

Informationsveranstaltung im Luftfahrt-Bundesamt am 15.09.2011
Beantwortung der Fragen der teilnehmenden Verbände

Nr.	Verband	Thema/Frage	Zuständigkeit	Beantwortung/Hinweis/Konkretisierung
1	DIHK	Möglichkeit für Logistikdienstleister sowohl reglementierter Beauftragter als auch bekannter Versender zu werden. Dies ist in der Verordnung nicht vorgesehen. Bsp. aus der Praxis: Ein Unternehmer produziert an verschiedenen Standorten, übergibt seine Produkte an einen externen Logistikdienstleister, dieser übernimmt dann Auftragsabwicklung und Versand, er ist damit zugleich Versender und Spediteur.	S4	<p>Ausschlaggebend ist Folgendes:</p> <p>Als bekannter Versender im Sinne der europäischen Luftsicherheitsvorschriften gilt ein Versender von Fracht oder Post zur Versendung auf (1) eigene Rechnung, (2) dessen Verfahren gemeinsamen Sicherheitsvorschriften und -standards entsprechen, die es gestatten, die betreffende Fracht oder Post auf dem Luftweg zu befördern (siehe: Art. 3 Nr. 27 der Verordnung (EU) Nr. 300/2008)</p> <p>Darüber hinaus muss die Fracht (3) ihren Ursprung in dem Unternehmen haben. Der Begriff „Ursprung haben“ beinhaltet einerseits (3a) die Herstellung der Fracht in dem Betrieb als auch (3b) die Konfektionierung und die Verpackung, wenn die Einzelartikel nicht als Luftfracht identifizierbar sind, bis sie zum Erfüllen der Bestellung ausgewählt werden (siehe: Abs. 5 der Anlage 6-B des Beschlusses der Kommission vom 13.4.2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008).</p> <p>Dem im Beispiel genannten „Logistikdienstleister“ mangelt es an der Erfüllung des Kriteriums (1), da die Auftragsabwicklung nicht in eigener, sondern in fremder Rechnung, nämlich in der des „produzierenden Unternehmens“ erfolgt.</p> <p>Der „Logistikdienstleister“ kann in dem geschilderten Beispiel allenfalls als zugelassener reglementierter Beauftragter wirksam werden, in dem er von dem produzierendem Un-</p>

				<p>ternehmen, das hier unterstellter Weise nicht über den Status des bekannten Versenders verfügt, die Luftfracht im Status „unsicher“ entgegennimmt. Sofern die Sendung als Luftfracht versendet werden soll, muss der Logistikdienstleister gemäß Nr. 6.1.1. der Verordnung (EU) Nr. 185/2010 die Sendung den erforderlichen Sicherheitskontrollen unterziehen. Was unter den erforderlichen Sicherheitskontrollen im Einzelnen zu verstehen ist, ergibt sich aus Nr. 6.3.2. i.V.m Nr. 6.2, der genannten Verordnung.</p>
2	DIHK	<p>Weitere Sicherheitskontrollmaßnahmen – neben der Röntgentechnologie – um unsichere Luftfracht sicher zu machen, z. B. Sprengstoffsniiffer oder Simulationskammern für Güter, die nicht geröntgt werden können.</p>	S3	<p>Die zur Sicherung von unsicherer Fracht möglichen Kontrollmaßnahmen sind in der VO (EU) 272/2009 aufgezählt. Zur Zulassung konkreter einzelner Geräte kann das Luftfahrt-Bundesamt keine Angaben machen. Das Luftfahrt-Bundesamt wird die Zulassung von Kontrolltechnik an die Bundespolizei abgeben.</p>
