

Den Mitarbeitern im Tower darf keine Flugzeugbewegung entgehen, sei es in der Luft oder am Boden. Ähnlich konzentrierter Aufmerksamkeit bedarf es, die Änderungen in den IATA-DGR zu verfolgen.

Fotos: Flugport



Hay Fever: Wettlauf mit der Zeit (II)

IATA-DGR – Die Gefahrgutvorschriften der Luftverkehrsgesellschaften sind nicht genug: Staaten und Airlines haben immer auch noch ihre eigenen Vorstellungen.

ge.la hilft, alle Änderungen im Blick zu behalten.

VON MICHAEL MISKA

Mit der neuen, 55. Ausgabe der IATA-DGR ändern sich auch in diesem Jahr wieder zahlreiche Abweichungen der Staaten und der Luftverkehrsgesellschaften.

Abweichungen der Staaten

Deutschland: Unter der in der **DEG-04** genannten Nummer geht niemand mehr ans Telefon. Das Luftfahrt-Bundesamt (LBA) hat neue Rufnummern: Die Mitarbeiter des in Raunheim ansässigen Gefahrgutreferats sind schon seit Längerem unter der Braunschweiger Zentralrufnummer 0531/23 55-0 zu erreichen.

Frankreich: Die **FRG-06** und **FRG-07** waren bereits im dritten Addendum zur 54. Ausgabe im Mai 2013 verkündet worden. Die **FRG-06** wendet sich gegen Lithiumbatterien in Luftpost, die **FRG-07** fordert eine 24-Stunden-

Notfallrufnummer auf der Versendererklärung.

Hongkong: Die **HKG-01**, die sich an Luftverkehrsgesellschaften wendet und eine Vorabgenehmigung zur Beförderung gefährlicher Güter einfordert, war bereits mit Angabe der zuständigen Regierungsbehörde im dritten Addendum zur 54. Ausgabe im Mai 2013 verkündet worden.

Macao: Änderungszeitpunkt und Regelungsinhalte wie Hongkong, betroffen sind hier die **MOG-01** und **MOG-02**.

Auch die geänderten Abweichungen **Japans JPG-02** und **JPG-17** waren bereits im dritten Nachtrag im Mai 2013 enthalten; sie betreffen ausschließlich die Beförderung radioaktiver Güter. Die **JPG-20** und **JPG-21** sind (bereits im Mai 2013) entfallen. Die **JPG-20** wurde verzichtbar, weil sich der Regelungsinhalt bezüglich

der Ausrichtung von Innenverpackungen in Außenverpackungen bereits zum 1. Januar 2013 geändert hatte. Die gestrichene **JPG-21** war ohnehin wertlos, weil die Regelung eine Standardanforderung betreffend der Gefahrenkennzeichnung toxischer Substanzen zum Inhalt hatte.

Türkei: Unter **TRG-01** wird nun auch die dem türkischen Zivilluftfahrtministerium übergeordnete Behörde, das Ministerium für Verkehr, Seefahrt und Kommunikation, genannt.

Die **USA** hatten mit den Nachträgen zur 54. Ausgabe (Dezember 2012 sowie Februar und Mai 2013) eine ganze Reihe von Abweichungen modifiziert. Entgegen der sonst in der 55. Ausgabe geübten Praxis (siehe oben) werden diese in der 2014er-Ausgabe aber nicht erneut als Änderungen markiert. Einzig die (zuvor seitens der IATA noch unverkündete) ergänzende Bemerkung zur **USG-05** wird entsprechend ausgewiesen: Nach einer Regelung in den US-amerikanischen Gefahrgutbestimmungen des 49CFR können bestimmte Explosivstoffe – und zwar nur für Konsumenten bestimmtes Feuerwerk der UN 0336 (d. h. also Unterklasse 1.4G (CAO)) – abweichend von den Bestimmungen der **USG-05** nicht mit einer „EX“-Nummer, sondern mit einer „FC“-Nummer auf den Versandstücken (und der Versendererklärung) gekennzeichnet sein. Hinweis: Die Freistellung von der Markierung mit einer „EX“-Nummer bezieht sich nur auf bestimmte (in § 173.56 (h) 49CFR genannte) Patronen für Waffen, insbesondere Pistolen- und Gewehrmunition, der Unterklasse 1.4S.

