



Foto: Kaserer

Aircraft Cargo Lonely (II.)

GEFAHRGUT IN DER LUFT – Die Luftfahrtindustrie ist ebenso weltweit tätig, wie weltweit von der Rezession geschüttelt. Doch auch in der Krise sind relevante Neuigkeiten nach der 51. Ausgabe der IATA-DGR zu vermelden. VON MICHAEL MISKA

Die Abweichungen der Staaten sind in Kapitel 2.9.2 der IATA-DGR aufgelistet:

Belgien

BEG-05: überarbeitet. Betrifft das Operating von Airlines in Belgien und die erforderliche Genehmigung durch die zuständige nationale Behörde. EU-Genehmigungen nach EU-OPS werden anerkannt.

Bahrain

BHG-03: Neue Kontaktdaten.

Dänemark

DKG-02: Lufttransport von Waffen, Explosivstoffen, Munition und militärischer Ausrüstung nur nach Genehmigung der dänischen Zivilluftfahrtbehörde.

Kirgisien (KGG)

KGG-01: Lufttransport jeglichen radioaktiven Materials nur nach Genehmigung der kirgisischen Zivilluftfahrtbehörde.

KGG-02: Lufttransport von Explosivstoffen nur nach Genehmigung der kirgisischen Zivilluftfahrtbehörde.

KGG-03: Kontaktdaten der kirgisischen Zivilluftfahrtbehörde.

Russland

RUG-01: Für innerrussische Beförderungen ist Markierung und Dokumentation in russischer Sprache vorgeschrieben. Für internationale Beförderungen, die in Russland starten, ist die Markierung und Dokumentation in russischer und englischer Sprache vorgeschrieben (zuzüglich gegebenenfalls weiterer erforderlicher Sprachen nach Anforderung des Empfangslandes oder der Transitländer).

RUG-02: Beförderung gefährlicher Güter mit hohem Risikopotenzial abhängig von vorherigem Akzept des russischen Empfangsflughafens oder Umschlagbetriebes sowie des russischen Empfängers.

RUG-03: Restriktionen für die Beförderung spaltbaren radioaktiven Materials (zuvor RUG-02), geänderte Behörde und geänderte Kontaktdaten.

Saudi-Arabien

SAG-04 und -05: Regelung für zulässige saudische Empfangsorte für radioaktive Güter aus SAG-04 (c) in neue SAG-05 transferiert.

USA

USG-02: Angepasst an neue Regelungen für Lithium-Ionen und Lithium-Metall-Batterien.

USG-18: Hinweis auf Änderungen im US-CFR 49,173.302(f) und 173.304(f) betreffend Sauerstoff, verdichtet und andere Gase der Unterklasse 5.1 sowie 173.168 für Sauerstoffgeneratoren.

Die Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaften listet Kapitel 2.9.3 der IATA-DGR.

UPS

5X-02: Zusätzliche Begrenzung der Zusammenpackung auf maximal drei verträgliche unterschiedliche Gefahrgüter. Alle anderen Restriktionen der 5X-02 unverändert.

5X-06: Zusätzliche Markierungsanforderungen für Packstücke mit UN 1070, UN 1072, UN 2451, UN 3156, UN 3157, UN 3356. Vergleiche auch USG-18, CFR-Änderungen!

Astral Aviation

Erstmals lässt sich die im Jahr 2001 lizenzierte kenianische Fluggesellschaft die folgenden Abweichungen eintragen.

8V-01: 24-Std.-Notfalltelefonnummer gefordert.

8V-02: Bei Übernahme von Gefahrgut von einer fremden Luftverkehrsgesellschaft ist Kopie der Annahmekontrollliste gefordert.

Die Gesellschaft sitzt am Jomo Kenyatta International Airport in Kinshasa und arbeitet insbesondere in der innerafrikanischen Verteilung mit bedeutenden europäischen Carriern zusammen. Die gemischte Frachterflotte besteht insbesondere aus DC 9, Fokker 27, An-12 und Cessna.



Michael Miska ist Luftfrachtspezialist bei Alpha Gefahrgut Consulting.

American Airlines

AA-05: Unterklasse 2.2 mit Nebengefahr 5.1 nur als Dienstgut und in DOT31FP-kompatiblen Behältern (vergleiche USG-18).

Air France

Die Franzosen haben in der Wirtschaftskrise ihre Nurfrachter als Verlustbringer Nr. 1 identifiziert und an die Tochter Martinair abgegeben. Air France hat jetzt eine Belly-First-Strategie ausgegeben (primäre Mitnahme der Fracht in Passagierflugzeugen).

AF-01: Der Nichtakzept von bestimmten wasserreaktiven Substanzen der Unterklasse 4.3 wurde zurückgenommen.