3	DIHK	<p>Schulungen Beauftragter für Sicherheit/Vertrauter Verantwortlicher Hintergrund Schulungsumfang und -inhalt: in Deutschland werden für diese Schulung 35 Stunden verlangt, in anderen EU-Staaten für die Umsetzung derselben EU-Verordnung deutlich weniger. Außerdem passen die Inhalte nicht zu den Anforderungen an einen bekannten Versender. Bislang wird schwerpunktmäßig die Auswertung von Röntgenbildern geschult Frage/Forderung: Wann werden Schulungsinhalte und Dauer angepasst? Die Benachteiligung deutscher Unternehmen durch zu lange Schulung muss beendet werden. Wann gibt es Klarheit, ob auf Sicherheitsbeauftragte, die einen 35-stündigen Schulungslehrgang absolviert haben, noch eine Nachschulungsverpflichtung zukommt?</p>	S2	<p>Vorgaben zu Inhalt und Dauer der Schulungen von Sicherheitsbeauftragten müssen noch national umgesetzt werden. Im Zuge der Novellierung der Luftsicherheitsschulungsverordnung wird dann auch die Frage einer Nachschulungsverpflichtung geklärt werden müssen. Für die Zeit bis dahin wird zurzeit auf ministerieller Ebene und in der Arbeitsgemeinschaft „Luftsicherheitsschulungen“ eine Interimslösung abgestimmt. Die Frage der Umsetzung der EU-Vorschriften in den europäischen Staaten im Vergleich zur BRD wird ebenfalls in der Arbeitsgemeinschaft thematisiert werden. Über das Ergebnis wird das LBA zeitnah im Internet informieren.</p>
4	DIHK	<p>Hintergrund Schulung von sonstigem Personal durch Beauftragte für Sicherheit: Durch einen vom LBA zugelassenen Schulungsanbieter geschulte „Beauftragte für die Sicherheit“ (und auch der „vertraute Verantwortliche“) dür-</p>	S2	<p>Die Frage, ob Schulungsinhalte einer gesonderten Genehmigung bedürfen oder ob diese künftig einheitlich festgelegt werden (siehe Kapitel 11.2.1.3 der VO (EU) Nr. 185/2010) bedarf einer grundsätzlichen Festlegung und wird daher</p>

		<p>fen im eigenen Unternehmen Mitarbeiterschulungen durchführen. Allerdings ist dafür heute eine separate Genehmigung des LBA erforderlich, der Beauftragte für Sicherheit muss dafür sein Schulungskonzept einreichen. Das ist offensichtlich Nonsens.</p> <p>Frage/Forderung: Ein geschulter Beauftragter für Sicherheit/Vertrauter Verantwortlicher muss diese internen Schulungen für „sonstiges Personal“ durchführen können, ohne dass für deren Lehr- und Schulungspläne eine Genehmigung des LBA notwendig ist. Wer die Luftfrachtsicherheit im Unternehmen verantwortet muss auch in der Lage sein, das weitere Personal ohne großen bürokratischen Aufwand schulen zu dürfen.</p>		<p>auch in der AG „Luftsicherheitsschulungen“ thematisiert werden.</p>
5	DIHK	<p>Zertifizierungsverfahren zum bV</p> <p>Hintergrund: nach der Einreichung eines Luftsicherheitsplanes an das LBA wird dieser Plan zwischen LBA und Unternehmen abgesprochen. Nach einer Einigung kommt der Auditor ins Unternehmen um die geheimen Voraussetzungen abzu prüfen. Falls eine Voraussetzung nicht erfüllt wird, wird die Prüfung abgebrochen. Das Unternehmen muss den gesamten Prozess neu starten</p> <p>Frage/Forderung: Warum wird eine Auditierung einfach abgebrochen, so dass das betroffene Unternehmen wieder „bei Null“ anfangen muss? Sinnvoller wäre es, die Auditierung fortzusetzen und für die festgestellten Mängel eine Chance zur Nachbesserung zu geben, die in einem Nachaudit überprüft wird.</p>	S4	<p>Richtigstellungen der Fragestellung:</p> <p>(1) Unter dem Begriff „Luftsicherheitsplan“ wird im Sinne der Luftsicherheitsvorschriften etwas anderes verstanden. Der hier zutreffende Begriff ist „bekannte Versender Sicherheitsprogramm“.</p> <p>(2) Das Programm wird nicht, wie dargestellt, zwischen dem LBA und dem Unternehmen abgesprochen. Vielmehr prüft das LBA, ob das eingereichte bekannte Versender Sicherheitsprogramm den gesetzlichen Anforderungen entspricht und fordert bei Abweichungen eine Nachbesserung des Programms in den betreffenden Bereichen.