

I. Überblick über die Thematik 1

1. Sicherheit im Transport: Eine Einführung	1
1.1 Die weltweite Gefährdungslage	1
1.2 Der Sicherheitsbegriff in der Logistik	5
1.3 Transportsicherheit	9
1.3.1 Luftfrachtsicherheit	9
1.3.2 Sicherheit in der Seeschifffahrt	10
1.3.3 Sicherheit im Landverkehr	12
1.4 Lieferkettensicherheit	14
1.5 Sicherheits-Zertifikate für die Lieferkette	16

II. Zertifizierung der sicheren Lieferkette 24

2. Sicherheits- und Risikomanagement in der Lieferkette	24
2.1 Sicherheitsrisiken im Supply Chain Management	24
2.1.1 Risikoanfälligkeit der Beschaffung	25
2.1.2 Arten von (Sicherheits-)Risiken in der Beschaffung	30
2.2 Steuerung von Sicherheitsrisiken	34
2.2.1 Partnerauswahl	34
2.2.2 Aufgabenverteilung	38
2.2.3 Koordinationsmaßnahmen	41
2.3 Risikomanagement als strategische Herausforderung	44
3. AEO und ISO 28000: Leichtes Spiel oder Hindernis?	46
3.1 Argumente für die Zertifizierung	46
3.2 Der zugelassene Wirtschaftsbeteiligte (AEO)	48
3.2.1 Anforderungen des AEO C	52
3.2.2 Anforderungen des AEO S	58
3.2.3 Schneller und sicherer Erwerb des AEO-Status	65
3.3 ISO 28000 und 28001 – Sicherheit in der Lieferkette	67
3.3.1 Kerninhalte der ISO 28000 und ISO 28001	69
3.3.2 ISO 28000 als Instrument des Risikomanagements	71

Inhalt

3.3.3 ISO 28000 als integriertes Managementsystem	76
3.4 Die Zertifizierung als strategische Entscheidung	77

III. Handlungsfeld Luftfrachtsicherheit 79

4. Die sichere Lieferkette in der Luftfracht	79
4.1 Gesetzliche Grundlagen	79
4.2 Kernpunkte der Verordnung (EG) Nr. 300/2008	81
4.3 Die sichere Lieferkette	83
4.3.1 Der Reglementierte Beauftragte	86
4.3.2 Der Bekannte Versender	89
4.3.3 Der Geschäftliche Versender	91
4.4 Vor- und Nachteile der sicheren Lieferkette in der Luftfracht	92
5. Der Reglementierte Beauftragte	94
5.1 Handlungsfeld Luftfrachtspeidition	94
5.1.1 Aufgaben des Luftfrachtspeiditeurs	94
5.1.2 Schlingen Logistics Group als Luftfrachtspeiditeur	96
5.2 Ablauf der Zertifizierung	103
5.2.1 Organisatorische Maßnahmen	103
5.2.2 Personelle Maßnahmen	103
5.2.3 Bauliche Maßnahmen	104
5.2.4 Sicherungsmaßnahmen	105
5.2.5 Weitere Maßnahmen	108
5.3 Kosten der Zertifizierung	109
5.4 Umgang mit den Akteuren der sicheren Lieferkette	112
5.4.1 Luftfahrt-Bundesamt	112
5.4.2 Kunden	112
5.4.3 Subunternehmer	113
5.5 Umsetzungshindernisse	114

