

# Newsletter **VERKEHR**

## Aktuelles zu Verkehr und Logistik



### Bekannter Versender - „5 vor 12“ für Luftfracht versendende Unternehmen

Wie Sie ab dem 25.03.2013  
Zeitverlust, höhere Kosten und  
ggf. Qualitätseinbußen vermeiden können

## IMPRESSUM

Der Newsletter Verkehr [bis 2008 "Verkehrs-Informationssdienst"] der Industrie- und Handelskammer zu Essen, der IHK im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum, der IHK zu Dortmund, der IHK zu Düsseldorf, der Niederrheinischen IHK Duisburg-Wesel-Kleve zu Duisburg, der IHK Mittlerer Niederrhein und der IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid erscheint in unregelmäßigen Abständen.

Empfänger des unentgeltlich zur Verfügung gestellten Rundschreibens sind Verkehrsunternehmen sowie an Verkehrsfragen interessierte Unternehmen im Bezirk der jeweiligen IHK.

Im Internet ist der Newsletter Verkehr abrufbar unter <http://www.essen.ihk24.de> (Rubrik: → Verkehr und Logistik → Newsletter Verkehr)

### Redaktion

Betriebswirt (VWA) Thorsten Jessen  
Industrie- und Handelskammer für Essen,  
Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen  
Industrie - Raumordnung - Verkehr  
Am Waldthausenpark 2, 45127 Essen  
Tel. 02 01/18 92-0 bzw. -2 33  
Fax. 02 01/18 92-3 35, [jessen@essen.ihk.de](mailto:jessen@essen.ihk.de)  
<http://www.essen.ihk.de>

### Ansprechpartner

*IHK im mittleren Ruhrgebiet zu Bochum*  
Ostring 30-32, 44787 Bochum  
Tel. 02 34/91 13-0 bzw. (Durchwahl)  
Ass. Rouven Beeck (-141),  
Fax. 02 34/91 13-2 35, [beeck@bochum.ihk.de](mailto:beeck@bochum.ihk.de)  
<http://www.bochum.ihk.de/>

*IHK zu Dortmund*, Märkische Straße 120,  
44141 Dortmund  
Tel. 02 31/54 17-0 bzw. (Durchwahl)  
Betriebsw. (staatl. gepr.) Petra Preiß (-275)  
Fax. 02 31/5417-196,  
[p.preiss@dortmund.ihk.de](mailto:p.preiss@dortmund.ihk.de)  
<http://www.dortmund.ihk.de>

*IHK zu Düsseldorf*, Ernst-Schneider-Platz 1,  
40212 Düsseldorf, Tel. 02 11/35 57-0 bzw.  
(Durchwahl) Dr. Oliver Neuhoff (-270), Fax.  
02 11/35 57-3 79, [neuhoff@duesseldorf.ihk.de](mailto:neuhoff@duesseldorf.ihk.de)  
<http://www.duesseldorf.ihk.de>

*Niederrheinische Industrie- und Handelskammer  
Duisburg Wesel Kleve zu Duisburg*,  
Mercatorstr. 22/24, 47051 Duisburg,  
Tel. 02 03/28 21-0 bzw. (Durchwahl)  
Georg Wiethoff (-2 49),  
Fax. 02 03/28 53 49-2 49  
[wiethoff@niederrhein.ihk.de](mailto:wiethoff@niederrhein.ihk.de)  
<http://www.ihk-niederrhein.de/>

*IHK zu Essen (Anschrift siehe Redaktion)*

*IHK Mittlerer Niederrhein, Krefeld, Mönchenglad-  
bach, Neuss*, Nordwall 39, 47798 Krefeld  
Tel. 0 21 51/6 35-0 bzw. (Durchwahl)  
Wolfgang Baumeister (-3 43),  
Fax. 0 21 51/6 35-4 43 43,  
[baumeist@krefeld.ihk.de](mailto:baumeist@krefeld.ihk.de)  
<http://www.krefeld.ihk.de>

*IHK Wuppertal-Solingen-Remscheid*  
Heinrich-Kamp-Platz 2, 42103 Wuppertal  
Tel. : 02 02/24 90-0 bzw. (Durchwahl)  
Dipl.-Verw.Wiss. Thomas Wängler (-110),  
Fax. 02 02/24 90-119  
[t.waengler@wuppertal.ihk.de](mailto:t.waengler@wuppertal.ihk.de)  
<http://www.wuppertal.ihk24.de>

### Haftungsausschluss

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt erarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen wird keine Gewähr übernommen.