</p> <p>Zur Frage: Es ist nicht zutreffend, dass eine „Auditierung“ (gemeint ist hier die Prüfung der Betriebsstätte) einfach abgebrochen wird, so dass das betroffene Unternehmen wieder „bei Null“ anfangen muss. Auch wenn sich zu Beginn der Prüfung für das LBA abzeichnen sollte, dass der Antragsteller die Prüfung nicht bestehen wird, wird die Prüfung dennoch zu Ende geführt. Dabei werden alle beim Antragsteller anwendbaren Prüfkriterien abgefragt. Sofern die Prüfung im Sinne des Antragstellers nicht erfolgreich abge-</p>

				<p>laufen ist, werden dem Antragsteller nach Abschluss der Prüfung die Mängel, die der Zulassung entgegenstehen, mitgeteilt.</p> <p>In der Mehrzahl der Fälle können die Mängel dokumentarisch behoben werden, in dem z.B. das bekannte Versender Sicherheitsprogramm in den fraglichen Punkten korrigiert wird oder ggf. noch ausstehende schriftliche Nachweise nachgereicht werden.</p> <p>Je nach Art und Schwere des Mangels macht das LBA die Zulassung in einigen Fällen von einer erneuten Prüfung der Betriebsstätte abhängig (sog. „Nach-Audit“). Der Schwerpunkt des Nach-Audits liegt in der Prüfung der bemängelten Punkte.</p>
6	DIHK	<p>Ablauf für unbekannte Versender ab 2013/Luftfracht bei externem Lagerlogistikdienstleister</p> <p>Hintergrund: zur Zeit gibt es nach Schätzungen des LBA 60.000 bekannte Versender. Es gibt 8 zertifizierte bekannte Versender in Deutschland. Wegen der hohen Anforderungen, der unklaren Prozeduren und der hohen Kosten ist es völlig unrealistisch, dass mehr als geschätzte 5000 Unternehmen zertifiziert werden. Für viele Unternehmen mit wenigen Sendungen ist die Zertifizierung unattraktiv und unerschwinglich. Volks- und betriebswirtschaftlich sinnvoll wäre es, wenn erst bei Speditionen oder in Versandzentren (aber vor den Flughäfen) die Sicherheitsüberprüfung für die Luftfracht vorgenommen werden würde. Grundsätzlich müsste es doch genügen, dass dieser Logistiker eine entsprechende Sicherheitszulassung hat.</p> <p>Fragen: a.) Mit wie vielen Zertifizierungen wird bis April 2013 gerechnet?</p> <p>b.) Wie stellt sich das LBA die Abläufe/Genehmigungen mit Frachtzentren vor?</p> <p>c.) Wird im Post- und Kurierdienst mit Veränderungen</p>	S3, S4	<p>Richtigstellung der Fragestellung:</p> <p>(1) Aufgrund einer Übergangsregelung war zugelassenen reglementierten Beauftragten (regB) die Benennung eines bekannten Versenders (bV) bzw. seiner Betriebsstätten gestattet. Dem LBA liegt von jedem regB eine Aufstellung über die benannten bV vor.</p> <p>(2) „Unklare Prozeduren“: Das Zulassungsverfahren ist auf der Internetpräsenz des LBA -> Luftsicherheit -> Bekannte Versender -> „Ablauf der Zulassung zum behördlich anerkannten bekannten Versender“ hinreichend erläutert. Zudem können Interessierte mit dem LBA Kontakt über die Emailadresse „bekannteVersender@lba“ aufnehmen und dort, wenn nötig, detaillierte Fragen stellen.</p> <p>Frage a) Dem LBA liegen derzeit 4372 Anträge vor.</p> <p>Frage b) Frachtzentren (HUBs) wären ggf. als reglementierte Beauftragte zuzulassen, damit die sichere Lieferkette aufrecht erhalten bleibt.</p>

		gegenüber dem heutigen Zustand gerechnet?		Frage c) Das LBA rechnet nicht mit Änderungen.