Abweichungen der Luftverkehrsgesellschaften

Ausgedient

USAfrica Airways gibt es schon lange nicht mehr. Wer dem *african-american dream* und den damit zusammenhängenden Flügen von Dulles (USA) mit Tankstop auf den Kapverden nach Johannesburg in Südafrika nach-



Michael Miska ist Luftfrachtspezialist bei Alpha Gefahrgut Consulting.

trauern mag, kann das ggf. mittels eines im April 2012 erschienenen Taschenbuchs tun.

Bangalore war Sitz der **Kingfisher Airlines**. Die Flugzeuge mit dem Eisvogel, dem Wappentier der Airline, am Leitwerk, wurden auf europäischen Flughäfen zuletzt gegen April 2012 gesichtet. Nach vielen innerbetrieblichen Turbulenzen, Streiks und einer Vielzahl von Flugstreichungen wurde im Oktober 2012 seitens der indischen Regierung schließlich die Flugbetriebslizenz entzogen.

Neue Namen für bewährten Service

Die altbekannte **Air Pacific** heißt jetzt **Fiji Airways**, sonst ändert sich nichts? Doch, das insulare Marketing sorgt dafür, dass die Airline ein neues *Corporate Design* einführt. Das regenbogenfarbene Logo am Leitwerk hat ausgedient, das Heck der polynesischen Maschinen ziert jetzt ein eher tristes Braun und „fiji-like“ ein polynesisches Tattoo. Die Abweichungen **FJ-01** und **FJ-02** bleiben immerhin unangestastet.

Auch hinter dem Neueintrag **Air Corsica** verbirgt sich eine alte Bekannte, die ehemalige **Corse Méditerranée**. Der Billigflieger bietet jetzt auch Flüge zwischen dem rheinlandnahen Liège in Belgien und dem korsischen Bastia an. An Fluggerät kommen unverändert die bekannten Airbusse A320 und die ATR 72 – oft in Zusammenarbeit mit Air France – zum Einsatz. Die Abweichungen **XK-01** und **XK-02** bleiben unverändert, nach geänderter **XK-03** wird ID 8000 zur Beförderung mitgenommen.

Hinter der „neuen“ **Jazz Aviation** (mit den Abweichungen **QK-01 bis QK-08**) steht die unveränderte Flotte der ehemaligen **Air Canada Jazz**, einem Tochterunternehmen der großen Air Canada. Geflogen wird nach wie vor in ganz Kanada mit „Jazz“-Schriftzug auf den Kabinen der mehr als 120 Bombardier CRJ- und Dash-8-Flugzeugtypen – und gebucht wird „Air Canada Express“. Zur gleichen kanadi-

schen Familie gehört die **Air Canada Rouge**, seitens Air Canada gegen Dezember 2012 (aus)gegründet, um mit Airbus-A319- und Boeing-767-Maschinen die touristisch geprägte Charterfliegerei zu europäischen Zielen und in die Karibik zu bereichern. Es überrascht nicht, dass die **QK-01 bis QK-08** der Jazz Aviation und die **RV-01 bis RV-08** der Air Canada Rouge inhaltlich identisch mit den Air Canada Abweichungen **AC-01 bis AC-08** sind.

Neugründungen

Scot Airlines wurde tatsächlich erst im November 2011 neu an den Start gerollt. Die Billigflieger-Neukreation der renommierten Singapore Airlines hob dann im Juni 2012 erstmals ab. Mit *widebody*-Fluggerät der Typen 777 der Boeing Werke geht es ab dem mütterlichen Drehkreuz Singapur-Changi zu Zielen in (Süd-) Ostasien und Australien sowie Japan. Die Abweichungen der Scoot Airlines unterscheiden sich in einigen Teilen deutlich von denen der Singapore Airlines. **TZ-01 bis TZ-06** bestimmen, dass folgende Güter nicht befördert werden: spaltbares Material der Klasse 7, UN 3356 Sauerstoffgeneratoren und UN 3090 Lithium-Metall-Batterien (Ausnahmen für in Gerät enthaltenen Batterien). Gefahrgut anderer Luftverkehrsgesellschaften wird nur von SIA, SIA Cargo und Silkair angenommen, UN 3373 nur nach vorheriger Vereinbarung. Für alle gefährlichen Güter, die eine Versendererklärung erfordern, wird eine 24-Stunden-Notfalltelefonnummer des Versenders gefordert.