6. Durchführung von Sicherheitskontrollen im Rahmen der sicheren Lieferkette	116
6.1 Die aktuelle Gefährdungslage als Ausgangspunkt	116
6.2 Sicherheitskontrollen in der Luftfracht-Lieferkette	120
6.2.1 Der „verbotene Gegenstand“ als Zielobjekt	120
6.2.2 Die Luftfrachtsicherheit-Service GmbH	121
6.3 Durchführung von Sicherheitskontrollen	123
6.3.1 Zugelassene Kontrollmethoden	125
6.3.2 Notfallplan	129
6.4 Herausforderungen bei Sicherheitskontrollen	130
7. Zertifizierung zum Bekannten Versender aus der Sicht eines Industrieunternehmens	133
7.1 ebm-papst als Versender von Luftfracht	133
7.2 Die Zertifizierung zum Bekannten Versender	134
7.2.1 Zugang zu identifizierbarer Luftfracht	134
7.2.2 Erstellung des Sicherheitsprogramms	136
7.2.3 Personalschulung und Anpassung der Abläufe	139
7.3 Laufende Maßnahmen zur Aufrechterhaltung des Status	141
7.4 Der Bekannte Versender als Teil der sicheren Lieferkette	143
8. Zertifizierung zum Bekannten Versender aus der Sicht eines Dienstleistungsunternehmens	149
8.1 SPIRIANT als Versender von Luftfracht	149
8.2 Aufbau eines sicheren Luftfrachtlagers	151
8.2.1 Luftsicherheitskäfig	151
8.2.2 Zaun durch die Halle	153
8.2.3 Teilung der Halle	154
8.2.4 Reines Luftfrachtlager	156
8.3 Umsetzung des Sicherheitsprogramms	158
8.4 Durchführung einer Break-Even-Analyse	161

Inhalt

9. Beschleunigung der Prozesse im Rahmen der sicheren Lieferkette am Flughafen	167
9.1 Der Flughafenbetreiber als Koordinator der Luftfracht-Transportkette	167
9.2 Problemstellungen der Luftfrachtlogistik am Flughafen	168
9.3 Gründe für Verlängerungen der Wartezeiten	169
9.3.1 Anforderungen der sicheren Lieferkette	170
9.3.2 Andere behördliche Auflagen	171
9.4 Voraussetzungen zur Verringerung von Wartezeiten	172
9.4.1 Einheitliche Informationsbasis	172
9.4.2 Zeitliche Koordinierung von Prüfungen	173
9.5 Maßnahmen zur Verringerung von Wartezeiten	173
10. Berufsfeld Luftsicherheitskontrollkraft	177
10.1 Die Luftsicherheitskontrollkraft	177
10.1.1 Voraussetzungen und Verantwortung	178
10.1.2 Ausbildung und Training	180
10.2 Konsequenzen für die Personalgewinnung	183
IV Zusammenfassung und Handlungsbedarf	185
11. Sicherheit im Transport – ein Alltagsthema?	185
11.1 Der Nutzen der sicheren Lieferkette	185
11.1.1 Notwendigkeit von Sicherheitsmaßnahmen	186
11.1.2 Vielseitigkeit des Zertifizierungsnutzens	187
11.1.3 Herausforderungen im Einzelfall	189
11.1.4 Sicherheitszertifizierung als strategische Aufgabe	190
11.2 Schlussbemerkungen	191
Abkürzungsverzeichnis	195
Literaturverzeichnis	197
Die Autorinnen und Autoren	203

