



Foto: Günter Menzl, fotolia.com

Existenzfrage Luftfrachtsicherheit

■ „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“, erklärt Jens Makswitat, Fachleiter Luft- & Logistiksicherheit bei OSD SCHÄFER, Karlsruhe. 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“, sagt Luftverkehrsexperte Makswitat.

„Sicherheit geht nur miteinander. Das haben wir 2001 erfahren und seitdem große Fortschritte gemacht“, weiß Makswitat. Als Mitarbeiter im Luftfahrt-Bundesamt (LBA) war er nach den Terroranschlägen von New York daran beteiligt, die veränderten EU-Vorschriften für die Luftverkehrssicherheit umzusetzen und ein nationales Qualitätsmanagement einzuführen. In dieser Zeit war er unter anderem dafür zuständig, die Eigensicherungsmaßnahmen aller Airlines, die Deutschland anfliegen, zu genehmigen und zu überprüfen. Die Rolle des Kontrolleurs hat Makswitat mittlerweile gegen die des Beraters getauscht. Als Fachleiter Luft-

& Logistiksicherheit bei OSD SCHÄFER berät er heute Hersteller, Logistikunternehmen und Fluggesellschaften in allen Fragen der Luftfracht- und Luftsicherheit und schult deren Mitarbeiter.

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.

Zertifikat „Bekannter Versender“

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, lie-

fern wollen“, betont Makswitat. Ein Blick auf die aktuelle Situation erklärt, warum Luftfrachtexperten wie Makswitat 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 unbekanntes Versender. „Solche Unternehmen dürfen sich in die lange Schlange jener einreihen, die auf eine Sicherheitsüberprüfung ihrer Fracht warten. Feste Liefertermine 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 baut mit seinen Anforderungen an Bekannte Versender keine unüberwindbaren Hürden auf. Und wenn

Foto: OSD SCHÄFER



das Unternehmen jemanden an der Seite hat, der die Abläufe kennt, dann vereinfacht und beschleunigt das die Zertifizierung erheblich", erklärt der geprüfte Qualitätsmanagement-Auditor der Luftsicherheit. Von den Bauplänen der Logistikgebäude, in denen mit Luftfracht umgegangen wird, bis hin zu Nachweisen von Brandschutz oder Zutrittskontrollen – Experten wie Jens Makswitat 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 bereits 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 Pflicht-Schulung 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“, gibt Makswitat ein weiteres Beispiel dafür, was es bei der Zertifizierung zu bedenken gilt. „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“, sagt Makswitat, „doch der Preis für unsichere Fracht ist höher – in jeder Hinsicht.“

Jens Makswitat, Fachleiter Luft- & Logistik-sicherheit bei OSD SCHÄFER

Vorsteuerabzug nur bei richtiger Steuernummer

Der Bundesfinanzhof hat in einem Urteil nur dann den Vorsteuerabzug zugelassen, wenn die dem leistenden Unternehmer enthaltene Steuernummer oder die Steueridentifikationsnummer in der Rechnung angegeben ist. Im entschiedenen Fall hatte eine Reinigungsfirma ihre Leistungen mit gesondertem Steuerausweis abgerechnet, obwohl sie (noch) nicht über eine Steuernummer verfügte. Als Steuernummer enthielten die Rechnungen die Angabe „75/180 Wv“, eine Kennzeichnung, die das Finanzamt im Schriftverkehr mit dem Unternehmen zur Erteilung einer Steuernummer verwendet hatte. Nachdem zunächst das Finanzgericht die Angabe des Aktenzeichens als ausreichend angesehen hatte, entschied der Bundesfinanzhof, dass nach dem eindeutigen Gesetzeswortlaut in der Rechnung entweder die Steuernummer oder die Umsatzsteuer-Identifikationsnummer anzugeben sei. Die Rechnung des Unternehmens erfülle daher nicht die gesetzlichen Erfordernisse und berechtige damit nicht zum Vorsteuerabzug, so der Bundesfinanzhof. Hinzuweisen ist jedoch darauf, dass gegebenenfalls die Möglichkeit besteht, nach Erteilung der Steuernummer die Rechnung zu berichtigen.

[i] Informationen

Telefon (07 21) 174-116
 arne.rudolph@karlsruhe.ihk.de
 Urteil des Bundesfinanzhofs vom
 2. September 2010, V R 55/09

Umsatzsteuer-Umrechnungskurse

Februar 2011

			Euro-Wert
Brasilien:	100	BRL	43,9271 €
Bulgarien:	1	BGN	0,5113 €
China (VR):	10	CNY	1,1131 €
Dänemark:	100	DKK	13,4129 €
Großbritannien:	1	GBP	1,1815 €
Japan:	100	JPY	0,8868 €
Kanada:	1	CAD	0,7416 €
Lettland:	1	LVL	1,4211 €
Litauen:	100	LTL	28,9620 €
Polen:	100	PLN	25,4686 €
Rumänien:	1	RON	0,2355 €
Russland:	100	RUB	2,5033 €
Schweden:	100	SEK	11,3789 €
Schweiz:	100	CHF	77,0772 €
Singapur:	100	SGD	57,4020 €
Südafrika:	100	ZAR	10,1910 €
Tschechien:	100	CZK	4,1191 €
Türkei:	1	TRY	0,4608 €
Ungarn:	1000	HUF	3,6880 €
USA:	1	USD	0,7327 €

Einstieg eBusiness leicht gemacht

Der Leitfaden „Einstieg in elektronische Geschäftsprozesse leicht gemacht – Tipps und Tricks von Unternehmen“ ist ein Instrument für jeden Unternehmer, der über eBusiness nachdenkt oder seine Prozesse weiter optimieren möchte. Er enthält die Ergebnisse und Praxiserfahrungen aus acht Jahren PROZEUS – einer eBusiness-Initiative des Bundeswirtschaftsministeriums. Insgesamt werden darin aus 130 PROZEUS-Projekten Erfahrungen von 27 ausgesuchten Unternehmen aus 13 Branchen vorgestellt. Wichtige Inhalte sind unter anderem ein Zehn-Schritte-Programm zur erfolgreichen Projektumsetzung, die Schilderung der wichtigsten Erfolgsfaktoren, eine Checkliste mit zahlreichen Tipps zur Umsetzung sowie die Definition der Rolle des IT-Dienstleisters.

www.prozeus.de