Neue Abweichungen

Aircalin ist eine neukaledonische Luftverkehrsgesellschaft und prinzipiell bereits seit den frühen 1980er-Jahren am Markt. Neben exotischen pazifischen Zielen werden Japan und Australien angefliegen. Es besteht eine Partnerschaft mit Qantas. Aircalin wendet sich mit der neu angemeldeten Abweichung **SB-01** gegen mittels Brennstoff oder

Brennstoffzellen angetriebene Maschinen oder Geräte aller Art im Passagiergepäck.

Oman Air ist bereits 1993 gegründet worden, war viele Jahre in Privatbesitz und ist erst seit Ende 2011 wieder eine staatliche Fluglinie. Eine gemischte Flotte aus Maschinen von Embraer, ATR, Boeing und Airbus ist für die Gesellschaft unterwegs, ihre Airbus A330 können insbesondere Frankfurt/Main, München, Zürich sowie Paris, London und Mailand erreichen. **Oman Air Cargo** wurde erst gegen März 2009 gegründet und bemüht sich in diesen Tagen, als eigenständige Marke wahrgenommen zu werden. Vom heimatlichen, arabischen Drehkreuz Muscat aus werden Standarddienstleistungen wie Airport/Airport-Beförderungen, Luftfrachtersatz- und Postdienste sowie sogar Sea/Air-Verkehre (Muscat-Salalah-Sohar) geboten. Daneben wirbt Oman Cargo mit Spezialdiensten wie der Beförderung gefährlicher Güter und lebender Tiere (siehe [gea 12/2013, Seite 12](#)). Betreffend der Beförderung von Gefahrgut meldet Oman Air insgesamt zehn neue Abweichungen (**WY-01 bis WY-10**) an: Für alle Gefahrgüter muss mindestens 72 Stunden vor Abflug das Einverständnis seitens der Frachtabteilung von Oman Air vorliegen. Es werden keine Explosivstoffe, insbesondere kein Feuerwerk, außer UN 0012, UN 0014 und UN 0323, befördert. Radioaktive Substanzen werden nicht befördert. Gleiches gilt für Begrenzte Mengen (außer ID 8000); für freigestellte Mengen ist eine vorherige Erlaubnis bis mindestens 48 Stunden vor Abflug einzuholen. Gefahrgut in Luftpost wird nicht akzeptiert. Lithiumbatterien werden nicht als Fracht befördert, das betrifft auch freigestellte Batterien (Abschnitt II). Sauerstoffgeneratoren (UN 3356) und Gallium (UN 2803) werden nicht als Fracht befördert. Versender müssen eine 24-Stunden-Notfalltelefonnummer bereitstellen. Für die Beförderung von (Sport-)Waffen und Munition ist eine gesonderte

vorherige Erlaubnis erforderlich. Oman Air weist ausdrücklich darauf hin, dass die Beförderung von Kriegswaffen und Munition in hohem Maße reguliert ist und dass dafür vorab besondere Genehmigungen vorliegen müssen.

Hong Kong Airlines mit Sitz in der gleichnamigen, ehemaligen Kronkolonie und heutigen chinesischen Sonderwirtschaftszone betreibt eine umfangreiche Flotte von derzeit 21 Flugzeugen der



Sich hier zurechtzufinden ist fast ebenso kompliziert wie in den IATA-DGR: der Frankfurter Flughafen aus Satellitensicht.

Baumuster A320 und A330; davon fliegen vier Maschinen des Typs A330-200F für die zugehörige **Hong Kong Airlines Cargo**. Erreicht werden Flugziele in China, Asien und im pazifischen Raum, seit 2010 auch Moskau. **Hong Kong Express Airways** ist ein Tochterunternehmen der Hong Kong Airlines, welches im Code-Sharing mit der Muttergesellschaft viele Ziele in Asien bedient. Die Maschinen sind in obiger Nennung bereits enthalten. Unter den Codes **HX-01 bis HX-06** werden folgende Abweichungen angemeldet: keine Beförderung freigestellter Mengen, freigestellter radioaktiver Versandstücke, gefährlicher Güter, die andere Luftverkehrsgesellschaften angenommen haben, gefährlicher Güter in Luftpost, Gefahrgut in Sammelsendungen (außer Trockeneis und *back-to-back-AWB*) sowie Lithium-Metall-Batterien (weder nach Abschnitt I und IB noch nach Abschnitt II).