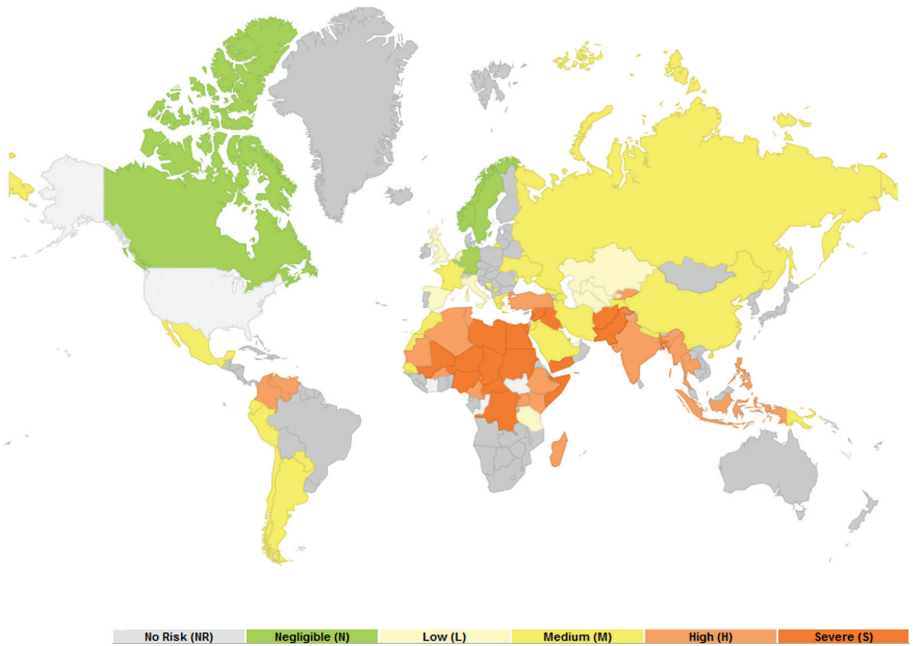


Abbildung 1: Weltweite Gefährdungslage durch Terrorismus und Sabotage (2013)⁷

1.3 Transportsicherheit

Wenn es um die Gefahrenabwehr im Transport geht, wird meist an erster Stelle an die überwiegend im grenzüberschreitenden Verkehr genutzte Seeschifffahrt und die Luftfracht gedacht. Diese Sichtweise trägt insbesondere der internationalen Dimension des Terrorismus Rechnung. Dennoch darf nicht vernachlässigt werden, dass sich auch bei den Landverkehrsträgern und im nationalen Verkehr zunehmend relevante Sicherheitsfragen stellen.

⁷ Abbildung entnommen aus: AON Crisis Management (2014).

Überblick über die Thematik

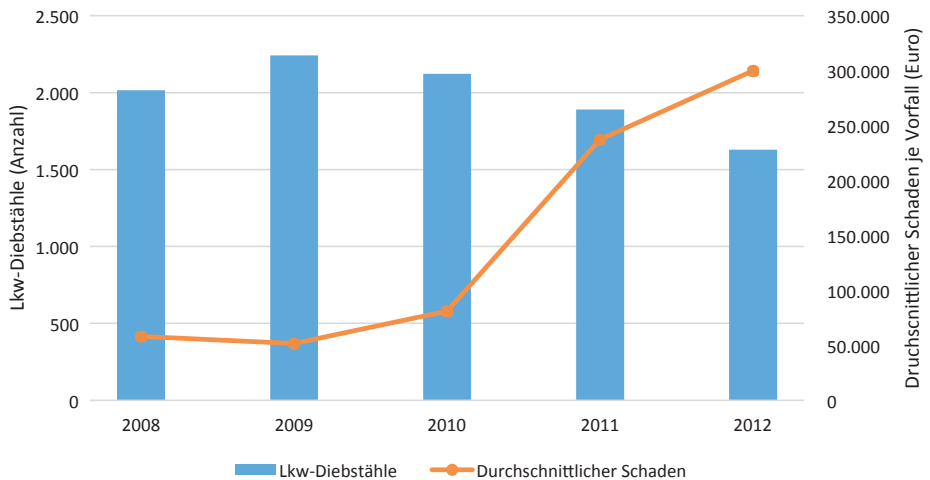


Abbildung 2: Entwicklung der Lkw- und Ladungsdiebstähle⁹

Die Zahl der Lkw-Diebstähle in Deutschland ist zwischen 2008 und 2012 leicht zurückgegangen. Dennoch wurden 2012 an jedem Tag durchschnittlich vier Lkw gestohlen. Zudem hat in der Europäischen Union die durchschnittliche Schadenshöhe durch Ladungsdiebstahl stark zugenommen. Für 2012 wurde eine durchschnittliche Schadenshöhe je Vorfall von rund 300.000 Euro ermittelt. In den meisten Fällen wird die Ware von der Ladefläche des Lkw entwendet. Die Täter gehen dabei immer zielgerichteter vor: Ladungsdiebstähle werden üblicherweise im Vorfeld ausgekundschaftet und nur ausgeübt, wenn dies auch lohnenswert erscheint.

Neben dem wirtschaftlichen Schaden durch Frachtdiebstahl, der durch Experten auf 3,5 bis 4 Milliarden Euro im Jahr geschätzt wird, zeigt die Allgegenwart des Frachtdiebstahls in Deutschland – die Polizei geht davon aus, dass sich in Deutschland alle zehn Minuten ein derartiger Vorfall ereignet – wie leicht es dem Grunde nach ist, Zugriff auf zu transportierende Waren zu erhalten, sei es, um diese zu entwenden, oder aber auch, um diese zu manipulieren.