### Bildnachweise

**Titelbild „Newsletter Verkehr“** (Fotocollage „Verkehr“ von Thorsten Jessen, Rechte an den Bildern: IHK zu Essen (Umweltzone), <http://www.aboutpixel.de>, Rainer Sturm (Ampel + Taxischild), MAN Nutzfahrzeuge Group (Lkw), Volvo (Omnibusfahrer), European Commission Audiovisual Library (Luftverkehr), DB AG, Michael Neuhaus (PKV-Terminal Duisburg), <http://www.hafen-hamburg.de>, HHLA (HHLA Container Terminal Altenwerder CTA) sowie Cover: LaCatrina (Luftfracht), [bluedesign](http://www.bluedesign.com) (Uhr), [Texelart](http://www.texelart.com) (Figuren), alle <http://www.fotolia.com>

**Rubrik „Luftverkehr“** Fotocollage Thorsten Jessen, Rechte an den Bildern: European Community 2009 (Flugzeug), <http://www.aboutpixel.de>, Rainer Sturm (Abflugzeitenbildschirm), Flughafen Düsseldorf (Luftbild); *innerhalb der Ausgabe Nr. 1/2012*: Marcus Hellmann, AOB, Soest (S. 3); danach: [bluedesign](http://www.bluedesign.com) (Uhr, S. 4 + 11), [Texelart](http://www.texelart.com) (Figuren S. 5 + 6, 11), LaCatrina (Luftfracht, S. 9, 11, 12) alle <http://www.fotolia.com>; AOB (Management-System-Kreis, S. 8); Andreas Wiese, Düsseldorf (Flughafenmitarbeiter, S. 11); Bundesanzeiger Verlagsges. mbH (Buchcover, S. 10); Stefan Reinhardt, AOB (S. 12).

### Copyright

© 2012 Industrie - und Handelskammer zu Essen. Alle Rechte vorbehalten. Nachdruck oder Vervielfältigung auf Papier und elektronischen Datenträgern sowie Einspeisung in Datennetze nur mit Genehmigung der Redaktion.

# Luftverkehr

## Inhalt

Letzter Aufruf für bekannte Versender - in knapp 10 Monaten endet die Übergangsfrist	1
Fachliteratur	10
IHK-Veranstaltung „Bekannter Versender“ am 06.07.2012	12



## Letzter Aufruf für bekannte Versender – in knapp 10 Monaten (25.03.2013) endet die Übergangsfrist!

von Marcus Hellmann, Geschäftsführer der AOB Außenwirtschafts- und Organisationsberatung GmbH, Soest

*In wenigen Monaten endet die dreijährige Übergangsfrist für bekannte Versender nach der alten Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 – eine Verlängerung oder weitere Übergangsregelung ist nicht möglich.*

*Unternehmen, die bis zu diesem Stichtag nicht nach den neuen Verordnungen (EG) Nr. 300/2008 und (EU) Nr. 185/2010 durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassen wurden, können ihre Luftfracht nur noch unsicher versenden. Konsequenzen: Zeitverlust, höhere Kosten und ggf. geöffnete Verpackungen und ausgepackte Waren.*

*Ein Zulassungsverfahren dauert 6 bis 12 Monate – höchste Zeit für die betroffenen Unternehmen, sich unverzüglich mit dem Thema zu beschäftigen und Entscheidungen zu treffen.*



### Aktuelle Situation

Anfang Februar 2012 hat das LBA rund 45.000 der derzeit in Deutschland durch Spediteure (regB) anerkannten bekannten Versender (bV) angeschrieben und unmissverständlich auf die Erfordernisse und Problematik hingewiesen.



### Weitere Informationen

[http://www.lba.de/SharedDocs/download/Formulare/S/bekanntVersender/Informationsblatt.pdf?\\_\\_blob=publicationFile](http://www.lba.de/SharedDocs/download/Formulare/S/bekanntVersender/Informationsblatt.pdf?__blob=publicationFile)

### Redaktion

Betriebswirt (VWA)  
Thorsten Jessen  
Industrie- und Handelskammer für Essen, Mülheim an der Ruhr, Oberhausen zu Essen  
Industrie - Raumordnung - Verkehr  
Am Waldthausenpark 2,  
45127 Essen  
Tel. 02 01/18 92-0 bzw. -2 33  
Fax. 02 01/18 92-3 35,  
jessen@essen.ihk.de  
<http://www.essen.ihk.de>

### Bildnachweise

**Rubrik „Luftverkehr“**  
Fotocollage Thorsten Jessen,  
Rechte an den Bildern:  
European Community 2009  
(Flugzeug), <http://www.aboutpixel.de>, Rainer Sturm  
(Abflugzeitenbildschirm), Flughafen Düsseldorf (Luftbild);  
**sonstige Bilder:** siehe Nennung im Impressum, S. 2.

### Haftungsausschluss

Alle Angaben wurden mit größter Sorgfalt verarbeitet und zusammengestellt. Für die Richtigkeit und Vollständigkeit des Inhalts sowie für zwischenzeitliche Änderungen wird keine Gewähr übernommen.

### Copyright

© 2012 Industrie und Handelskammer zu Essen, Essen

**Bis Anfang Mai 2012 wurden bisher lediglich 150 von rd. 40000 bekannten Versendern anerkannt**



**„Unsichere“ Luftfracht kostet Zeit, Geld und kann mit Qualitätseinbußen verbunden sein**

**Ab 25.03.2013: 40 bis 60 % unsichere Luftfracht?**

„Aufgrund der befristeten Anerkennung als bV genießt Ihr Unternehmen derzeit das Privileg, Luftfracht im Status „sicher“ versenden zu können. ... Dieses Privileg entfällt nach Ablauf des Übergangszeitraums am 25. März 2013.“ (Quelle: LBA-Anschreiben vom 14.02.2012)

Anfang Mai 2012 waren rund 150 Unternehmen in Deutschland als bV zugelassen, derzeit kommen im Monat 10-25 hinzu. Dies hängt aktuell auch damit zusammen, dass dem LBA weniger zulassungsfähige Sicherheitsprogramme vorliegen, als bearbeitet werden können – die Unternehmen sind zu zögerlich und warten buchstäblich bis zur letzten Minute.

