

Papieren tijger wordt echte tijger, EU regelgeving geeft afzenders tot 30 april 2013 respijt



Door Micha Ouwendijk

Vanaf 30 april 2013 moet onbekende vracht, waar die zich ook in de vervoersketen bevindt, door middel van een procedure ‘bekend’ worden gemaakt. Per zending en collo zal dan worden gecontroleerd of aan de EU regelgeving is voldaan. Hierdoor komen zendingen zonder veiligheidsstatus onvermijdelijk onder tijdsdruk te staan en ontstaan er extra kosten. Verzenders kunnen dit voorkomen door zich door KMar (Koninklijke Marechaussee) als ‘bekende afzender’ te laten valideren en in de EU-database te laten registreren.

Met ruim een half jaar te gaan lijkt er misschien nog een zee van tijd. Maar Anton Geurtsen en zijn collega Christina Hillenaar, namens KMar belast met het toezicht op de uitvoering en handhaving van deze nieuwe, verplichte EU regelgeving voor luchtvracht, wijzen erop dat bedrijven voorbereidingen moeten gaan treffen om bijtijds een erkenning van ‘bekende afzender’ te verkrijgen. Enige haast is toch wel geboden. Van de naar schatting 2.800 bedrijven in ons land die incidenteel tot zeer regelmatig luchtvracht verzenden, zijn er totnogtoe slechts 175 door KMar als ‘bekende afzender’ gevalideerd. Het gesprek met Geurtsen en Hillenaar vindt plaats op het kantoor van Dick Meijaard van PMT Cargo Smartpoint. In zijn inbreng benadrukt Meijaard welke ondersteuning de door het ministerie van Veiligheid en Justitie erkende opleiders kunnen geven aan bedrijven om aan de kwalificaties van ‘bekende afzender’ te voldoen. Een overzicht van deze aanbieders van burgerluchtvaart beveiligingsopleidingen voor de luchtvrachtsector, zoals zij formeel heten, is te vinden op de KMar website www.kmarcargoregister.nl.

Vervanging van oude regeling

De nieuwe EU regelgeving voor ‘bekende afzender’ werd in 2010 van kracht en vervangt de oude regeling waarbij erkend agenten vracht van bekende afzenders mochten accepteren. Deze regeling was gebaseerd op onderlinge afspraken en wederzijds vertrouwen en werd daarom industriebreed als ‘soft’ ervaren: een papieren tijger. Bij het van kracht worden van de aanmerkelijk strengere nieuwe regelgeving kregen bedrijven drie jaar de tijd om zich door de overheid oftewel door KMar als ‘bekende afzender’ te valideren. “In de overgangperiode kunnen bedrijven nog als bekende afzender zijn ingeschreven bij ACN,” zegt Geurtsen. “Vanaf april 2013 is dit niet langer meer van toepassing. De verantwoordelijkheid voor de goedkeuring ligt dan bij de Koninklijke Marechaussee. Toen KMar in april 2010

overeenkomstig de nieuwe eisen met valideren aan de slag ging, kwamen we erachter dat tamelijk veel bij ACN ingeschreven bedrijven niet als ‘bekende afzender’ maar als ‘erkend agent’ moesten worden aangemerkt. Het resultaat is dat er inmiddels 175 ‘bekende afzenders’ zijn plus een toename van 100 ‘erkend agenten’. In totaal staan er op dit moment bijna 500 bedrijven in de databestanden van bekende afzenders en erkend agenten.” “Het waren vooral distributiecentra en 3PL ondernemingen die zich op grond van hun verzendingen als bekende afzender beschouwden,” vult Hillenaar aan. “Pas na inschrijving voor de nieuwe regelgeving bleek dat zij al jaren de verkeerde erkenning hadden. Dat verklaart de toename van het aantal ‘erkend agenten.’”