7	DIHK	<p>Anwesenheitspflicht des Beauftragten für Sicherheit / vertrauter Verantwortlicher.</p> <p>Hintergrund: Luftfracht darf nur als sichere Fracht verladen werden, wenn der Beauftragte für Sicherheit / vertraute Verantwortliche im Betrieb anwesend ist. In anderen Bereichen, beispielsweise bei der Exportkontrolle werden auch verantwortliche Personen benannt, diese müssen aber beim Versandvorgang nicht körperlich anwesend sein. Diese Verpflichtung ist völlig überzogen und stellt einen unnötigen bürokratischen Aufwand dar, der nichts zur Erhöhung der Luftfrachtsicherheit beiträgt. Denn ein zertifiziertes Unternehmen hat nachgewiesen, dass es über sichere Abwicklungsstrukturen verfügt, für die der Sicherheitsbeauftragte verantwortlich ist. Dann kann es aber nicht auf die körperliche Anwesenheit dieser Person ankommen, da ja entsprechende Strukturen eine sichere Handhabung gewährleisten.</p> <p>Frage/Forderung: Woher stammt die Anforderung, dass keine sichere Luftfracht das Unternehmen verlassen darf, wenn der Beauftragte für Sicherheit nicht physisch am Unternehmensstandort anwesend ist? Auf diese Vorgabe sollte verzichtet werden.</p>	S4	<p>Die Forderung, dass keine sichere Luftfracht das Unternehmen verlassen darf, wenn der Beauftragte für Sicherheit folgt aus Nummer 6.4.1.3. des Anhangs der VO (EU) 185/2010. Dort heißt es: „Ein bekannter Versender benennt für jeden Betriebsstandort mindestens eine Person, die für die Durchführung der Sicherheitskontrollen und die Überwachung ihrer Einhaltung verantwortlich ist.“</p> <p>Auch nach Ansicht der Kommission der Europäischen Union ist es erforderlich, dass die für die Durchführung der Sicherheitskontrollen und die Überwachung ihrer Einhaltung verantwortliche Person tatsächlich im Betrieb anwesend ist, da sie anderenfalls die Durchführung der Sicherheitskontrollen nicht gewährleisten kann.</p>
8	DIHK	<p>Anzeige- und Genehmigungspraxis bei Veränderungen</p> <p>Hintergrund: Das LBA schreibt vor, dass die Erweiterung von Lagerflächen u. a. vorab genehmigt werden muss. Veränderungen gegenüber dem Luftsicherheitsplan müssen 10 Tage vorher angezeigt werden. Dies ist in der Praxis nicht möglich.</p> <p>Frage/Forderung: Die Vorab Genehmigungserfordernisse für Veränderungen sind – bis auf die komplette Standortverlagerung – unverhältnismäßig. Anzeigepflichten sind mehr als ausreichend, da das LBA so ebenfalls Kenntnis von den geplanten Änderungen hat und in kritischen Fällen</p>	S4	Wir empfehlen, dass das Unternehmen dem Luftfahrt-Bundesamt alle relevanten Einzelheiten drei Monate vorher, spätestens jedoch innerhalb von zehn Arbeitstagen mitteilt, falls es Änderungen in der Betriebsstätte oder Verfahren gibt, die Auswirkungen auf die Sicherheit haben (siehe Abschnitt „Verantwortlichkeiten des Versenders“ der Anlage 6-B des Beschlusses der Kommission vom 13.4.2010 zur Festlegung von detaillierten Maßnahmen für die Durchführung der gemeinsamen Grundstandards für die Luftsicherheit nach Artikel 18 Buchstabe a der Verordnung (EG) Nr. 300/2008).