Es ist mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass auch wenn nur 30% der jetzigen bV eine behördliche Zulassung anstreben, es zu erheblichen Engpässen und Verzögerungen mit derzeit unabsehbaren Konsequenzen in der Abwicklung von Luftfracht kommen wird.

Das Thema „Nachtflugverbot am Frankfurter Flughafen“ verleiht der Sache weitere Brisanz.

Klar ist: Luftfracht, die nach dem 25.03.2013 nicht von bekannten Versendern in Umlauf gebracht wird, muss einer Sicherheitsüberprüfung unterzogen werden, sprich geröntgt werden, bevor sie in ein Flugzeug verladen werden darf. Das kostet Zeit, Geld und geht ggf. zu Lasten der Qualität, da die Ware u.U. ausgepackt werden muss, um sie sichern zu können.

Aufgrund der noch geltenden Übergangsregelung werden derzeit rund 80% der Luftfracht als sicher am Flughafen angeliefert und ca. 20% kontrolliert. Dieses Verhältnis könnte sich im schlimmsten Fall 2013 umkehren. Experten rechnen derzeit mit einem Anteil unsicherer Luftfracht zwischen 40-60% – die dafür erforderlichen Sicherheitseinrichtungen sowie das Sicherheitspersonal werden aber nicht vorhanden sein. Es wird also unweigerlich zu Verzögerungen kommen.

Diese Entwicklung hat auch mit der extrem zögerlichen Haltung der Unternehmen zu tun – seit mehr als 2 Jahren besteht die Möglichkeit der Zulassung und nur wenige Unternehmen haben bisher davon Gebrauch gemacht – eine ähnliche Entwicklung wie bei der Einführung von ATLAS und dem AEO.

### **RegB oder bV?**

Wichtig ist festzustellen, ob künftig der Status als bV überhaupt beantragt werden kann.

Bei diesen Betrachtungen sind insbesondere die Grundlagen-Definitionen der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 (Artikel 3, Begriffsbestimmungen) zu berücksichtigen:

Im Sinne dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

- **„bekannter Versender“** einen *Versender von Fracht oder Post zur Versendung auf eigene Rechnung*, dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, die betreffende Fracht oder Post auf dem Luftweg zu befördern;
- **„reglementierter Beauftragter“** Luftfahrtunternehmen, Agenturen, Spediteure oder sonstige Stellen, die die *Sicherheitskontrollen für Fracht oder Post gewährleisten*.

Zudem kann ein Unternehmen nicht gleichzeitig bekannter Versender und reglementierter Beauftragter sein.

Besonders betroffen (und sich dieses Umstandes oft nicht bewusst) sind daher alle Firmen, die innerhalb eines Konzerns oder einer Gruppe als Logistikdienstleister fungieren – sie müssen künftig reglementierter Beauftragter werden, da sie i.d.R. nicht auf eigene Rechnung versenden. Gleiches gilt für Firmen, die im Firmenverbund für eine Tochter-/Schwesterfirma den Versand mit übernehmen – auch sie müssen für den Versand der fremden Ware regB werden, was gleichzeitig bedeutet, für die eigene Ware nicht bV werden zu können!

### Ist der geschäftliche Versender (gV) eine Alternative?

Ware von gV darf ausschließlich auf Nurfracht-Flugzeugen transportiert werden. 60-80% der Luftfracht wird derzeit auf Passagierflugzeugen befördert. **Wenn die benötigten Destinationen mit reinen Frachtflugzeugen erreicht werden können und ausreichend Kapazitäten zur Verfügung stehen, kann der gV eine Alternative sein.** Allerdings muss der gV annähernd gleiche Sicherheitsstandards erfüllen wie der bV, es entfällt die behördliche Zulassung. Die Anerkennung erfolgt durch einen regB, der dann auch für die Kontrolle des gV verantwortlich ist.

Viele der großen Luftfrachtspediteure erkennen keine gV an, da sie zum einen die jährlichen Audits nicht leisten können/wollen und zum anderen die Fracht erheblich schlechter disponiert werden kann. Insofern sollte die Abwicklung als gV sehr genau geprüft werden – auch wenn sie auf den ersten Blick „leichter“ erscheint; in der Praxis gibt es erhebliche Zweifel und Risiken.