Regie over tempo van eigen luchtvracht

Bedrijven laten het besluit om een erkenning van ‘bekende afzender’ bij KMar aan te vragen afhangen van de vracht die ze verzenden en de grootte van hun organisatie. “Wel of niet bekende afzender worden is een kwestie van kosten/baten analyses maken,” merkt Meijaard op. “Maar bekende en onbekende afzenders hebben alle twee hetzelfde belang. Van de wereldwijde supply chain dienstverleningen verwachten zij dat hun vracht overal zo snel mogelijk heen gaat.” “Een bedrijf wil zodra het eenmaal zelf ‘bekende afzender’ is, de regisseur zijn over het tempo van zijn vrachtverzendingen,” verklaart Geurtsen. “Daarmee levert de nieuwe regelgeving een belangrijk logistiek voordeel op.” Bekende afzenders kunnen de snelheid van handelen in de keten beïnvloeden, en dus ook de snelheid van hun eigen handelen. “Dit is een zeer belangrijk aspect binnen de luchtvrachtbranche,” aldus Meijaard. “Als een afzender bekend is, is per definitie alles wat hij verpakt, veilig. Het scannen met een X-ray apparaat door een controleur komt eigenlijk alleen voor bij een erkend agent. Waarom zou een afzender dat ook doen? Stoppen voor screenen waar dan ook in de keten levert alleen maar vertraging op. Pakjesvervoerders als DHL, FedEx, UPS zijn dan ook allemaal erkend agenten en doen de screening van pakjes, afkomstig van onbekende afzenders. Zij zijn géén afzender.”

Wel of niet zelf screenen

“Een bekende afzender mag niet screenen en een erkend agent wel,” vat Geurtsen samen. “Als je als bedrijf gedurende het gehele productieproces beveiligingscontroles uitvoert, voorkom je toevoegingen van verboden voorwerpen. Maar bij levende dieren en de goederen die daarbij meegezonden worden, is daarvan geen sprake. Dit geldt ook voor musea en mortuaria. Dit soort bedrijven erkennen we als erkend agent, omdat ze in dat geval zelf mogen screenen en de zending zelf ‘verboden voorwerp vrij’ mogen maken dan wel inpakken. Het voornaamste criterium is hoe de beveiliging georganiseerd en geïmplementeerd is en op welke wijze er sprake is van een kwaliteitscontrole.” Meijaard vermoedt dat agenten die zich binnen de supply chain hebben gespecialiseerd in tijdgevoelige verzendingen, zullen gaan onderzoeken of zij de regie over het tempo van de vrachtverzendingen niet zelf kunnen voeren. “Tijdkritische dienstverleners, zeg maar: de snelle pakjesvervoerders in de luchtvrachtindustrie, zullen geen afhankelijkheid van een derde partij dulden. Op tijd bij de klant afleveren is hun core business en daarom zijn integrators erkend agent.”

Afwegingen maken

De eisen waaraan bekende afzenders moeten voldoen, houden ondermeer in dat hun organisatie zodanig moet zijn ingericht dat er geen verboden producten of explosieve stoffen in hun vracht kunnen worden gestopt. In feite zijn het dezelfde eisen als die aan de agent worden gesteld. Alleen mogen bekende afzenders zelf niet screenen. “Het blijft een zaak van financiële afwegingen maken,” stelt Meijaard. “De wet van de grote getallen speelt daar eveneens een rol bij. In het algemeen kun je stellen dat grote bedrijven met veel vracht eerder

geneigd zullen zijn om te investeren. Daarnaast moeten zij over middelen beschikken om aan de bouwkundige eisen te voldoen die aan loodsen en bedrijfsterreinen worden gesteld. Er moeten opleidingen worden gevolgd, enzovoorts. Uiteindelijk bepaalt het bedrag dat onderaan de streep overblijft of de meerkosten in verhouding staan tot de investering.”

Aanspreekpunt voor KMar

Geurtsen en Hillenaar voeren aan dat de erkenning van bekende afzender niet een eiland op zich is. “Alle aaneengeschakelde partijen in de keten die bij het vervoer van luchtvracht betrokken zijn, moeten aan dezelfde eisen voldoen. Voor lokale vervoerders betekent dat onder andere dat hun personeel getraind moet zijn en jaarlijks verplicht is een herhalingscursus te volgen.” “Hoe makkelijk het ook kan zijn om bij de erkende opleiders via bijvoorbeeld e-learning de benodigde cursussen te volgen, er zijn altijd kosten mee gemoeid,” beklemtoont Meijaard. “Als opleider kunnen wij afzenders maar ook agenten gedurende het hele proces, tot aan de validatie door KMar toe, begeleiden. We kunnen adviseren over bouwkundige voorschriften en opleidingen organiseren. Afhankelijk van het kostenplaatje en de vracht die zij verzenden, kunnen bedrijven echter ook besluiten om de vereiste kennis en functies niet zelf te verwerven maar van buitenaf aan te trekken. Dat kan soms aanzienlijk kostenefficiënter zijn. Een belangrijke eis in de regelgeving is bijvoorbeeld dat een bekende afzender te allen tijde een beveiligingsadviseur in huis moet hebben. In plaats van een eigen medewerker hiervoor op te leiden en aan te stellen kunnen bedrijven een beveiligingsadviseur van een van de erkende opleiders inhuren.” Zolang aan de eisen wordt voldaan, maakt het voor KMar geen verschil of een beveiligingsadviseur een eigen medewerker van het bedrijf is dan wel door een erkende opleider ter beschikking is gesteld. De betrokken functionaris moet in beide gevallen de kwaliteit van de beveiliging garanderen, direct op de locatie toezicht kunnen houden en niet het halve land moeten afreizen voor hij op het werk is. Geurtsen: “Vergeet niet dat de beveiligingsadviseur bij een bedrijf tegelijk het aanspreekpunt van de Koninklijke Marechaussee is. Het is een wens van KMar dat degene die verantwoordelijk is voor de veiligheidseisen, deze goed implementeert en met voortdurende kwaliteitscontroles op orde houdt. Het voeren van een actief toezicht is tevens een eis van de EU.”

