass möglicherweise nicht alle Anträge bis zum Ablauf der Übergangsfrist



Die sichere Lieferkette endet nicht an der Rampe – auch Fahrer müssen gewisse Regeln beachten

bearbeitet werden können. „Selbst wenn nur 5 bis 10 Prozent der insgesamt 65.000 Versender einen Antrag für die Zulassung stellen, könnte die restliche Zeit bis Ablauf der Übergangsfrist zu Engpässen bei der Behörde führen“, betonte Wiedemann. Unternehmen, die auf jeden Fall den Status Bekannter Versender erwerben wollen, sollten daher so schnell wie möglich einen förmlichen Antrag beim Luftfahrtbundesamt (LBA) stellen, rät die Referentin.

**Kosten-Nutzen-Abwägung**

Bei Unternehmen, die grundsätzlich nur selten Luftfracht auf den Weg bringen, oder bei einzelnen Niederlassungen mit geringem Aufkommen ist die behördliche Zulassung eine reine Kosten-Nutzen-Abwägung: „Wer nur wenige Sendungen im Monat hat, wird von einer Zertifizierung absehen“, glaubt Wiedemann. Aufgrund fehlender nationaler Regelungen werden derzeit für die Zulassung keine Gebühren erhoben, betonte die Referentin, sondern nur die Auslagen für den Auditor, beispielsweise An- und Abreisekosten. Großer Informationsbedarf besteht hin-

**In der verbleibenden Frist könnte es zu Engpässen bei der Zulassung kommen**

sichtlich des behördlichen Zulassungsverfahrens. Insbesondere ist vielen Versendern unklar, was sich hinter dem obligatorischen „Bekannter Versender Sicherheitsprogramm“ verbirgt, das Unternehmen, die eine Zulassung anstreben, erstellen müssen. Wiedemann: „Das Sicherheitsprogramm beschreibt Methoden, Prozesse und Verfahren, wie ein Unternehmen an einem bestimmten Standort die Sicherheit für Luftfracht gewährleistet.“ Wichtig ist dabei die Frage, an welcher Stelle im Unternehmen die Ware erstmals als Luftfracht identifizierbar ist. Wiedemann: „Ab da muss der Versender Maßnahmen treffen, die eine Manipulation ausschließen und das Personal entsprechend geschult werden.“

Auch die Schulung wirft Fragen auf, zumal die Novellierung des Luftfahrtsicherheitsgesetzes und der entsprechenden Folgever-

ordnungen, insbesondere Schulungs- und Gebührenverordnung in Deutschland, noch aussteht. An jedem Standort, für den eine Zulassung angestrebt wird, muss ein Luftsicherheitsbeauftragter benannt werden, erklärt Wiedemann. Nach behördlicher Zuverlässigkeitsüberprüfung muss er eine 35-stündige Schulung absolvieren. Die Zuverlässigkeitsprüfung obliegt hierbei der jeweiligen Landesluftfahrtbehörde, nicht dem LBA. Wichtig: Der Schulungsanbieter muss über zugelassene Ausbilder und ein zugelassenes Schulungsprogramm verfügen. Das LBA behält sich in jedem Fall eine Nachschulung mit Hinweis auf die ausstehende EU-konforme Schulungsverordnung vor. Darüber hinaus muss auch jenes Personal geschult werden, das Zugang zu identifizierbarer Luftfracht im Unternehmen hat. Wiedemann: „Die 4-stündige Schulung und eine beschäftigungsbezogene Überprüfung ist bei allen Mitarbeitern nötig, die Zugang zu Luftfracht haben.“ Das gilt sogar für Reinigungskräfte mit Zugang zu den Räumlichkeiten. ■■■

Dietmar Winkler

**HINTERGRUND: SICHERHEIT IN DER LUFTFRACHT**

Gemäß der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der Verordnung (EG) Nr. 185/2010 sind alle Fracht- und Postsendungen vor der Verladung in ein Luftfahrzeug einer 100-prozentigen Frachtkontrolle zu unterziehen. Grundsätzlich tragen die Luftfahrtunternehmen die Letztverantwortung, indem sie gemäß 6.1.1. Satz 2 des Anhangs der EG-Luftsicherheitsverordnung (Verordnung (EG) Nr. 300/2008) nur kontrollierte Fracht entgegennehmen dürfen. Fracht, die als nicht sicher eingestuft ist, muss vom Carrier einer Sicherheitsüberprüfung (Röntgen) unterzogen werden. Das gilt nicht, wenn davon auszugehen ist, dass die sogenannte „sichere Lieferkette“ gewährleistet ist.

**Das Konzept der „sicheren Lieferkette“**

■ Eine zentrale Rolle bei der Gewährleistung der „sicheren Lieferkette“ hat der Reglementierte Beauftragte (RegB). Reglementierte Beauftragte sind behördlich zugelassene Stellen wie z. B. Unternehmen, Agenturen

oder Speditionen, die in geschäftlicher Beziehung mit einer Airline stehen und entweder selbst Sicherheitskontrollen (z. B. Röntgen) durchführen oder Fracht im Rahmen der sicheren Lieferkette von einem Bekannten Versender übernehmen. Für die behördliche Zulassung durch das Luftfahrtbundesamt (LBA) ist unter anderem eine Vor-Ort-Kontrolle aller Betriebsstellen des Reglementierten Beauftragten Voraussetzung.

■ Der Bekannte Versender ist derjenige, der als Erster identifizierbare Fracht in den Sendungslauf gibt. Er muss Maßnahmen innerhalb seines zuzulassenden Betriebsstandortes treffen, die jederzeit (z. B. bei Produktion, Verpackung, Lagerung, Versand) eine Manipulation der Luftfracht ausschließen. Mitarbeiter müssen entsprechend geschult werden. Bekannte Versender sind in der Regel Hersteller von Wirtschaftsgütern, die exportiert werden. Seit Ende April 2010 sind Bekannte Versender behördlich zuzulassen.

Allerdings gilt für die Zulassung ein dreijähriger Übergangszeitraum bis 24. März 2013.

Die Mehrheit der Bekannten Versender konnte sich durch Zeichnen einer „Sicherheitserklärung“ in den Übergangszeitraum retten. Versender, die bis zum Stichtag 29. April 2010 von ihrem Reglementierten Beauftragten (in der Regel die Spedition) als Bekannter Versender anerkannt waren, haben für die Zertifizierung durch das LBA noch Zeit bis zum 24. März 2013. Die „Sicherheitserklärung“ ist ein einfaches Standardformular, mit dem der Versender dem Reglementierten Beauftragten bestätigte, im Unternehmen alle Sicherheitsauflagen zur Einhaltung der sicheren Lieferkette zu erfüllen. Diese Praxis steht in der Kritik, weil der Reglementierte Beauftragte gegenüber seinem Kunden kaum die Möglichkeit hat, die Sicherheitsstandards in dessen Unternehmen tatsächlich zu überprüfen. Das Konstrukt gilt als wirkungsloser „Papiertiger“. Für die Dauer der Übergangsfrist lebt der Papiertiger noch fort. *diwi*

**Das Konzept der sicheren Lieferkette**