### Definitionen nach Art. 3 der VO (EG) Nr. 300/2008



### Zweifel, ob gV-Status eine ernst zu nehmende Alternative darstellt

## Konsequenzen des Verlusts des bV-Status



### Status der bV und Konsequenzen

Verliert ein Unternehmen den Status als bV, ist es verpflichtet, die Ware als „unsicher“ zu kennzeichnen. Bei der dann erforderlichen Sicherheitsüberprüfung können folgende Komponenten zum Tragen kommen:

- **Kosten:** Für das Röntgen der Fracht fallen aktuell Gebühren zwischen 0,10 € - 2,50 €/KG bzw. Paketpauschalen zwischen 5,00 € - 600,00 € /Paket an.
- **Zeit:** Die Sicherheitsüberprüfung nimmt Zeit in Anspruch – es kann vorkommen, dass dadurch der Flug verpasst wird und/oder weitere Kosten entstehen.
- **Qualität:** Das Aus- und Einpacken durch fremde Dritte kollidiert ggf. mit den Qualitätsansprüchen und –anforderungen der Kunden.

### Wie geht man am besten vor?

Zunächst ist sachlich zu ermitteln, ob der Status als bV überhaupt weiterhin benötigt wird. Oft haben Firmen den Status lediglich inne, da die Erlangung auf Basis der Sicherheitserklärung denkbar einfach war.

Zu prüfen ist dabei die Anzahl der Luftfrachtstücke sowie deren Art und Gewicht, da diese Punkte wesentlich für die möglichen Kosten verantwortlich sind. Faustformel: je geringer die Anzahl, je kleiner und leichter die Packstücke, desto eher kann auf den Status verzichtet werden.

Wird Ware ausschließlich in kleineren Paketen über die KEP-Dienstleister transportiert, kann aus heutiger Sicht auf den bV-Status verzichtet werden, da diese nach eigenen Aussagen grundsätzlich alle Packstücke röntgen bzw. sichern. Ob dieser Service zu Lieferverzögerungen und Mehrkosten führen wird, sollte vorher abgeklärt werden. Danach sind die zeitlichen und qualitativen Aspekte zu prüfen.

## Aufwand und Kosten zur Erlangung und Erhaltung des bV-Status

Den Ergebnissen sind die **Aufwände und Kosten zur Erlangung und Erhaltung des bV-Status** gegenüber zu stellen. Dazu zählen vor allem:

- Ausbildung/Schulung des Personals
- Sicherheitsüberprüfung dieser Personen nach § 7 Luftsicherheitsgesetz
- Verhinderung des Zutritts zur Luftfracht für Unbefugte (ggf. sind bauliche Maßnahmen erforderlich)
- Manipulationssichere Verpackung (spezielles Klebeband, Siegel, Plomben etc.)
- Getrennte und sichere Lagerung von verpackter Luftfracht
- Erstellung und dauerhafte Pflege des Sicherheitsprogramms für bekannte Versender
- Jährliche interne Audits

Zu diesen einmaligen und regelmäßigen internen Maßnahmen und Kosten kommen noch die Kosten für die Zulassung. Das LBA spricht dazu in seinem Infoschreiben je Betriebsstandort von einem Wert zwischen 5.000 € - 5.000 €. Hinzu kommen die Reisekosten und Auslagen im Rahmen der Vor-Ort-Kontrolle durch die LBA-Mitarbeiter.

Kommt das Unternehmen zu der Entscheidung, den Status als BV aufrecht zu erhalten oder neu zu beantragen, hat sich nachfolgender Ablauf in Form eines **10-Punkte-Plans** als sinnvoll erwiesen:

### **10-Punkte-Plan für den Weg zur Zulassung „bekannter Versender“**

#### **10-Punkte-Plan für den Weg zur bV-Zulassung**

- 1 Auswahl/Benennung des Sicherheitsbeauftragten und ggf. seiner Stellvertreter inklusive Zuverlässigkeitsüberprüfung nach § 7 Luftsicherheitsgesetz.
- 2 Bestandsaufnahme zur Detailklärung vor Ort.
- 3 Anmeldung/Antragstellung mittels Antragsformular S4-F00029-AntragZulassung bV (unter <http://www.lba.de> zu bekommen) beim LBA und Download der als vertraulich (VS nFD) eingestuften Unterlagen. (<https://www2.lba.de/bekannteVersender>)
- 4 „Sicherheitspersonal“ [35 Stunden gem. Kap. 11.2.5 VO (EU) Nr. 185/2010] nach Luftsicherheitsschulungsverordnung, alle 5 Jahre zu erneuern!
- 5 Ausarbeitung des Sicherheitsprogramms „bekannter Versender“ (bVSP) gemäß den Vorgaben des LBAs.
- 6 Umsetzung der Maßnahmen im Betrieb.
- 7 Einreichung des Sicherheitsprogramms zur Prüfung und Abnahme beim LBA in Papierform und auf CD.
- 8 Schulung des Personals beim bekannten Versender mit Zugang zu identifizierter Luftfracht [ca. 4 Stunden gem. Kap. 11.2.3.9 VO (EU) Nr. 185/2010].
- 9 Pre-Audit zur Überprüfung der umgesetzten Maßnahmen und zum Erkennen möglicher Schwachstellen.
- 10 Erfolgreiche Absolvierung des Audits und Zulassung als Bekannter Versender durch das Luftfahrtbundesamt, Gültigkeit: 5 Jahre, Aufnahme in die EU Datenbank. Kontinuierliches Monitoring!