		reagieren kann. Zudem sollten die Fristen der Vorab Anzeigepflichten verkürzt werden, da diese zu wenig Flexibilität zulassen.		<p>Als anzeigepflichtige Änderungen sieht das LBA im Regelfall u.a. Folgendes an:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Umzüge - Erweiterung der Räumlichkeiten am zugelassenen Standort unter Vorbehalt einer vorherigen Absprache mit dem Luftfahrt-Bundesamt - Erweiterungen im Bereich Lager am zugelassenen Standort - Grundstückserweiterungen am zugelassenen Standort <p>Die Liste ist nicht abschließend und bezieht sich nur auf die Ausgangsfrage. Die Änderungsinformationen sind dem LBA als Revision des bekannte Versender Sicherheitsprogramms einzureichen.</p>
9	DIHK	<p>Gegenseitige Anerkennung AEO S/F und zertifizierter bekannter Versender</p> <p>Hintergrund: beide Regelungen haben den sicheren Warenverkehr zum Ziel. Die Vorgaben sind daher teilweise deckungsgleich. Bestehende Bewilligungen müssten folglich wechselseitig vom Zoll bzw. dem LBA anerkannt werden, um Doppelarbeit für Unternehmen und die Bundesverwaltung möglichst zu verhindern. Die Gespräche zwischen den Verwaltungen scheinen zu stocken.</p> <p>Frage/Forderung: Wann kommt die gegenseitige Anerkennung bekannter Versender / AEO?</p> <p>Der Kosten- und Doppelaufwand ist nicht zu rechtfertigen und führt zu unverhältnismäßigen Belastungen</p>	S 4	<p>Zwischen den Anforderungen an den „zugelassenen Wirtschaftsbeteiligten“ mit dem Zertifikat „Sicherheit“ (AEO-S) bzw. mit dem Zertifikat „Zollrechtliche Vereinfachungen/Sicherheit“ (AEO-F) und denen an einen „bekannten Versender“ bestehen Schnittmengen. Dadurch kann es im Einzelfall für ein Unternehmen durchaus einfacher sein, die Voraussetzungen für die Zulassung zum „bekannten Versender“ zu erfüllen. Jedoch ersetzen die genannten AEO-Zertifikate keinesfalls die ab dem 25. März 2013 notwendige behördliche Zulassung als „bekannter Versender“.</p>
10	DSL	Bearbeitungsdauer im LBA	S2, S3, S4, S5	<p>Die Bearbeitung der Anträge erfolgt grundsätzlich in der Reihenfolge des Eingangs beim Luftfahrt-Bundesamt. Die Bearbeitungsdauer variiert in Abhängigkeit vom Antragsvolumen und Personalbestand. Wegen der bislang dünnen Personaldecke haben sich in einigen Bereichen Rückstände aufgebaut. Das Personal im Luftfahrt-Bundesamt wird nach</p>

				wie vor aufgestockt, so dass damit zu rechnen ist, dass sich die Situation in nächster Zukunft entspannen wird.
11	DSL	Stand LuftSiSchulV	S2	Ein genauer Zeitpunkt, wann die geänderte LuftSiSchulV in Kraft treten wird, ist derzeit nicht absehbar, da zunächst die Novellierung des LuftSiG erfolgen muss.