Sun Express (Sun Express Günes Ekspres Havacilik) ist ein türkischer *Low-Cost-Carrier*, ursprünglich eine Gemeinschaftsgründung von Lufthansa und Turkish Airlines. Heute unterhält die Airline mehrere Stützpunkte in der Türkei, insbesondere in Antalya, Istanbul und Izmir. Geflogen wird mit Boeing 737, die zum Teil auch für Turkish Airlines unterwegs sind. Vielfältige Flugziele im Mittelmeerraum, insbesondere für Reiseveranstalter, stehen auf dem Programm. Die Luftverkehrsgesellschaft meldet die Abweichungen **XG-01 bis XG-07** an: Begrenzte Mengen gefährlicher Güter werden nicht befördert (außer ID 8000). Gleiches gilt für spaltbare Stoffe, Gefahrenkategorie B gemäß Unterklasse 6.2 (UN 3373), Sammelsendungen mit gefährlichen Gütern (drei Ausnahmen sind in der XQ-02 genannt) sowie gefährliche Güter in Luftpost. **Sun Express Deutschland** ist die jüngere, 2011 gegründete deutsche Tochter. Sie meldet per „Doppelpass“ inhaltlich identische Abweichungen zum Mutterbetrieb an (**XG-01 bis XG-07**).

Thomas Cook Airlines betreiben als britischer Ferienflieger ab Manchester und Gatwick eine Luftflotte verschiedener Airbus- und Boeing-Fabrikate. Angeflogen werden Ziele in Europa, Nordafrika, Asien, Nordamerika und der Karibik. Teilweise werden die Maschinen von oder auch für andere (Thomas Cook-) Gesellschaften betrieben. Nach **HQ-01** werden keine radioaktiven Substanzen befördert. **HQ-02** verbietet alle Batterien, die nicht auslaufsicher sind, in Mobilitätshilfen im Passagiergepäck. **HQ-03** untersagt, nicht infektiöse (naturwissenschaftliche) Muster, die entzündbare Flüssigkeiten enthalten, im Passagiergepäck mitzuführen. Schließlich verbietet **HQ-04**, Permeationsmessgeräte im Passagiergepäck mitzunehmen.

Auch **Thomson Airways** ist ein britischer Carrier, der mit Boeing-Gerät allerdings ausschließlich Kurs auf touristische Ziele in Südeuropa, Nordafrika

und der Karibik nimmt. Nach **BY-01** werden in Flugzeugen des Typs B767 und B787 keine Versandstücke akzeptiert, die mehr als 1L oder 5kg netto der Gefahrenklassen 5 oder 8 enthalten. Mobilitätshilfen sind dabei ausgenommen. Die Einschränkungen für die Klassen 5 und 8 gelten nicht bei Fluggeräten der Typen B737 und B757. Die Airline gehört zur TUI-Gruppe, neben TUIfly (ehemals Hapag-Lloyd Flug und Hapag-Lloyd Express) (Deutschland), Arkefly (Niederlande), JetAirFly (Belgien), Corsair (Frankreich) und TUIfly Nordic (Schweden).

Neue Abweichungen bisher gelisteter Carrier

Die **LAN-Gruppe** (LAN Airlines (LA), LAN Argentina (4M), LAN Cargo (UC), LANCO (L7), LAN Colombia (4C), LAN Ecuador (XL), LAN Express (LU), LAN Peru (LP), TAM (JJ), Transportes des Mercosul-TAM (PZ), ABSA (M3) und Masair (M7)) hat einheitliche Abweichungen formuliert. **...-01** wendet sich gegen UN 1040 und UN 2014, **...-08** gegen alle Lithium-Metall-Batterien (mit Ausnahmen für Passagiergepäck, bestimmte humanitäre Hilfsgüter sowie LAN-Dienstgut). **...-09** stellt bestimmte, zusätzliche LAN-spezifische Akkreditierungsanforderungen an Versender und Spediteure bei der Verladung von ULD oder Frachtcontainern. **...-10** stellt bestimmte Anforderungen für die Beförderung von Sauerstoffgeneratoren der UN 3356 bei Transporten, welche die USA berühren.