AF-02: UN 3373 wird jetzt unter den dort (AF-02) genannten Bedingungen akzeptiert.

Aerolinas Argentinas

Die argentinische Fluggesellschaft hat zur früher gelisteten AR-01 der IATA den Abweichungskatalog AR-02 bis AR-07 eingereicht.

AR-01: Unverändert keine freigestellten Mengen.

AR-02: Blutprodukte und biologische Proben nicht als Gepäck.

AR-03: Kein Gefahrgut in der Luftpost.

AR-04: Restriktionen betreffend elektrisch betriebene Rollstühle bzw. Mobilitätshilfen.

AR-05: Klasse 7 auf Passagierflugzeugen mit max. TI = 3,0 pro Packstück.

AR-06 und AR-07: Restriktionen betreffend kleine Gaszylinder im Passagiergepäck.

Finnair

FY-01: Geänderte Internetadresse.

British Midlands

Lufthansa kaufte von SAS die letzten, noch fehlenden 20 Prozent der Unternehmensanteile an British Midlands (BMI). Die Linie ist mittlerweile in den LH-Konzern integriert, die **BD-01** als früher einzige BMI-Abweichung ist mittlerweile entfallen.

Blue Dart Aviation

Die indische Blue Dart aus dem Besitz des gleichnamigen Expressdienstes, der im Jahre 2006

von DHL übernommen wurde, betreibt eine Boeing 737 und 757 Frachterflotte und ließ folgende Abweichungen aufnehmen:

BZ-01: Klasse 1 wird nicht befördert.

BZ-02: Kein Gefahrgut in Luftpost.

BZ-03 und BZ-04: Restriktionen betreffend Klasse 7.

BZ-05: 24-Stunden-Notfalltelefonnummer gefordert.

BZ-06: Besondere Bestimmungen für magnetisches Material.

BZ-07: Besondere Bestimmungen für infektiöse Güter, insbesondere keine Mitnahme von UN 3373.

Cargolux Italia

Die Fluglinie ist neu am Start und hat drei Abweichungen angemeldet:

C8-01: Keine Beförderung von spaltbarem Material (der Klasse 7).

C8-02: Keine Beförderung von (gefährlichen) Abfällen.

C8-03: Kein Gefahrgut in Luftpost.

Air China

CA-08: Formulierungsfehler behoben.

CA-10: Einzelverpackungen werden (ohne Umverpackung) nicht akzeptiert.

CA-11: Beförderungsausschlüsse für (Unter-) Klassen: 1 (außer 1.4S), 2.3, 6.1 der VG I, 6.2 der Kategorie A (es gibt Ausnahmen), 7 der Kategorien III-Gelb in Typ-B oder Typ-C -Packstücken.

China Airlines

CI-05: UN 3356, Sauerstoffgeneratoren werden nicht befördert.

Continental Airlines

CO-08: Betrifft jetzt auch freigestellte Mengen.

Continental Micronesia

CS-08: Betrifft jetzt auch freigestellte Mengen.

Cathay Pacific

CX-03: Umformuliert, in Schutzziel und Inhalt im Prinzip unverändert.

DHL (DHL Air Limited)

Der Expressdienst hat folgende Abweichungen textlich überarbeitet:

DO-01 bis -05: Es bleibt prinzipiell beim Inhalt und der schlechten Lesbarkeit. Die geänderten internen DHL-Abteilungsbezeichnungen sind für den Anwender eher nachrangig. Auch die geänderte D5-05 der DHL Aero Expreso S.A. verbucht der Autor unter der Rubrik Zeitdiebstahl.

European Air Transport – DHL

Der DHL-Ableger hat seine QY-01 bis -05 ebenfalls überarbeitet.

Delta Air Lines

DL-03: Zusätzliche Dokumentationsanforderung bei Zusammenpackung von „hydroxide“ und „acid“.

Billiger mit Belly First

Die Airline-Industrie wird 2009 durch die (Finanz-) Krise hart gebeutelt und mehr Geld verlieren, als zunächst angenommen. Neben dem hohen Ölpreis liegt das an einer ausgesprochen schwachen Ertragslage im Passagier- und Frachtgeschäft.

Bei einem der größten der Branche, der französisch-niederländischen Air France-KLM-Martinair-Gruppe hat man angesichts der krisenhaften Entwicklung die *Belly First*-Strategie ausgerufen: 90 Prozent der Luftfracht lasse sich in den Bäuchen der Passagierflieger mitnehmen, heißt es nun, wo Nur-Frachtflugzeuge kapazitäts- und auslastungsbedingt zu großen Verlustbringern geworden sind. KLM geht sogar so weit, seine letzten eigenen Frachtjumbos an die Tochter Martinair abzugeben. Dort sollen sie mit niedrigeren Stückkosten betrieben werden.