⁹ Eigene Darstellung nach Daten des Bundeskriminalamtes (Lkw-Diebstähle) und TAPA (2013), S. 5.

Zertifizierung der sicheren Lieferkette

5.11.3 Überprüfen Sie Ihre Geschäftspartner anhand der Terrorlisten nach Verordnungen (EG) Nrn. 2580/2001 und 881/2002? Wie wird dies dokumentiert?

5.12.1 Nehmen Sie Sicherheitsüberprüfungen für Ihr in sicherheitsrelevanten Bereichen beschäftigtes Personal vor (z. B. anhand der Namenslisten der sog. Terrorismusverordnungen (EG) Nrn. 2580/2001 und 881/2002)? Wenn ja, welcher Art, und wie werden diese dokumentiert? Gibt es hierbei für bestimmte Funktionen unterschiedliche Anforderungen? Dies gilt auch für Frage 5.12.3 b.

Die Sicherheitsüberprüfung und ihr Verhältnis zum Datenschutz stellen vermutlich den am stärksten erörterten Punkt in allen AEO-Projekten dar. Sie wurde auch lange in den Medien mit unterschiedlichen Positionen diskutiert. Letztlich hat der Bundesfinanzhof (VII R 43/11) aber im August 2012 bestätigt, dass der Abgleich der Mitarbeiter- und Geschäftspartnerdaten mit EU-Sanktionslisten nicht gegen das Bundesdatenschutzgesetz verstößt. Insofern ist die Forderung des Nachweises im Rahmen der Erteilung eines AEO-Zertifikates zulässig. Dieses Urteil war nicht verwunderlich, da alle Unternehmen seit 2001 durch die sog. Anti-Terror-Verordnungen (EG) Nrn. 2580/2001 und 881/2002 sowie (EU) 753/2011 ohnehin verpflichtet sind, sicherzustellen, dass die eigenen Geschäftspartner (und dazu zählen auch deren Mitarbeiter) nicht auf einer solchen Liste stehen.⁴⁹ Dauerhaft kann dem nur nachgekommen, wer sich Gedanken über ein sinnvolles Prüfkonzept macht. Dazu bedarf es in den meisten Fällen einer geeigneten Software sowie einer umfassenden Arbeits- und Organisationsanweisung.

5.12.2 Beantworten Sie bitte folgende Fragen: a) Gibt es in Ihrem Betrieb Unterweisungen, die das Thema Sicherheit der Lieferkette beinhalten? b) Wer hält diese Unterweisungen, und für wen werden diese angeboten? Dies gilt auch für Frage 5.12.3 c.

⁴⁹ Vgl. BAFA (2009).



4. Die sichere Lieferkette in der Luftfracht: Das Regelwerk VO (EG) Nr. 300/2008

Von Prof. Hans-Helmut Grandjot, Hochschule Heilbronn

4.1 Gesetzliche Grundlagen

Die Terroranschläge vom 21. Dezember 1988 über dem schottischen Lockerbie sowie vom 11. September 2001 in New York und Washington D.C. haben erhebliche Sicherheitslücken im Luftverkehr aufgedeckt. In der Folge hat das Thema Sicherheit im Luftverkehr eine zunehmend größere Rolle in der öffentlichen Diskussion gespielt. Zunächst konzentrierte sich die Verschärfung der Sicherheitsmaßnahmen dabei auf den Passagierluftverkehr. Später wurde dann auch die Luftfracht zum Gegenstand erweiterter Sicherheitsmaßnahmen.