## Erstellung des Sicherheitsprogramms

### Was ist bei der Erstellung des Sicherheitsprogramms zu beachten?

Bei Unternehmen, die bereits AEO F zertifiziert sind, lassen sich viele der benötigten Informationen aus dem AEO F-Antrag und den dort genutzten Anlagen wieder verwenden.

Idealerweise werden alle benötigten Anlagen in die Dokumentation eines Managementsystems auf Basis einer ISO 9001 eingefügt – so lassen sie sich für alle ggf. weiter benötigten Sicherheits- und Zertifizierungsprogramme weiter verwenden. Der „Management-System-Kreis“ der Firma AOB (siehe Abbildung) macht deutlich, dass eine Dokumentation (Arbeits- und Organisationsanweisung) z.B. zur Überprüfung von Adressen und dem Abgleich mit Sanktionslisten sowohl beim AEO-Antrag als auch bei einem bV-Antrag oder der Umsetzung von Exportkontrollvorschriften notwendig ist. Die Dokumentation der Sicherheitsmaßnahmen zur Zugangskontrolle beim Betreten des Firmengeländes oder einzelner Gebäude wird ebenfalls bei vielen Programmen gefordert.

### Weitere Informationen

<http://www.management-system-kreis.de>

**AOB**  
Außenwirtschafts- und Organisationsberatung GmbH

## Der Management-System-Kreis von AOB

**Externe Dokumente**

- Unternehmenspolitik (QM, UM, AS, Sicherheit)
- Integriertes Managementsystemhandbuch (öffentlicher Teil)
- Datenschutzkonzept (nur öffentliches Verzeichnis)
- sämtliche Zertifikate, wie z.B. AEO, ISO, TAPA oder Bekannter Versender

**Interne Dokumente**

- AEO-Dokumentation
- Integriertes Managementsystemhandbuch (interner Teil)
- Verfahrens-/Arbeitsanweisungen und Checklisten
- Luftsicherheitsplan
- Datenschutzhandbuch
- IT-Sicherheit

Das Diagramm zeigt den Management-System-Kreis von AOB als konzentrische Kreise. Im Zentrum steht die Norm **QM ISO 9001**. Umgeben ist sie von **ISO 14001** und **OHSAS 18001**. Die äußere Ebene besteht aus **ISO 28001** (oben und unten) und **ISO 77200** (links und rechts). Zwischen den ISO-Normen sind verschiedene Bereiche und Dokumente platziert: Bekannter Versender, AEO, C-TPAT, Bekannter Versender, Schiffe/Häfen Gefahrgutverkehr, Sanktionslisten, Iran, OHSAS 18001, ISO 77200, US Exportrecht EAR/ITAR, AWG/AWV, BDSG, ISO 27001, ISO 27005, ISO 27002, ISO 27003, ISO 27004, ISO 27006, ISO 27007, ISO 27008, ISO 27009, ISO 27010, ISO 27011, ISO 27012, ISO 27013, ISO 27014, ISO 27015, ISO 27016, ISO 27017, ISO 27018, ISO 27019, ISO 27020, ISO 27021, ISO 27022, ISO 27023, ISO 27024, ISO 27025, ISO 27026, ISO 27027, ISO 27028, ISO 27029, ISO 27030, ISO 27031, ISO 27032, ISO 27033, ISO 27034, ISO 27035, ISO 27036, ISO 27037, ISO 27038, ISO 27039, ISO 27040, ISO 27041, ISO 27042, ISO 27043, ISO 27044, ISO 27045, ISO 27046, ISO 27047, ISO 27048, ISO 27049, ISO 27050, ISO 27051, ISO 27052, ISO 27053, ISO 27054, ISO 27055, ISO 27056, ISO 27057, ISO 27058, ISO 27059, ISO 27060, ISO 27061, ISO 27062, ISO 27063, ISO 27064, ISO 27065, ISO 27066, ISO 27067, ISO 27068, ISO 27069, ISO 27070, ISO 27071, ISO 27072, ISO 27073, ISO 27074, ISO 27075, ISO 27076, ISO 27077, ISO 27078, ISO 27079, ISO 27080, ISO 27081, ISO 27082, ISO 27083, ISO 27084, ISO 27085, ISO 27086, ISO 27087, ISO 27088, ISO 27089, ISO 27090, ISO 27091, ISO 27092, ISO 27093, ISO 27094, ISO 27095, ISO 27096, ISO 27097, ISO 27098, ISO 27099, ISO 27100, ISO 27101, ISO 27102, ISO 27103, ISO 27104, ISO 27105, ISO 27106, ISO 27107, ISO 27108, ISO 27109, ISO 27110, ISO 27111, ISO 27112, ISO 27113, ISO 27114, ISO 27115, ISO 27116, ISO 27117, ISO 27118, ISO 27119, ISO 27120, ISO 27121, ISO 27122, ISO 27123, ISO 27124, ISO 27125, ISO 27126, ISO 27127, ISO 27128, ISO 27129, ISO 27130, ISO 27131, ISO 27132, ISO 27133, ISO 27134, ISO 27135, ISO 27136, ISO 27137, ISO 27138, ISO 27139, ISO 27140, ISO 27141, ISO 27142, ISO 27143, ISO 27144, ISO 27145, ISO 27146, ISO 27147, ISO 27148, ISO 27149, ISO 27150, ISO 27151, ISO 27152, ISO 27153, ISO 27154, ISO 27155, ISO 27156, ISO 27157, ISO 27158, ISO 27159, ISO 27160, ISO 27161, ISO 27162, ISO 27163, ISO 27164, ISO 27165, ISO 27166, ISO 27167, ISO 27168, ISO 27169, ISO 27170, ISO 27171, ISO 27172, ISO 27173, ISO 27174, ISO 27175, ISO 27176, ISO 27177, ISO 27178, ISO 27179, ISO 27180, ISO 27181, ISO 27182, ISO 27183, ISO 27184, ISO 27185, ISO 27186, ISO 27187, ISO 27188, ISO 27189, ISO 27190, ISO 27191, ISO 27192, ISO 27193, ISO 27194, ISO 27195, ISO 27196, ISO 27197, ISO 27198, ISO 27199, ISO 27200.