12	VACAD	Bei unseren Mitgliedern herrscht große Unsicherheit über zeitliche Bearbeitungsfristen des LBA z.B. bei der Übersendung von Unterlagen zum Zweck der Bearbeitung durch Sie, die im Zusammenhang mit Befähigungszeugnissen, Ausbilderzulassungen etc. stehen. Es gibt Fälle, in denen auch nach z.B. 2 Monaten keine Reaktion seitens des LBA erfolgte obwohl auch um eine Empfangsbestätigung gebeten wurde. Um es einfach auszudrücken: Wir senden Unterlagen an das LBA, wissen nicht ob diese ordnungsgemäß bei Ihnen eingegangen sind und haben keinerlei Vorstellung wie kurz oder wie lang die Bearbeitungszeit des LBA sein wird. Planen können wir damit nicht, wir brauchen aber eine gewisse Planungssicherheit.	S2	Seitens des Referats S 2 wird zugesichert, dass künftig für alle Anträge Eingangsbestätigungen versandt werden. Sofern bereits bei Antragstellung absehbar ist, dass die Bearbeitungszeit mehr als vier Wochen beträgt, wird die voraussichtliche Bearbeitungszeit ebenfalls mitgeteilt.
13	VACAD	Zum 1.2.2012 soll die neue EU-VO 859/2011 in Kraft treten. Welche Auswirkungen wird diese VO auf uns haben?	S3, S 5	Es wurden Informationen an die deutschen Luftfahrt-Unternehmen und die in Deutschland zugelassenen reglementierten Beauftragten versandt. Der Internetauftritts der Referates S3 wurde entsprechend überarbeitet. Es wurde ein Bereich „ACC3“ eingefügt. In der Anlage1 befindet sich das Rundschreiben an die Unternehmen. Die konkreten Auswirkungen der VO (EU) 859/2011 können zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.
14	VACAD	Die EU-Datenbank kann nur individuell nach einzelnen RegB abgefragt werden, man kann z.B. nicht scrollen, um in einem Abrufvorgang mehrere RegB abzufragen. Das sehen wir nicht als anwenderfreundlich.	S 3	Es besteht die Möglichkeit, den Abgleich der Zulassung als reglementierter Beauftragter automatisch durchzuführen. Hierzu bedarf es der Implementierung einer XML-Schnittstelle. Eine entsprechende Anleitung findet sich im Download-Bereich des Referates S3. Nach Programmierung der Schnittstelle erfolgt ein Abgleich mit der Datenbank automatisch im Hintergrund. Ein aufwändiges Einloggen ent-

				fällt dann.
15	VDA	Revisionsdatum auf der Vorlage des "bekannte Versender-Sicherheitsprogramm" ist nicht angegeben	S4	Bei der nächsten Revision des bekannte Versender Sicherheitsprogramms wird eine Revisionsinformation hinzugefügt.
16	VDA	<p>Vermeidung von (kostspieligen) Doppelzertifizierungen: Die derzeit laufenden Sicherheitsinitiativen haben alle ein gemeinsames Ziel: Die Sicherheit in der Lieferkette. Durch die derzeit verschiedenen Sicherheitszertifizierungen/Begehungen/Audits sind in den Unternehmen regelmäßig folgende Behörden tätig:</p> <ul style="list-style-type: none"> - der Zoll zur Prüfung AEO - das LBA zur Überprüfung des bV bzw. RegB - die US Customs & Border Protection zur Überprüfung C-TPAT - Kunden, die C-TPAT zertifiziert sind zur Überprüfung vor Ort Anforderungen C-TPAT tätig. <p>Es wurde bereits 2008 die ISO28001 entwickelt. Die ISO28001 bildet nicht nur die Grundlage der genannten Sicherheitsoffensiven, sondern sie bündelt die bedeutendsten Standards zur Transportkettensicherheit, also ZWB/AEO Sicherheit, C-TPAT, ISPS und TAPA. Hiermit sollte ein Standard geschaffen werden, um kostspielige Mehrfachzertifizierungen zu vermeiden.