Die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt stellte die direkte Reaktion des Europäischen Parlaments und des Europäischen Rats auf die Terroranschläge vom 11. September 2001 dar. Sie verfolgte das Ziel, die Sicherheit in der Passagierluftfahrt durch erweiterte Passagierkontrollen zu erhöhen, aber auch die Transportketten der Luftfracht von der Quelle bis zum Ziel lückenlos und nach einheitlichen Kriterien zu kontrollieren. Vorrangig ging es dabei um die Vereinheitlichung der gemeinschaftlichen Sicherheitsmaßnahmen auf einem hohen Niveau, da die Sicherheitsauflagen bislang selbst innerhalb der EU beträchtlich variierten. Mit Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 („EU-Luftsicherheitsverordnung“) wurde die Verordnung (EG) Nr. 2320/2002 aufgehoben.

Nach der EU-Luftsicherheitsverordnung tragen alle Beteiligten an der Lieferkette – Luftfahrtunternehmen, Reglementierte Beauftragte (RegB), Bekannte Versender (BV), Unterauftragnehmer (z. B. Handling Agenten, Verpacker, Lagerhalter) und Transportunternehmen – Verantwortung für Sicherheitsmaßnahmen in der Luftfracht. Die endgültige Verantwortung für sichere Fracht bleibt aber bei den Luftfahrtunternehmen, die ent-



Handlungsfeld Luftfrachtsicherheit

sprechend der Durchführungsbestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 ausschließlich kontrollierte Fracht entgegennehmen dürfen.

In Deutschland werden über die sichere Lieferkette hinaus weitere Maßnahmen zur Luftsicherheit durch Bundesgesetz geregelt. Bis Anfang Januar 2005 gab es entsprechende Regelungen im Luftverkehrsgesetz (LuftVG). Seit dem 15. Januar 2005 gilt aufgrund der zunehmend spezielleren Gefährdungslage ein spezielleres Luftsicherheitsgesetz (LuftSiG). Gemeinsam bilden das Luftsicherheitsgesetz und die Verordnung (EG) Nr. 300/2008 mit ihren mittlerweile insgesamt drei Durchführungsverordnungen den Rechtsrahmen für die Luftsicherheit in Deutschland (siehe Abbildung 15).

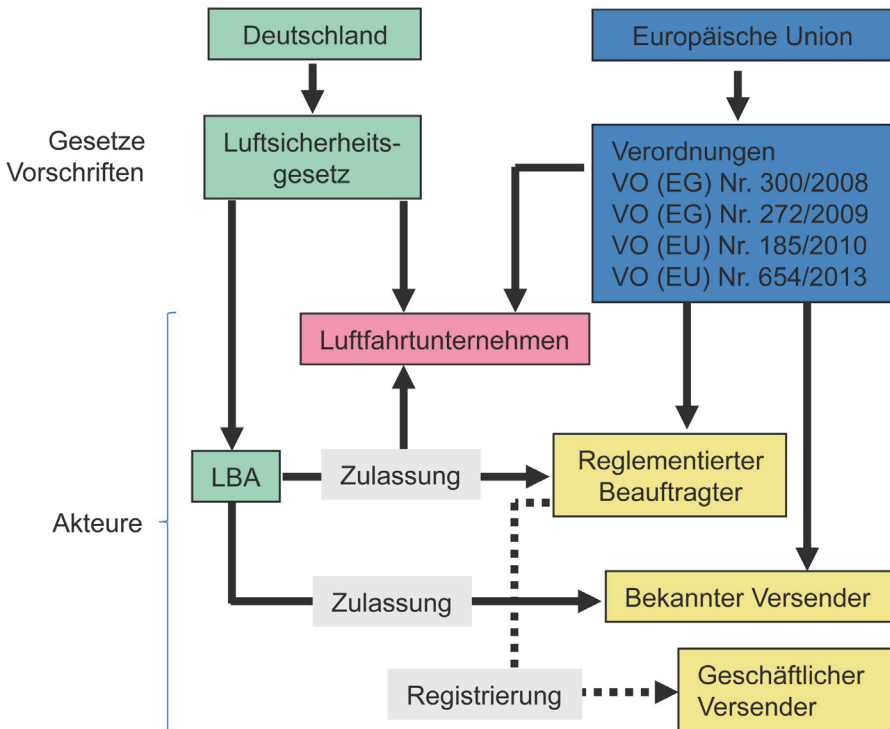


Abbildung 15: Gesetzliche Grundlagen der Luftsicherheit