Air Canada hatte die als Änderungen in der 55. Ausgabe vermerkten Texte bereits in den Nachträgen II und III zur 54. Ausgabe mitgeteilt. Danach werden keine Lithium-Metall-Batterien (UN 3090) als Fracht befördert, ausgenommen in Gerät enthaltene oder mit Gerät verpackte Lithium-Metall-Batterien (UN 3091).

Bei **Aerolinas Argentinas** sind folgende Änderungen zu verzeichnen: Nach neuer **AR-11 bis AR-13** werden keine Lithiumbatterien, gepackt nach

Verpackungsanweisung 965-IA, 968-IA sowie 966-I, 967-I, 969-I und 970-I, befördert (ausgenommen Dienstgut). Für Frachtsendungen muss der Versender bestimmte Begleitpapiere mitgeben (ggf. ein Sicherheitsdatenblatt), im Passagiergepäck sind alle Lithiumbatterien mit einer Nennenergie >100 Wh bzw. mit mehr als 2g Lithium-Metall unzulässig. Nach **AR-14** sind im Passagiergepäck keine durch Brennstoff oder Brennstoffzellen betriebenen Geräte und Ausrüstungen zulässig. Die **AR-10** ist zwar als geändert gekennzeichnet, eine Änderung ist jedoch nicht erkennbar. Das gilt auch für die **AU-10** der Tochtergesellschaft **Austral Lineas Aereas**. Diese verkündet für die Beförderungen mit ihren Embraer-Jets prinzipiell konzerngleiche Abweichungen.

Alaska Airlines verlangt nach **AS-10** ausdrücklich separate Versendererklärungen für CAO-Sendungen.

Caribbean Airlines befördert nach **BW-01** keinerlei toxische Substanzen.

Blue Dart Aviation akzeptiert nach **BZ-07** keine Gefahrgüter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Unterabschnitt 1.6.3, ausgenommen sind lediglich infektiöse Substanzen der Unterklasse 6.2, für die jedoch eine separate Vorabgenehmigung erforderlich ist.

Cargolux nimmt nach **CV-08** keine Lithium-Metall-Batterien der UN 3090 mit. UN 3091 (also enthalten in Ausrüstung) wird akzeptiert. **Cargolux Italia** schließt sich diesbezüglich mit **C8-08** an, nimmt jedoch anders als die Muttergesellschaft gar kein radioaktives Material mehr mit (**C8-01**).

China Airlines hat die **CI-01** überarbeitet: Lithiumbatterien,

gepackt nach Abschnitten I, IA und IB werden nicht befördert.

China Southern regelt mit **CZ-05**, welche speziell ernannten Vertriebs- und Handlingspartner bzw. Agenten gefährliche Güter in China akzeptieren und handhaben dürfen.

Condor verlangt mit der (bereits im Mai 2013 verkündeten) **DE-09** eine Notfalltelefonnummer des Versenders. Zeitgleich entfiel bei der **DE-07** das Nichtakzept von RPG, ROP und RIS.

Auch **Air Lingus** zielt mit der neuen **EI-04** auf Lithium-Metall-Batterien ab; UN 3090 nach Abschnitten I, IB und II wird nicht angenommen. Ausnahmen: für in Gerät enthaltene und mit Gerät verpackte Batterien (UN 3091).

Etihad hat in der **EY-02** die E-Mail-Adresse der *Cargo Reservation* geändert.

Federal Express befreit mit geänderter **FX-02** freigestellte Mengen der Unterklasse 6.1 von den besonderen, dort genannten Verpackungsanforderungen. In der **FX-03**, die eine Vorankündigung für radioaktives Material fordert, sind die FedEx-„ATA“-Flüge entfallen. Die **FX-08**, ehemals für sog. *Dry Shipper* verfasst, entfiel, ebenso die **FX-19**, weil deren Regelungsinhalt jetzt Standard ist (Markierung von Umverpackungen mit Trockeneis).

Gulf Air: Die zuvor unbenutzte **GF-05** fordert, dass andere Airlines auch ihre ausgefüllte Annahmekontrollliste an Gulf weitergeben, wenn sie ihre Gefahrgutsendungen an Gulf Air transferieren. Die **GF-08** verbietet Bergungsverpackungen, und die **GF-09** erfordert für infektiöse Substanzen der Unterklasse 6.2 eine vorherige Erlaubnis. **GF-10** zwingt Versender radio-

aktiver Güter, mit der Frachtabteilung Kontakt aufzunehmen, außerdem sind Grenzwerte für die Aktivitäten genannt. **GF-11** legt für Trockeneis eine Maximalmenge von 200kg netto pro Laderaum fest. **GF-13** verbietet nicht auslaufsichere Batterien an Mobilitätshilfen. **GF-14** verbietet Lithium-Metall-Batterien der UN 3090 und 3091 als Fracht. **GF-15** verbietet Gefahrgut in Luftpost. **GF-12** bleibt vorerst unbenutzt.