**Gesetze/Verordnungen**

<b>Sanktionslisten Embargolisten</b> VO (EG) 1825/2002 VO (EG) 2580/2001	<b>AWG/AWV Exportkontrolle</b> VO (EG) 428/2009	<b>Iran VO Exportkontrolle</b> VO (EG) 961/2010
<b>US Exportrecht EAR &amp; ITAR</b>	<b>BDSG Datenschutz</b>	<b>Gefahrenabwehr Schiffe/Häfen</b> VO (EG) 725/2004
<b>Schutz der ziv. Luftfahrt „Bekannter Versender“</b> VO (EG) 300/2008 VO (EU) 185/2010	<b>AEO</b> VO (EG) 1879/2006	<b>C-TPAT Customs Trade Partnership Against Terrorism</b>

**Regelwerke/DIN-ISO Normen**

<b>Qualität</b> ISO 9001	<b>Umwelt</b> ISO 14001	<b>Arbeitsschutz</b> OHSAS 18004 OHSAS 18001 (Volltext)	<b>IT Sicherheit</b> ISO 27001 (Security)
<b>TAPA</b> Transport Asset Protection Association	<b>ISPS</b> International Ship and Port Facility Security Code	<b>CSI</b> Customs Security Initiative	<b>IT Sicherheit</b> SAS 70
<b>Werkschutz</b> ISO 77200	<b>SCC**</b> Safety Certificate Contractors	<b>S.A.F.E.</b> Safety and Security Assessment for the Control of Shipboard Access in the Seafarers' Area	<b>ISO 28001</b>

[www.aob-consulting.de](http://www.aob-consulting.de)

Quelle: AOB, <http://www.management-system-kreis.de/>

Erstellt ein Unternehmen die Dokumente standardisiert innerhalb der Dokumentation des QM-Systems, spricht man von einem integrierten Managementsystem, welches am Ende im Rahmen der ISO 28001 zertifiziert werden kann und damit die Sicherheitsnorm der Zukunft im Bereich der sicheren Lieferkette abbildet.

**ISO 28001 als Sicherheitsnorm der Zukunft für die „sichere Lieferkette“**

### Einfacher mit Softwaretool

Zur optimalen Unterstützung des Monitorings und der Verwaltung des Sicherheitsprogramms wurde auf dem Luftfrachtsymposium in Soest ein erstes Softwaretool vorgestellt. Es unterstützt die automatische Revisionierung des bVSP bei Änderungen, die Verwaltung der Anlagen und die Erstellung von Unterlagen für das LBA. Es kann für einen oder mehrere Standorte eingesetzt werden.

### Fazit

Die Erlangung des Status bV ist eine der größeren Herausforderungen für international agierende Unternehmen. Nicht jedes Unternehmen muss aber zwingend bV werden bzw. bleiben.

Für viele Unternehmen ist es vermutlich vernünftiger, den Status zurückzugeben und die Waren zukünftig als „unsicher“ zu versenden. Für die Unternehmen, die deutlich höhere Mehrkosten zu erwarten haben oder es zeitlich bzw. aus Qualitätsgründen nicht einplanen können, also weiter auf den Status bV angewiesen sind, empfiehlt es sich, unverzüglich mit den Vorbereitungen zu beginnen und z.B. den aufgezeigten 10-Punkte-Plan in die Wege zu leiten.

Eine Möglichkeit, sich umfassend über dieses Thema zu informieren bietet eine **IHK-Veranstaltung am Freitag, 6. Juli 2012**, die in der IHK zu Essen (**siehe Flyer auf der Seite 11 bis 12 dieses Newsletters**).