</p> <p>Könnte man denn langfristig damit nicht, ähnlich wie damals die TS16949 entstand (aus DIN EN ISO 9001 + VDA 6.1 + QS 9000), einen gemeinsamen (weltweiten) Standard schaffen, um Mehrfachzertifizierungen zu vermeiden (evtl. ist sie noch um spezielle Anforderungen zu ergänzen)?</p>	S3, S 4	<p>Siehe Antwort zur Frage 9</p> <p>In Hinsicht auf die Zulassung als reglementierter Beauftragter verhält es sich ähnlich.</p> <p>Darüber hinaus ist die Möglichkeit einer Anerkennung von anderen Genehmigungen, Zertifizierungen oder Zulassungen in den einschlägigen Rechtsvorschriften nicht vorgesehen. Dem LBA ist nicht bekannt, dass der zuständige Verordnungsgeber (hier: die Europäische Kommission) entsprechende Änderungen im Luftsicherheitsrecht vorsieht.</p>
17	VDA	<p>Thema: 3+1 Schulung von Fremd- und Leiharbeitern in der Schulungseinheit des bV, im Hause des bV</p> <p>Können Fremd- und Leiharbeiter unter folgenden Voraussetzungen beim bV 3+1 mit geschult werden? Es erfolgt lediglich eine Vorprüfung über ein polizeiliches Führungszeugnis, nicht älter als mind. 6 Mon. oder Einholung einer ZÜP § 7. Das Geschäftsverhältnis zu den Fremd- und Leih-</p>	S2	Fremd- und Leiharbeiter haben vor Aufnahme der Schulung – wie eigenes Personal – eine Beschäftigungsbezogene Überprüfung (BÜ) bzw. eine Zuverlässigkeitsüberprüfung (ZÜP) zu durchlaufen. Ein polizeiliches Führungszeugnis unterstützt die BÜ, ersetzt diese aber nicht.

		arbeitern wird über Dienstleisterverträge bzw. Rahmenverträge abgesichert.		
18	VDA	<p>Thema: Transporteurserklärungen Gem. VO (EU) 185/2010, Kap. 6 (6.6.1.1, Anlage 6E) zeichnet der Transporteur dem RegB oder bV eine sog. Transporteurserklärung und erklärt u.a., dass alle Mitarbeiter eine Schulung hinsichtlich des sog. Sicherheitsbewusstseins erhalten haben. Im Namen und Auftrag der Continental AG werden alle Transporteure dahingehend verpflichtet, für Ihr Personal eine 3+1 Schulung nachzuweisen. Vorschlag zur Sicherung der Lieferkette: Würde es nicht Sinn machen, für Transporteure, die für RegB bzw. bV arbeiten, auch ein Melderegister anzulegen? Aus Sicht des bV erscheint mir dieser Punkt der Lieferkette unzureichend abgesichert, bzw. nicht ausreichend in der VO erklärt. Der Begriff der "Schulung des Sicherheitsbewusstseins" reicht u. E. nicht aus.</p>	S2, S3, S4	Das Führen eines Melderegisters für Transporteure ist gesetzlich derzeit nicht vorgesehen. Damit ist es dem LBA unter diesen Voraussetzungen auch nicht gestattet, ein solches Register anzulegen und zu führen.
19	VDF	Es besteht eine Rechtsunklarheit durch neue Bestimmungen auf der LBA-Homepage bei gleichzeitig weiterhin geltender LuftSiSchulV. Gibt das LBA eine Haftungsfreistellung, wenn gegen eine bestehende Verordnung mit Rechtscharakter verstoßen wird?	S2	Das Luftfahrt-Bundesamt gibt keine Haftungsfreistellung.
20	VDF	Es fehlt die Konformität neuer Bestimmungen mit den Verordnungen (EG) 300/2008 und 185/2010. Warum können die Vorgaben nicht entsprechend übernommen werden?	S2	Die Anregung wird in die AG Luftsicherheitsschulung eingebracht werden.