Principiële keus

De beveiligingsadviseur is ook verantwoordelijk voor de opleidingen van de medewerkers die zich met luchtvracht bezighouden. “In feite wordt van bedrijven die bekende afzender willen worden, gevraagd om een principiële keuze te maken,” constateert Meijaard. “Gaan ze voor de erkenning dan moet de organisatie rond het productieproces van hun luchtvracht hermetisch worden dichtgetimmerd en beveiligd. Er mag niemand bij kunnen komen die er een explosief in kan verbergen. De regelgeving schrijft voor dat bekende afzenders er het hele jaar voor zorg moeten dragen dat dit niet kan gebeuren.” “Bedrijven kunnen voor vijf jaar gevalideerd worden als bekende afzender,” voegt Geurtsen eraan toe. “Daarna kunnen zij opnieuw een aanvraag voor vijf jaar indienen.” Alle functiegerichte opleidingen die binnen een als ‘bekende afzender’ erkend bedrijf rond luchtvrachtverzendingen worden verricht, zijn één jaar geldig. Het programma van de erkende opleiders tot bekende afzender voorziet in de opleidingen beveiligingsadviseur en medewerker luchtvracht. “Per bedrijf dient één medewerker de opleiding beveiligingsadviseur te volgen,” licht Meijaard toe. “Als er financiële ruimte voor is, is het raadzaam om een tweede medewerker dezelfde opleiding te laten volgen. Er is dan altijd iemand die bij vakantie, ziekte of een andere vorm van afwezigheid voor vervanging kan zorgen. Tot slot de opleiding medewerker luchtvracht. Alle medewerkers die in een bedrijf met luchtvracht te maken hebben, worden in deze opleiding bewust gemaakt van de risico’s en gevaren rond het verzendklaar maken van luchtvracht. Zij moeten voortdurend alert zijn.”

Niet te lang wachten

Wanneer bedrijven van mening zijn dat zij aan alle eisen van de regelgeving voldoen, kunnen zij op de website van KMar via het bestellen van een digitale toolkit een aanvraag voor bekende afzender indienen. “De toolkit is zo opgebouwd,” legt Hillenaar uit, “dat bedrijven aan de hand van een stappenplan kunnen controleren of zij inderdaad aan alle eisen van de EU regelgeving voldoen. Heel simpel. Als je alle onderdelen met ‘ja’ kunt beantwoorden, is de aanvraag gereed. De ingevulde toolkit kan worden opgeslagen en uitgeprint. Bij het insturen van de aanvraag is het verstandig om een realistische tijdsplanning te maken voor het voltooien van eventuele voorbereidingen die nog niet helemaal zijn afgerond. Al vrij snel nadat de aanvraag binnen is, komt KMar bij de bedrijven langs om ter plekke te controleren of inderdaad aan alle eisen is voldaan. Pas als alles in orde is, kan er een validatie als bekende afzender worden gegeven.” “Hoe verder we in het jaar komen, hoe nijpender de factor ‘tijd’ wordt,” waarschuwt Geurtsen. “Er kunnen nog zo’n 2.800 bedrijven een aanvraag indienen. Ik zou er op willen aandringen niet al te lang te wachten met het treffen van voorbereidingen. Organisatorisch is KMar niet ingericht op een plotselinge massale toename van de afhandeling. Ga de komende maanden aan de slag, zou ik willen adviseren. Wie op 30 april 2013 wakker wordt als onbekende afzender, heeft de regie over de security van zijn zending uit handen gegeven.”