



Zulassung zum Reglementierten Beauftragten

Die M.G. International Logistics GmbH hat die endgültige Zulassung zum Reglementierten Beauftragten erhalten. Sie erfüllt damit die hohen Sicherheitsanforderungen des Luftfahrtbundesamtes. Die Zulassung gilt bis zum 31. Januar 2011.



Gibt es bald zu wenig Kraftfahrer?

Ein Führerschein allein reicht nicht mehr aus: Ab dem 10. September müssen alle künftigen LKW-Fahrer zusätzlich eine Grundqualifikation nachweisen. Laut Industrie- und Handelskammer (IHK) gilt diese Regelung schon seit einiger Zeit für Fahrer im Personenverkehr mit mehr als acht Sitzplätzen. Jetzt sind auch die LKW-Fahrer an der Reihe, die Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht über 3,5 Tonnen bewegen.

„Die Grundqualifikation betrifft zunächst diejenigen, die nach dem 10. September erstmals die entsprechende Fahrerlaubnis erwerben“. Grundvoraussetzung für die Qualifikation ist eine vierstündige theoretische und eine 3,5-stündige praktische Prüfung. Eine Vorbereitungs-schulung ist nicht verpflichtend. Alternativ dazu empfiehlt die IHK eine so genannte „beschleunigte Grundqualifikation“.

Doch was ist mit den „alten Hasen“ im Geschäft? LKW-Fahrer, die am 10. September 2009 schon im Besitz des Führerscheines sind, genießen Bestandschutz. Sie sind ab 2014 aber verpflichtet, die Weiterbildungs-Anforderungen in Form einer 35-stündigen Schulung zu erfüllen. Eine Prüfung ist nicht vorgeschrieben.

Angesichts der Alterspyramide und vor dem Hintergrund der reduzierten Ausbildungszahlen bei der Bundeswehr kommt es vermutlich schon bald zu einer Kraftfahrer-Lücke. Sie wird nur schwer zu schließen sein. Deshalb sollten Unternehmen schon heute ausbilden, um dem entgegen zu wirken. Kleinere Betriebe könnten sich dafür zusammenschließen. Ein weiterer Weg aus der Misere scheint die Umschulung. Doch das Image des LKW-Fahrers ist nicht das beste. Daran muss gearbeitet werden, um den Beruf für Jugendliche attraktiver zu machen.



Ratenerhöhung Lufthansa zum Winterflugplan

(dlh) Erst vor wenigen Tagen haben wir wieder eines unserer MD-11 Frachtflugzeuge stillgelegt. Ein weiteres wird in den nächsten Wochen folgen. Damit stehen dann schon vier unserer Frachter in der kalifornischen Wüste. Bis Ende September werden wir unsere Frachterkapazitäten weiter - um dann rund 30 Prozent - reduziert haben. Das hat es in unserer langjährigen

Geschichte noch nie gegeben - und das bleibt nicht ohne Auswirkungen auf unser Geschäftsmodell.

Natürlich: Der massive Nachfragerückgang trifft alle Beteiligten der Transportkette - Versender, Spediteure und Fluggesellschaften. Aber uns, die Carrier, trifft er mit besonderer Härte. Der Weltluftfahrtverband IATA rechnet für das Gesamtjahr 2009 mit einem Rekordverlust aller weltweiten Airlines von mindestens neun Milliarden US-Dollar.

Die drastisch zurückgegangene Nachfrage nach Luftfrachtkapazitäten geht derzeit einher mit einem dramatischen Ratenverfall. Die zehn größten IATA Cargo Carrier haben im letzten Halbjahr zusammen weit über eine Milliarde Euro Verlust eingeflogen - allein Lufthansa Cargo hat im ersten Halbjahr 2009 ein Minus von 134 Millionen Euro zu verzeichnen.

Insofern stehen wir unter einem nie dagewesenen Druck. Hält die Marktsituation an wie bisher, dann wird mittelfristig nach unserer Einschätzung ein Großteil der weltweiten Frachterflotte dauerhaft stillgelegt werden müssen. Denn betriebswirtschaftlich ist der Weiterbetrieb dieser Flugzeuge schlichtweg nicht mehr zu rechtfertigen.

Um den gegenwärtigen Herausforderungen im Markt zu begegnen, werden wir schrittweise in den nächsten Wochen unsere Preise um weltweit durchschnittlich 25 Prozent erhöhen. Mit dieser Erhöhung werden wir gleichwohl nur einen Teil der dramatischen Ratenrückgänge der letzten Monate kompensieren können.



Sanierung der Weserbrücke auf der A1

Erhebliche Einschränkungen für Groß- und Schwervertransporte: Seit der vergangenen Woche wird die Weserbrücke auf der A1 saniert. Infolgedessen dürfen bestimmte Groß- und Schwerguttransporte über 50 Tonnen Gesamtgewicht nur mit Polizeibegleitung nachts von Montag bis Donnerstag zwischen 22.00 und 5.00 Uhr des Folgetages mit Polizeibegleitung den Streckenabschnitt passieren. Ausnahmen vom Wochenendfahrverbot wird es nicht geben.

Die Fahrzeuge müssen vor dem Passieren der Weserbrücke eingerichtete Wartebereiche anfahren. Für die Zeit der Weserquerung wird die Autobahn in der Gegenrichtung komplett gesperrt. Die Wartezeiten für die Groß- und Schwerguttransporte sollen maximal zwei Stunden betragen. Dauerausnahmegenehmigungen sind oder werden widerrufen. Die Transporte sollen grundsätzlich 96 Stunden vorher angemeldet werden.