21	VDF	Warum werden Dienstleistungs- und Schulungsunternehmen nicht als „Sonstige Stellen“ und Ansprechpartner anerkannt und zugelassen?	S2	Dienstleistungs- und Schulungsunternehmen können nicht als sonstige Stellen zugelassen werden, da Kap. 6.3.1.1 Bst. b und c der VO (EG) Nr. 300/2008 in Verbindung mit der VO (EU) Nr. 185/2010 nur für reglementierte Beauftragte gilt.
22	VDF	Warum gibt es eine unterschiedliche und nicht transparente Zulassungspolitik bei Ausbildern?	S2	Die Zulassung von Ausbildern ist durch die AG Luftsicherheitsschulung geregelt worden. Einzelheiten werden in Kürze im Internet veröffentlicht.

23	VDF	Es fehlt an geeignetem Schulungsmaterial bei der Ausbildung von Luftsicherheitskontrollkräften in der Fracht, wo liegt die Problematik in einem derart sensiblen Bereich? Es fehlen Prüfungsordnungen zur zielgerichteten Vorbereitung von Prüflingen. Warum können keine einheitlichen Vorgaben ohne Berücksichtigung der Differenzierung nach LBA und Landesluftfahrtbehörden geschaffen werden?	S2	Die Prüfungsszenarien werden gemeinsam mit allen Luftsicherheitsbehörden überarbeitet. Ein detaillierter Zeitplan liegt hierzu noch nicht vor. Die Anregung einer Prüfungsordnung wird für die AG aufgegriffen.
24	VDF	Der weitere Einsatz von Luftsicherheitskontrollkräften nach festgestellten Mängelleistungen ist nicht nachvollziehbar, da diese nicht personenbezogen erfolgen und ein weiterer Einsatz nach einem Stellenwechsel weiterhin möglich ist. Plant das LBA eine konsequente Verfolgung?	S2	Das Referat S 2 wird die beschriebene Problematik ebenfalls in die ministerielle AG Luftsicherheitsschulung einbringen. Die Problematik hinsichtlich einer konsequenten Sicherstellung, dass auch nur Luftsicherheitskräfte eingesetzt werden, die nicht durch Mängelleistungen auffällig wurden, ist in der Informationsveranstaltung dargelegt worden. Das LBA plant langfristig eine Kontrollinstanz für Luftsicherheitskontrollkräfte einzuführen.
25	BDL	Gewährleistung der sicheren Lieferkette bis 2013: Welche konkreten Maßnahmen sind geplant?	S4	Richtigstellung der Frage: Das LBA plant keine eigenen konkreten Maßnahmen zur Gewährleistung der sicheren Lieferkette bis 2013, sondern richtet sich nach den einschlägigen gesetzlichen Vorschriften. Jedes Unternehmen, das nicht als bekannter Versender behördlich zugelassen ist bzw. im Rahmen der Übergangsregelung bis 25.03.2013 nicht durch die Zeichnung der Sicherheitserklärung von einem reglementierten Beauftragten als bekannter Versender anerkannt wurde, muss Luftfracht im Status „unsicher“ versenden.
26	BDL	Gibt es einen Zeitplan und wenn ja, wie ist dieser ausgestaltet?	S4	Siehe Antwort zur Frage 6
27	BDL	Information und Kommunikation zu den Unternehmen	S5	Die Zusammenarbeit mit den Luftfahrtunternehmen soll verstärkt werden. Es ist ein regelmäßiger Austausch mit den Luftfahrtunternehmen angedacht. Die Ergebnisse zu gemeinsamen Diskussionen sollen zur Verbesserung der Verfahren beitragen.

28	BDL	Luftsicherheitsprogramme	S5	Derzeit existieren erhebliche Rückstände bei der Zulassung von Luftsicherheitsplänen deutscher und ausländischer Luftfahrtunternehmen. Im Zuge des weiteren Aufbaus der Abteilung Luftsicherheit wird auch das Referat S5 sukzessive personell verstärkt werden und damit in die Lage versetzt, die bestehenden Rückstände abzubauen.
-----------	------------	--------------------------	-----------	---