Air France will die eigenen Frachter zunächst noch behalten, doch priorisiert die Fracht in den Passagierflugzeugen mitnehmen. *Belly first*, Kosten runter, Preise rauf, so die Devise in der Krise. Im schlimmsten Fall kann eine Airline ihre unausgelasteten Frachter nur noch stillsetzen. Insgesamt 227 Frachtmaschinen – circa zwölf Prozent der Flotte – standen nach einer Pressemeldung aus September dieses Jahres still – eingemottet in der kalifornischen Mojave-Wüste.

DL-04: Gefährliche Güter in Zusammenpackung (APIO) – und diese wiederum in einer Umverpackung – werden abgelehnt.

Federal Express

Dieser Expressservice gehört wieder zur Riege der Änderungskönige. Aktuell hat man einen neuen „heavy weight service“ eingeführt und nicht zuletzt deshalb die Abweichungen FX-01 und FX-03 neu formuliert:

FX-11: Neuer Hinweis auf Versand von Lithiumbatterien in Fedex white and brown boxes, tubes.
FX-13: geändert wegen DOT31 FP-Markierungen (vgl. USG-18).

und Boeing 757, 767: Fluggerät-abhängige Mengenrestriktionen für Trockeneis.

KC-04: Keine Gefahrgutbeförderung an Bord von Fokker-50.

KC-05: Funktionierende Telefon- oder Faxnummer des Empfängers auf Luftfrachtbrief gefordert.

KC-06: Einzelverpackungen für gefährliche Flüssigkeiten nur in Umverpackung erlaubt.

KC-07: Alle Gefahrenkennzeichen nur mit erläuterndem Text erlaubt.

KC-08: Keine Beförderung infizierter Tiere, ob lebend oder tot.

KC-09: Gefahrgut ist rechtzeitig genug anzuliefern, damit genügend Zeit für die Annahmekon-

Air Hong Kong

Die Fluglinie gehört mehrheitlich der Cathay. Die geänderte LD-03 liest sich wie die CX-03.

Lufthansa

LH-03: Keine infektiösen Güter der UN 2814, UN 2900 und UN 3373 in Luftpost.

Egyptair

MS-01: Zusätzlich jetzt noch die Telefonnummer des Versenders auf Luftfrachtbrief und Packstück(en) gefordert.

MS-02: Fordert Vorabvereinbarung für die Beförderung gefährlicher Güter.

MS-03: Kein Gefahrgut per Luftpost.

MS-04: Egyptair behält sich im Zweifel vor, Sicherheitsdatenblätter (MSDS) mit Klassifizierungsdaten und eine schriftliche Bestätigung über die volle Verantwortlichkeit des Versenders anzufordern.

MS-05: Jetzt nimmt man doch freigestellte Mengen gefährlicher Güter ägyptischen Ursprungs mit (betrifft keine freigestellten Packstücke der Klasse 7).

MS-06: Hier findet sich nun das Nichtakzept von infizierten Tieren, lebend oder tot.

MS-07: Besondere Forderungen für die Beförderung von radioaktivem Material.

Mexicana Airlines

MX-03: Geändert. Klasse 3, Verpackungsgruppen II, III werden nun akzeptiert.

MX-04: Geändert. Klasse 4, entzündbare Feststoffe, Verpackungsgruppen II, III werden nun akzeptiert.

MX-05: Geändert: Nichtakzept auf Verpackungsgruppe I beschränkt.

MX-07: Erlaubter TI pro Packstück auf 3,0 heraufgesetzt.

Air Vanuatu

NF-01: Keine Beförderung von Klasse 7.

Northwest Airlines

NW-01: Bis auf diese -01 sind alle bisherigen Abweichungen zurückgezogen. Northwest beför-



Foto: Miska

Eine Dornier der Luftfahrtgesellschaft Walter (LGW). Seit 2007 fliegt die LGW als Zubringer im Auftrag von Air Berlin.

Great Wall Airlines

IJ-01: Ausgehend Shanghai nimmt man jetzt offensichtlich Unterklasse 1.4G mit.

Dragonair

KA-03: Liest sich bei der Tochter von Cathay wie die CX-03.

Air Astana

Die kasachische Airline betreibt eine gemischte Flotte mit Maschinen von Airbus, Boeing und Fokker. Sie gehört zu 51 Prozent dem kasachischen Staat, zu 49 Prozent der britischen BAE Systems. Folgende Abweichungen werden erstmals mitgeteilt:

KC-01: 24-Std.-Notfalltelefonnummer gefordert.