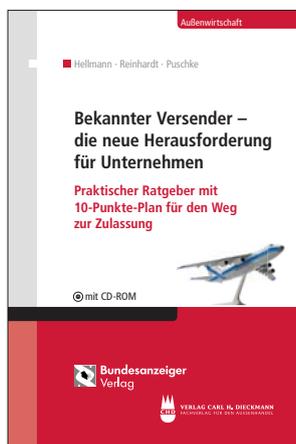
### Zum Autor dieses Artikels: Marcus Hellmann

Seine Erfahrungen beruhen auf militärischer Sicherheit, mehr als 20 Jahren Erfahrung in Außenhandel und IT sowie als ausgebildeter Beauftragter für die Sicherheit, Strahlenschutzbeauftragter, Datenschutzbeauftragter (IHK) und interner Auditor ISO 28001:2007.

Er arbeitet als Geschäftsführer der AOB Außenwirtschafts- und Organisationsberatung GmbH und der EUWISA Europäische Wirtschafts- und Sicherheitsakademie GmbH mit Sitz in Soest.

### Kontakt:

Marcus Hellmann  
Geschäftsführer  
AOB Außenwirtschafts-  
und Organisations-  
beratung GmbH  
Opmünder Weg 50  
59494 Soest  
Tel. 02931 350995-1  
Fax 02931 350995-9  
<http://www.aob-consulting.de>  
<http://www.euwisa.com>  
[marcus.hellmann@aob-consulting.de](mailto:marcus.hellmann@aob-consulting.de)

**Fachliteratur**

Zu beziehen bei der

Bundesanzeiger  
Verlagsges. mbH  
Amsterdamer Straße 192  
50735 Köln  
Tel. 0221 97668-200  
Fax. 0221 97668-278  
E-Mail:  
[vertrieb@bundesanzeiger.de](mailto:vertrieb@bundesanzeiger.de)  
Internet:  
<http://www.bundesanzeiger-verlag.de>

**Bekannter Versender – die neue Herausforderung für Unternehmen**

- Praktischer Ratgeber mit 10-Punkte-Plan für den Weg zur Zulassung (mit CD-ROM), von Marcus Hellmann/Stefan Reinhardt/Marcus Puscke, ISBN 978-3-8462-0072-8, 170 S., 29,80 €, Köln: Bundesanzeiger Verlag, 2012.

Wenn Sie bislang noch keine Entscheidung Pro oder Contra "bekannter Versender" getroffen haben, drängt die Zeit: Die Übergangsfrist endet am 25. März 2013! Bis dahin müssen sich Unternehmen entschieden haben, ob sie "bekannter Versender" bleiben möchten oder künftig die kostenpflichtigen Sicherungsdienstleistungen Dritter in Anspruch nehmen wollen. Zu bedenken gilt, dass der Antrags- und Prüfungsprozess einige Monate in Anspruch nimmt!

Die vorliegende Arbeitshilfe informiert zunächst über die aktuelle Situation, erklärt Begriffe und gibt Definitionen. Anhand der praxisnahen Kosten-Nutzen-Analyse kann der Leser dann die Entscheidung treffen, ob das Unternehmen „bekannter Versender“ bleiben möchte. Ist die Entscheidung pro "bekannter Versender" getroffen, helfen konkrete Handlungsempfehlungen und ein 10-Punkte-Plan für den sicheren Weg zu der behördlichen Zulassung. Die relevanten Vorschriften im Anhang und weiterführende Materialien auf der beigefügten CD-ROM runden das Thema ab.

**Aus dem Inhalt:**

- Rückblick und Entstehung
- Begriffe und Definitionen
- Entscheidungskriterien mit Kosten-Nutzen-Analyse
- 10-Punkte-Plan
- Personalbezogene Maßnahmen
- Notwendige Schulungsmaßnahmen
- Häufige Probleme
- Anhang und CD-ROM: Gesetzestexte, Arbeitshilfen, Materialien

IHK-Veranstaltung „Bekannter Versender“ am 06.07.2012

## Bekannter Versender - „5 vor 12“ für Luftfracht versendende Unternehmen



- Wie Sie ab dem 25.03.2013  
Zeitverlust,  
höhere Kosten und  
ggf. Qualitätseinbußen  
vermeiden können

Veranstaltung am  
Freitag, 6. Juli 2012  
IHK zu Essen



STANDORTPOLITIK

### ANMELDUNG

Fax. 02 01/18 92-3 35

Zu der Veranstaltung "Bekannter Versender - 5 vor 12 für Luftfracht versendende Unternehmen" am

Freitag, 6. Juli 2012

in der IHK zu Essen melden wir an:

Name, Vorname (1. Teilnehmer) \_\_\_\_\_

Name, Vorname (2. Teilnehmer) \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_

Straße, Nr. \_\_\_\_\_

PLZ, Ort \_\_\_\_\_

E-Mail \_\_\_\_\_

Tel. \_\_\_\_\_

Datum \_\_\_\_\_ Unterschrift \_\_\_\_\_



Wussten Sie, dass ...

... bis zu 80 % der heute geflogenen Luftfracht im Frachtraum von Passagierflugzeugen geflogen wird?

... von rund 65 000 bekannten Versendern, die eine Zulassung durch das LBA benötigen, mit Stand Ende April 2012 lediglich rund 125 die neue Zulassung erhalten haben?

