

Luftfrachtsicherheit wird zur Existenzfrage

Von Jens Makswitat

Sicherheitsexperten raten: Bekannte Versender sollten jetzt so schnell wie möglich die behördlich vorgeschriebene Zertifizierung erlangen.

Der Terror sucht sich immer neue Wege. Am 11. September 2001 haben wir lernen müssen, dass Passagierflugzeuge als Waffe eingesetzt werden können. Die Paketbomben-Funde am 29. Oktober 2010 machen deutlich, dass auch Frachtmaschinen gefährdet sind. Als Reaktion auf die vereitelten Anschläge hat die Europäische Union die Sicherheitsmaßnahmen im Bereich der Luftfracht erneut verschärft, einen entsprechenden Aktionsplan legte die EU-Kommission Anfang Dezember vor. Damit wurde das Konzept der sicheren Lieferkette bestätigt und in Teilen sogar nochmals ausgeweitet, da zum Beispiel die Behörden künftig enger zusammenarbeiten werden. Sicherheit geht nur miteinander. Das haben wir 2001 erfahren und seitdem große Fortschritte gemacht. Als Mitarbeiter im Luftfahrt-Bundesamt (LBA) war ich nach den Terroranschlägen von New York daran beteiligt, die veränderten EU-Vorschriften für die Luftverkehrssicherheit umzusetzen und ein nationales Qualitäts-

management einzuführen.

In Folge von 9/11 wurden zunächst die Sicherheitsbestimmungen im Passagierbereich drastisch verschärft, im Jahr 2006 folgte der Frachtbereich. Damals wurden die Auflagen für Logistikunternehmen, die als sogenannte Reglementierte Beauftragte Luftfracht befördern, deutlich erhöht. Seit Ende April 2010 ist auch für alle Unternehmen, die den Status „bekannter Versender“ tragen wollen, die behördliche Zulassung Pflicht. Im Frühjahr 2013 endet die Übergangszeit für die herkömmliche Anerkennung, die in der Vergangenheit von reglementierten Beauftragten ausgestellt wurde.

Das Zertifikat

Mit dem Zertifikat „bekannter Versender“ versichern Hersteller, dass ihre Sendungen keine verbotenen oder gefährlichen Stoffe beinhalten. Sie bürgen somit für ihre Luftfracht. Der Status spart Unternehmen viel Zeit und Geld, da ihre Ware vor der Abfertigung nicht mehr

kontrolliert werden muss. Oder anders gesagt: Alle Unternehmen, die sich eine Unterbrechung ihrer Lieferströme nicht leisten können, benötigen die Zertifizierung dringend! Das betrifft zum Beispiel alle, die wichtige Ersatzteile oder andere Waren, die kurzfristig benötigt werden, liefern wollen.

Ein Blick auf die aktuelle Situation erklärt, warum Luftfrachtexperten betroffenen Unternehmen so eindringlich raten, sich umgehend vom Luftfahrt-Bundesamt zertifizieren zu lassen. Das Bundesinnenministerium geht davon aus, dass etwa 65.000 Unternehmen in Deutschland den Status „bekannter Versender“ tragen. Bis Ende vergangenen Jahres haben sich erst knapp 3.000 davon der behördlichen Prüfung gestellt. Für das kommende Jahr wird daher mit einem großen Ansturm bei den Anträgen gerechnet – Bearbeitungsstau inklusive.

Für Unternehmen, die bis Ende 2012 warten, um ihre Zertifizierung auf den Weg zu bringen, ist es dann eigentlich schon zu spät. Die Konsequenzen: Wer sich vorher keine Zeit für die Zertifizierung genommen hat, wird umso mehr Zeit und Geld ab dem 25. März 2013 für seine Luftfracht einplanen müssen. Denn ab diesem Tag gelten alle, die nicht behördlich anerkannt sind, als unbekannt Versender. Solche Unternehmen dürfen sich in die lange Schlange jener einreihen, die auf eine Sicherheitsüberprüfung ihrer Fracht warten. Feste Liefertermine

Zum Autor

Jens Makswitat (44) ist Fachleiter Luft- & Logistiksisicherheit bei OSD Schäfer. Seine Arbeit als Berater und Ausbilder ist geprägt von seiner langjährigen Erfahrung im Luftfahrt-Bundesamt (LBA). Dort wirkte er unter anderem daran mit, die enge Zusammenarbeit von Flughafenbetreibern, Luftfahrtunternehmen und der Luftfahrtbehörde nach dem 11. September 2001 aufzubauen, und war als geprüfter nationaler Sicherheitsauditor auf deutschen Verkehrsflughäfen tätig. Der Diplom-Ingenieur (FH) Maschinenbau ist geprüfter Qualitätsmanagement-Auditor der Luftsisicherheit. Zudem ist er behördlich zugelassener Ausbilder für Sicherheitspersonal, Personal aller Kategorien und Luftsicherheitskontrollkräfte für Flughäfen, Luftfahrtunternehmen und Reglementierte Beauftragte.



sind dann nicht mehr möglich. Eine Schonfrist wird es nach dem Stichtag im Frühjahr 2013 nicht geben – das hat die EU-Kommission im Dezember deutlich gemacht.

Das Luftfahrt-Bundesamt

Das Luftfahrt-Bundesamt baut mit seinen Anforderungen an „be-



Foto: USDB Schäffer

Mit dem Zertifikat Bekannter Versender versichern Hersteller, dass ihre Sendungen keine gefährlichen Stoffe beinhalten.

kannte Versender“ keine unüberwindbaren Hürden auf. Und wenn das Unternehmen jemanden an der Seite hat, der die Abläufe kennt, dann vereinfacht und beschleunigt das die Zertifizierung erheblich. Von den Bauplänen der Logistikgebäude, in denen mit Luftfracht umgegangen wird, bis hin zu Nachweisen von Brandschutz oder Zutrittskontrollen – Experten wissen ganz genau, welche Unterlagen für die Zertifizierung relevant und richtig sind und wie diese aufbereitet werden müssen. Zudem können sie Unternehmen aufzeigen, welche der be-

reits vorhandenen Sicherheitsmaßnahmen mit in die Beurteilung einfließen können. Wir können Unternehmen helfen, sich viel überflüssige Arbeit zu ersparen. Das fängt schon damit an, dass wir die für Außenstehende oft schwer verständlichen Behörden-Richtlinien übersetzen können. Um zertifiziert zu werden, geht es nicht darum, so viel wie möglich beim LBA vorzulegen, sondern so viel wie nötig. Notwendig ist unter anderem der Nachweis über die Schulung aller Mitarbeiter, die sich im Unternehmen mit der Luftfracht befassen. Genau hier erleben viele ein unangenehmes Erwachen. Denn sie übersehen, dass auch das Personal, das nur mit den Luftfrachtdokumenten in Kontakt kommt, bereits die entsprechende Schulung benötigt. Und: Jede Urlaubs- oder Krankheitsvertretung braucht die Pflichtschulung ebenfalls. Darüber hinaus gilt es, jeweils einen Luftsicherheitsbeauftragten samt Stellvertreter im Unternehmen zu benennen und zu schulen. Neben der Dokumentenprüfung steht den Unternehmen dann auch ein Vor-Ort-Termin der LBA-Prüfer ins Haus – und zwar an jedem Standort, der mit Luftfracht zu tun hat. Angesichts der vielen Bausteine, auf die der Status „bekannter Versender“ aufbaut, herrscht bei vielen immer noch die Meinung: Luftfrachtsicherheit ist nicht nur lästig, sondern auch noch teuer, doch der Preis für unsichere Fracht ist höher – in jeder Hinsicht. ■