KC-02: Keine Beförderung der Klassen 1 und 7. Akzeptiert werden die (Unter-) Klassen: 2.2, 3, 8 und 9.

KC-03: Für Airbus 319, 320, 321

trollen bleibt. Über die genauen Anlieferschlusszeiten informieren die lokalen Frachtverkaufsstellen.

Nippon Cargo Airlines

KZ-04: Entfallen, beinhaltet Restriktionen gegen magnetisiertes Material.

LAN Airlines

LA-02: Das Lesen war pure Zeitverschwendung, ist entfallen.

LA-08: Für (neue) Batterien nach Sondervorschrift A67.

LA-09: Dort genannte Restriktionen gelten laut hinzu gesetzter Fußnote nicht für Fabrikate.

LA-10: Entfallen, beinhaltet Restriktionen betrafen Automobile.

LA-11: Entfallen (ohnehin schon durch 1.2.4 gedeckt).

LA-15: Geändert, betreffen die Akzeptanz von spaltbarem, radioaktivem Material.

dert ausschließlich UN 1845, sonst keine gefährlichen Güter.

Mongolian Airlines

Nach Kenntnis des Autors hat die Fluglinie vier aktive Flugzeuge. Acht Abweichungen sind erstmals zu notieren.

OM-01: Für Gefahrgutbeförderung ist eine vorherige Vereinbarung nötig.

OM-02: CAO wird nicht befördert.

OM-03: Kein Gefahrgut in Luftpost.

OM-04: Gefahrgut in begrenzten Mengen wird nicht akzeptiert.

OM-05: Gefahrgut in freigestellten Mengen wird nicht akzeptiert.

OM-06: Gefahrgut in Sammel-sendungen wird nicht akzeptiert.

OM-07: Gefahrgut in Bergungs-verpackungen wird nicht befördert.

OM-08: Klasse 7 wird nicht befördert.

Ukraine International Airlines

PS-01: Klasse 7 wird nicht befördert.

Air Nuigini

PX-07: Jetzt sind auch – über die bereits bisher gelisteten UN-Nummern hinaus – die ID 8000, *Consumer commodities* sowie magnetisches Material, Trocken-eis und die Unterklasse 6.2 von der Pflicht zur Weitergabe eines Sicherheitsdatenblattes befreit.

PX-10: Gefahrgut in begrenzten Mengen wird nicht akzeptiert.

Qatar Airways

QR-01: UN 1845 maximal 200 kg pro Laderaum.

QR-02: Gefahrgut nicht per Luftpost, nicht per „COU“ (Kurier?).

SAS, Scandinavian Airline System

SK-01: Geändert, UN 3090 verboten als Fracht, sofern nicht nach PI 968, section II, erlaubt.

Singapore Airlines

SQ-01: 1.4S jetzt auch als CAO akzeptabel.

SQ-05: Geändert. Für Flüge in die USA nur (Unter-) Klassen 6.2, 7 und 9 im Passagierflugzeug.

SQ-07: Entfallen.



SQ-09: Kein Gefahrgut von anderen Fluggesellschaften.

Saudi Arabian Airlines

SV-05: Mengengrenze von 200 kg UN 1845 pro „lower hold“ (Belly-laderaum), zuvor auf unzugänglichen Laderaum bezogen.

SV-06: Änderung für den Anwender vermutlich belanglos.

SV-08: Entfallen, da IATA-DGR-Standard.

SV-09: Nichtakzept der Klasse 7 ist entfallen.

Thai Airways International

TG-03: Aus Klasse 1 nur 1.4S als Thai-Flugzeugersatzteile erlaubt. Details siehe dort.

United Airlines

UA-01: Auch freigestellte Mengen der Unterklasse 6.1 werden jetzt abgelehnt.

UA-06: Verbot von Gefahrgut in Sammel-sendungen nicht mehr benutzt.

UA-11: Beförderungsausschlüsse

gegen freigestellte Mengen entfallen.

UA-12 und UA-13: Entfallen.

US Airways

US-01: Mengengrenzen für Trockeneis auf 5,5 Pfund bzw 2,5 Kilogramm pro Packstück erhöht.

Vietnam Airlines

VN-01: Abweichung für Vorabvereinbarung bzw. Akzept überarbeitet.

VN-02: Auch UN 2911 (class 7, excepted, instruments) wird jetzt mitgenommen.

Corse Méditerranée

Die Transportausschlüsse nach **XK-02** (Gefahrgut in Luftpost), **XK-04** (toxische Gase), **XK-05** (Klasse 6) und **XK-06** (Klasse 7) werden nicht mehr genutzt.

Zoom Airlines

Diese Fluggesellschaft hat den Flugbetrieb in der Zwischenzeit aufgegeben. ■