Ladungssicherung von Stückgut

<http://www.tes.bam.de/ladungssicherung/index.htm>



Geänderte Einfuhrbestimmungen für Sendungen nach Australien

Ab dem 1. August 2009 gelten für Sendungen nach Australien neue dokumentarische Anforderungen.

Ab diesem Zeitpunkt müssen grundsätzlich alle Sendungen den folgenden Bedingungen entsprechen.

LCL und FCL Verpackungsbestimmungen:

Ab dem 01.08.2009 wird auch die bisher verwendete „Straw Material Declaration“ nicht länger akzeptiert und durch das „Prohibited packaging Material Statement“ ersetzt. Diese Erklärung muss vom Lieferanten oder Verpacker der Ware ausgestellt werden. Diese Erklärung enthält beispielsweise Aussagen zu einer vorangegangenen Behandlung der Verpackungsmaterialien.

Bromethan/Bromethyl Begasungs-Zertifikat:

Alle Zertifikate, ausgestellt für die Begasung mit Bromethan/Bromethyl, müssen zusätzlich eine Erklärung zur Plastikummantelung beinhalten. Bitte richten Sie Fragen hierzu an Ihren australischen Empfänger. Weitere Informationen finden Sie auch auf den Seiten des australischen Quarantäne Überwachungsservices.

Behandlung von Sperrholz- und Furnier-Verpackungen:

Die AQIS-Behörde plant, dass Sperrholz und Furniere, welche als Verpackungsmaterial verwendet werden, mit einem AQIS-geprüften Verfahren behandelt werden müssen, bevor sie importiert oder aus der Quarantäne entlassen werden können. Der ISPM 15 Standard ist dann nicht mehr für Sperrholz und Furniere als Verpackungsmaterial anwendbar. Die Verpackungsmaterialien müssen mit einer von AQIS geprüften Methode behandelt sein (z.B. Bromethan/Bromethyl) und über ein entsprechendes Behandlungszertifikat verfügen.

In ihrer letzten Mitteilung Notice to Industry 38/2009 teilt die AQIS-Behörde mit, dass eingereichte Stellungnahmen zu diesem Thema derzeit geprüft werden. In dieser Zeit ist die bisherige Erklärung für Sperrholz („Newly Manufactured Plywood Product Certificates/Declarations“ weiterhin zulässig.



Transportschein Gesetz Italien

Mit dem Gesetzesdekret Nr. 214/2008 wurde der Transportschein eingeführt und nun im offiziellen Amtsblatt Nr. 153 vom 4. Juli 2009 veröffentlicht. Die Anordnung beinhaltet, außer der beigelegten Vorlage des Transportscheines, die zu benutzen ist, folgende Vorgaben:

Art. 1 - Inhalt des Transportscheines:

Der Inhalt des Transportscheines ist in der, dem Dekret, beigelegten Vorlage dargestellt. Der Transportschein

kann durch eine Kopie des Vertrages ersetzt werden, der gemäß Vorschriften des Art. 6 des G.D. Nr. 286/2005 abgeschlossen wurde, oder durch andere gleichwertige Dokumente, die denselben Inhalt der beigelegten Vorlage des Dekretes haben.

Art. 2 - Angaben des Besitzers der Ware:

Der Besitzer der Ware (gemäß Art. 2 des G.D. Nr. 286/2005, oder das Unternehmen, oder die öffentliche juristische Person, welche im Besitz des zu transportierenden Objektes zum Zeitpunkt der Übergabe an das Speditionsunternehmen ist) muss im Transportschein angeführt werden. Bei unmöglicher Ermittlung desselben, muss eine Begründung im entsprechenden Abschnitt des Transportscheines, angegeben werden.

Art. 3 - Gleichwertige Dokumente:

- der internationale Frachtbrief CMR
- die Zolldokumente
- die Dokumente für Küstenschifffahrt (gemäß M.D. 3. April 2009)
- Begleitdokumente für Produkte die der Akzise (gemäß G.D. Nr. 504/1995) unterworfen sind
- Das Transportdokument (gemäß D.P.R. Nr. 472/1996)
- Jedes weitere Dokument das gemäß vorschriftmäßigen EU-Richtlinie, Abkommen, oder internationale Konventionen oder andere nationale Richtlinien, den Transport der Ware begleiten muss

Art. 4 - Stückgut:

Die Stückguttransporte die mit einem einzigen Fahrzeug durchgeführt werden, mit Partie und Gewicht unter 50 Zentner und von verschiedenen Auftraggebern kommissioniert werden, brauchen keinen Transportschein ausfüllen, sofern sie von Dokumenten begleitet werden, die die Transportart und die oben beschriebenen Eigenschaften bestätigen.

Der Auftraggeber oder jeder der das Ausfüllen des Scheines auslässt oder Ausgefülltes verändert oder nicht komplett ausfüllt, oder nicht wahrheitsgetreu ausfüllt, ist einer Geldstrafe von 600 bis 1.800 Euro unterworfen. Das Fehlen des Scheines oder des gleichwertigen Dokumentes während des Transportes, führt zu einer Geldstrafe von 40 bis 120 Euro und in diesem Fall wird immer eine verwaltungsmäßig verhängte Außerverkehrsnahme des Fahrzeuges verfügt, die nur durch Vorweisen eines der oben aufgelisteten Dokumente zurückgezogen wird. (Autor: TRAS)