Adria Airways befördert kein Gefahrgut als Fracht und hat seine Abweichungen dennoch aktualisiert. In **JP-01** findet sich eine überarbeitete, allumfassende Aufzählung der verbotenen Fracht. **JP-02** verbietet Gefahrgut in Luftpost, **JP-03** richtet sich an Passagiere und verbietet diesen, nicht auslaufsichere Batterien an Mobilitätshilfen und (medizinischen) Sauerstoff mitzunehmen.

Jetstar hatte zuvor nur zwei unbenutzte Abweichungen. Jetzt werden **JQ-02 bis JQ-04** verwendet, alle betreffen ausschließlich Bestimmungen für Passagiere.

JAT Airways hat alle Abweichungen **JU-01 bis JU-12** neu gefasst – ein Überblick: In Flugzeugen des Typs ATR72 befördert JAT keine Gefahrgutsendungen. Eine Vorabgenehmigung für Gefahrgutversendungen wird eingefordert, ebenso ein Sicherheitsdatenblatt für gefährliche Güter und eine Notfalltelefonnummer des Versenders. Gefahrgut in Luftpost ist ebenso unzulässig wie begrenzte Mengen, gefährlicher Abfall und Gefahrgut in Sammelsendungen. Trockeneis ist bis maximal 100kg pro Laderaum erlaubt. Grenzwerte und Bedingungen für radioaktives Material sind **JU-05**

zu entnehmen. **JU-10 und JU-11** gelten für Passagiere, nicht auslaufsichere Batterien an Mobilitätshilfen sind ebenso verboten wie gefüllte Sauerstoffpatronen für medizinische Zwecke.

Air Astana erlaubt nun auch Munition im Passagiergepäck (**KC-02**). Zum Ausgleich werden freigestellte Mengen als Fracht verboten (**KC-12**).

Korean Airlines stellt mit **KE-01** klar, dass das Konsolidierungsverbot auch für freigestellte Mengen und freigestellte Versandstücke der Klasse 7 gilt.

Buch, CD-ROM oder beides

Die 55. Ausgabe der IATA-DGR gibt es in Englisch und in Deutsch: jeweils als **Handbuch** mit rund 1.000 Seiten (EUR 265,90), in elektronischer Form auf **CD-ROM** (EUR 326,70) oder als **Kombination** (EUR 437,30). Die IATA-DGR werden von allen IATA-Mitgliedsgesellschaften bei der Gefahrgutbeförderung per Flugzeug eingehalten.

Sämtliche Angebote rund um die IATA-DGR sind zu finden unter:

www.ecomed-storck.de



KLM (Royal Dutch Airlines) haben die **KL-01** gestrafft, eine Kontaktaufnahme für den Versand explosiver Stoffe soll jetzt per E-Mail erfolgen, die Postanschrift wird vorsorglich gar nicht mehr erwähnt. Neu sind die **KL-04** (toxische Gase verboten) und die **KL-05** (Versender benötigt eine 24-Stunden-Notfalltelefonnummer).

Nippon Cargo Airlines haben ihre **KZ-07** berichtigt, diese fordert Umverpackungen für Einzelverpackungen und ist für zusammengesetzte Verpackungen folgerichtig nicht anwendbar. In der **KZ-08** hat nur die Referenzierung auf die Vorschrift gewechselt: Bergungsverpackungen bleiben verboten.

Swiss International hat die **LX-06** bereits im Mai 2013 mit dem dritten Nachtrag verkündet. Die **LX-06** wendet sich gegen UN 3090 und UN 3091 (Lithium-Metall-Batterien) nach Abschnitten IA und IB sowie UN 3480

(Lithium-Ionen-Batterien) nach Verpackungsanweisung 970 Abschnitt IA. Für UN 3480 nach Verpackungsanweisung 965 Abschnitt IB ist eine besondere Vorabermächtigung erforderlich. Es empfiehlt sich also anzurufen.

