

## Zulassungspraxis des Luftfahrtbundesamtes

# Luftfracht soll sicher bleiben

**Um eine sichere Lieferkette auch für die Luftfracht zu gewährleisten, vergibt das Luftfahrtbundesamt an geprüfte Unternehmen den Status ‚bekannter Versender‘ oder ‚reglementierter Beauftragter‘. Doch nun stehen Änderungen beim Zulassungsverfahren an, die auch Transportunternehmen betreffen.**

Nach den Terroranschlägen vom 11. September 2001 stand die Sicherheit des Flugverkehrs weltweit auf dem Prüfstand. Es mussten Regelungen gefunden werden, die eine vollständige Kontrolle der Luftfracht ermöglichen, ohne zu großen zeitlichen Verzögerungen am Terminal zu führen. So installierte man 2013 ein System, das darauf basierte, die Prüfung der Luftfracht den an der Lieferkette beteiligten Unternehmen zu überlassen. Die entsprechenden Vorgaben finden sich in der EU-Verordnung 185/2010. In Deutschland verfügten im September 2015 rund 2400 Betriebsstätten über die entsprechende behördliche Zulassung als bekannter Versender und rund 1800 Betriebsstätten über eine Zulassung als reglementierter Beauftragter.

Ein als bekannter Versender zugelassenes Unternehmen genießt das Privileg, dass die durch ihn versandte Fracht per se als sicher gilt und am Flughafen nicht mehr gesondert überprüft wird. Ein als reglementierter Beauftragter zugelassenes Unternehmen übernimmt als Dienstleister für Verloader die Kontrolle der Fracht, zum Beispiel mit Röntgengeräten oder Sprengstoffdetektoren. „Das System der sicheren Lieferkette für Luftfracht hat sich augenscheinlich bewährt und wie es scheint, setzen die bekannten Versender wie auch die reglementierten Beauftragten alle erforderlichen Maßnahmen zur Luftsicherheit um“, beurteilt Annette Wiedemann, Leiterin ‚Industrie und Aviation‘ bei der Prüfge-

sellschaft Dekra, die aktuelle Situation. „Das ist eine verantwortungsvolle Aufgabe, wenn man bedenkt, dass die als ‚sicher‘ geltende Luftfracht keiner weiteren Kontrolle unterzogen wird, bevor sie in ein Luftfahrzeug verladen wird.“

Das Zulassungsverfahren samt der einzureichenden Unterlagen wird auf den Internetseiten des Luftfahrtbundesamtes (LBA) detailliert dargestellt. Die Sicherheitskontrollen, die durchgeführt werden müssen, ergeben sich aus der EU-Verordnung 185/2010. Neben der Zuverlässigkeit des Personals und dessen regelmäßiger Fortbildung spielt auch die Sicherheit der Betriebsstätte sowie der IT-Struktur des Unternehmens eine Rolle. „Es sind je nach Unternehmensgröße große bis erhebliche Investitionen für die Zulassung zu erbringen“, berichtet Marcus Kiltthau, Geschäftsführer der gleichnamigen Spedition mit Sitz in Ilvesheim bei Mannheim, die den Status eines reglementierten Beauftragten in-

nehat. „Man entscheidet sich durch die Zulassung für eine langfristige Wandlung der Unternehmenskultur.“ Mit steigendem Organisationsgrad eines Unternehmens falle es zunehmend leichter, den Status zu erlangen und diesen langfristig zu erhalten. Zentrale Voraussetzung für die Zulassung ist die Erstellung eines individuellen Sicherheitskonzeptes – „ein von einigen Unternehmen mitunter als schwierig empfundener Schritt“, wie eine Sprecherin des Luftfahrtbundesamtes einräumt. Die Antragsteller könnten hier jedoch auf Vorlagen wie das Muster ‚Sicherheitsprogramm für bekannte Versender‘ beziehungsweise auf die ‚Anleitung zur Erstellung eines Luftfracht-Sicherheitsprogramms für reglementierte Beauftragte‘ zurückgreifen.

Einen weiteren Status, den des ‚geschäftlichen Versenders‘, wird es dagegen ab dem 1. April 2016 nicht mehr geben. „Damit ist das LBA bereits früher geäußerten Sicherheitsbedenken des DSLV in Bezug auf die Vergabe und die Überwachung des ‚geschäftlichen Versenders‘ gefolgt“, sagt Reinhard Lankes, Luftfrachtoperte des Deutschen Speditions- und Logistikverbandes (DSLV). Eine andere geplante Neuerung stößt allerdings auf die Kritik des Verbandes. Reine Transportdienstleister sollen zukünftig nicht mehr zugelassen werden und auch keine Verlängerung ihres Status nach Ablauf des fünfjährigen Zulassungszeitraums erhalten. „Dies wird für solche Transportunternehmen gelten, die als reglementierte Beauftragte ausschließlich Luftfracht befördern, ohne ein eigenes Lager zu haben“, erläutert Dekra-Expertin Wiedemann. Der DSLV hat hiergegen Bedenken angemeldet und sucht das Gespräch mit dem LBA. Transportunternehmer Kiltthau warnt davor, „eines der sensibelsten Glieder der sicheren Lieferkette“ anzugehen und „eine der größtmöglichen Gefahrenquellen“ aus Sicht der Terrorprävention zur Ausgliederung vorzusehen. „Das wäre in etwa so, wie wenn ein Fluggast nach der Passagierkontrolle die Möglichkeit hätte, nochmal kurz an sein Auto zu gehen und dann unkontrolliert in das Flugzeug zu steigen.“

Anja Falkenstein, Rechtsanwältin und Fachjournalistin, Karlsruhe



**DHL Global Forwarding bietet umfangreiche Services, um den Sicherheitsanforderungen für Luftfracht gerecht zu werden**