Dies bedeutet:

Sofern Unternehmen sich nicht zeitnah mit den neuen Vorgaben auseinandersetzen, wird diese Ware - in nicht unerheblichem Umfang - ab dem 25.03.2013 im Status „unsicher“ - mit den damit verbundenen Konsequenzen - zu befördern sein.

### EINLADUNG

**Bekannter Versender:**

**Lufrachtsicherheit wird teurer und aufwändiger**

Wer als international agierendes Unternehmen regelmäßig Waren per Luftfracht versendet und nicht bis zum 25. März 2013 als sog. „bekannter Versender“ durch das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) zugelassen wird, kann Luftfracht dann nur noch „unsicher“ versenden. Konsequenzen:

- Zeitverlust (Röntgenvorgänge),
- höhere Kosten,
- ggf. ein Kollidieren mit den Qualitätsansprüchen und -anforderungen des versendenden Unternehmens/Kunden (z. B. Ein- und Auspacken der Ware durch Dritte).

Das LBA-Zulassungsverfahren dauert 6 bis 12 Monate – höchste Zeit daher für die betroffenen Unternehmen – sofern noch nicht geschehen – sich mit dem Thema zu beschäftigen und Entscheidungen zu treffen.

In Zusammenarbeit mit der AOB Außenwirtschafts- und Organisationsberatung GmbH, Soest, gibt die IHK in einer Veranstaltung am

**Freitag, 6. Juli 2012, 10:00 bis 14:00 Uhr**

Tipp, mit welchem Aufwand und mit welchen Maßnahmen die behördliche Zulassung als bekannter Versender erreicht werden kann und ob eine Zertifizierung für Ihr Unternehmen die richtige Lösung ist.

### ZIELGRUPPE



**Unternehmer sowie verantwortliche  
Personalleiter in Luftfracht versendenden  
Unternehmen, die Informationen für eine  
Kosten-/Nutzenanalyse bezüglich des  
Zertifizierungsaufwands zur Erlangung des  
Status „bekannter Versender“ erlangen möchten**

### PROGRAMM

10:00 Uhr

Beginn der Veranstaltung



Begrüßung und Einführung durch die IHK zu Essen



Die neue Verordnung (EG) Nr. 300/2008 und Verordnung (EU) Nr. 185/2010: Hintergründe zur „sicheren“ Luftfracht sowie zum bekannten Versender  
Dipl.-Betriebswirt (FH) Stefan Reinhardt

Pause

11:30 –  
11:45 Uhr



**Aufbau und Umsetzungen eines  
Luftsicherheitsplans**

Entscheidungskriterien. Die nächsten Schritte im Unternehmen. Ausbildung und Schulung der Luftsicherheitsbeauftragten und der Mitarbeiter in den betroffenen Abteilungen.  
Dipl.-Betriebswirt (FH) Stefan Reinhardt



**Der bekannte Versender aus Sicht der  
reglementierten Beauftragten**  
Dipl.-Betriebswirt (FH) Stefan Reinhardt

13:30 Uhr

Offene Fragerunde

14:00 Uhr

Geplantes Ende der Veranstaltung

### REFERENT



**Dipl.-Betriebswirt (FH) Stefan Reinhardt**  
AOB Außenwirtschafts- und  
Organisationsberatung GmbH, Soest

Co-Autor des Buches  
*Helmann/Reinhardt/Fuschke,*  
Bekannter Versender – die neue Herausforderung  
für Unternehmen, Köln: Bundesanzeiger/  
Carl H. Dieckmann, 2012.



### VERANSTALTUNGSSORT

IHK zu Essen  
Am Waldthausenpark 2, 45127 Essen, Plenarsaal (5. Etage)

### TEILNAHMEBEDINGUNGEN

Die Teilnehmerzahl ist begrenzt. Die Teilnahme ist für IHK-Mitgliedsunternehmen unentgeltlich möglich, eine verbindliche Anmeldung mit diesem Anmeldeformular ist jedoch erforderlich.

Nach Eingang der Anmeldung erhalten Sie eine Anmeldebestätigung.

### IHR WEG ZU UNS

Eine Anfahrtsskizze zur IHK zu Essen finden Sie im Internet unter:

[http://www.essen.ihk24.de/service/marken/ueber\\_uns/Wegbeschreibung.jsp](http://www.essen.ihk24.de/service/marken/ueber_uns/Wegbeschreibung.jsp)

### ANSPRECHPARTNER

Betriebswirt (VWA) Thorsten Jessen  
Geschäftsbereich Industrie – Raumordnung – Verkehr  
IHK zu Essen  
Tel.: 0201 1892-233  
E-Mail: [verkehr@essen.ihk.de](mailto:verkehr@essen.ihk.de)  
Am Waldthausenpark 2, 45127 Essen

### WEITERE INFORMATIONEN

<http://www.essen.ihk24.de>  
unter Eingabe der Dok.-Nr. 85346 im Feld „Dokumentsuche“

Fotomerkweise:  
Cover: © Didianna (Luftfracht), blueesign (Uhr), Eschert (Figuren), alle <http://www.fotolia.com>  
Andreas Wiese, DtschLobby (Flugplatzmarkenplaner), Stefan Reinhardt, AOB