Martinair Holland hat die Abweichungen einem Relaunch unterzogen. **MP-01:** betrifft Beförderungen explosiver Stoffe. Es ist eine E-Mail-Adresse für vorherige Kontaktaufnahme genannt, die auch in **MP-03** für Beförderungen bei geplanter Inanspruchnahme staatlicher Ausnahmegenehmigungen aufgeführt ist. **MP-02:** keine Beförderung radioaktiver Substanzen, ausgenommen nicht spaltbare, freigestellte Versandstücke. **MP-04:** Verbot toxischer Gase an Bord. **MP-05:** Versendererklärung mit 24-Stunden-Notfalltelefonnummer.

Air New Zealand: Die **NZ-01** ist zurückgezogen worden; sie verbietet Passagieren, bestimmte Zündhölzer mitzuführen. Dafür ist die **NZ-03** neu im Geschäft, die vom Versender verlangt, eine 24-Stunden-Notfalltelefonnummer anzugeben.

Croatia Airlines verlangte von Versendern von UN 3373 früher eine vorherige Registrierung (ehemals **OU-16**). Diese Regelung ist zum 1. Januar 2014 gestrichen worden.

Qantas hatte ihre Bestimmungen zuletzt im Februar 2013 überarbeitet und verkünden lassen – und jetzt erneut überarbeitet. Alle Abweichungen betreffen Passagiergepäck (**QF-01** unbenutzt), **QF-02** gegen Zündhölzer (gerade bei Air New Zealand entfallen), **QF-03** gegen Gerät mit Verbrennungsantrieb und **QF-04** gegen medizinische Sauerstoffpatronen.

Qatar Airways grenzt das in **QR-02** genannte Verbot von Gefahrgut in Expresssendungen auf den firmeneigenen Qatar Airways Express Cargo „CBV“ ein.

Singapore Airlines hat die zuvor unbenutzte **SQ-07** für Einschränkungen betreffend Lithium-Metall-Batterien in der Fracht aktiviert. Generell ver-

botten ist UN 3090 nach Verpackungsanweisung 968, alle Abschnitte. UN 3091, verpackt nach Verpackungsanweisung 969 und 970 jeweils Abschnitt I, darf nicht mit Passagierflugzeugen befördert werden. Ausnahmen gelten für Batterien, enthalten in Ausrüstungen oder verpackt mit Ausrüstungen.

United Airlines hat in der **UA-01** umweltgefährdende Stoffe der UN 3082 unter Prämissen vom Verbot der Beförderung in Einzelverpackungen ausgenommen. Die zuvor in **UA-02** genannten Flugzeugmuster sind nicht mehr aufgeführt; diese Abweichung, die toxische Substanzen betrifft, gilt jetzt also auf allen Flügen.

Virgin Australia hatte erst im Dezember 2012 einen Nachtrag angemeldet, diesen mit dem dritten Nachtrag im Mai 2013 erneut modifiziert und verkündet nun erneut Änderungen: **VA-01** wendet sich an Passagiere bzw. deren benzinbetriebenes Gerät, welches nicht im Handgepäck mitfliegen darf. Nach **VA-02** will man auch keine Gefahrgüter mit hohem Gefahrenpotenzial nach Unterabschnitt 1.6 an Bord nehmen.

Vietnam Airlines nehmen in der **VN-03** die nach Unterabschnitt 2.4 erlaubten Lithiumbatterien vom Luftpost-Beförderungsverbot aus.

Air Tahiti haben eine groß angelegte Renovierungsarbeit bereits mit dem dritten Nachtrag im Mai vergangenen Jahres verkündet. Von den nach **VT-02** generell verbotenen Substanzen sind entzündbare Gase jetzt ausgenommen. Die **VT-03** nannte einmal 15 erlaubte Gefahrgüter, jetzt ist flexibler die Rede von einer Liste begrenzten Umfangs. Nach **VT-04** sind De-Minimis-Mengen verboten, ebenso Trockeneis als Solo-Fracht (**VT-09**). Die renovierte **VT-09** stellt klar: Air Tahiti verlangt zwei Gefahrenkennzeichen auf zwei gegenüberliegenden Seiten des Versandstücks.

Air Corsica nimmt gemäß geänderter **XK-03** nun ID 8000 Konsumgüter mit. ■