

Anwendung der IATA Resolution 302

(fällt unter die ABR = automated baggage rules)

Bei Langstreckenflügen, bei dem mehrere Airlines beteiligt sind (sog. interline flights), gibt es immer wieder Probleme mit dem Freigepäck (baggage allowance). Welche der Regeln von welcher Airline sind anzuwenden? Sehr schnell heisst es dann „Übergepäck“ und man zahlt 50-100 USD zusätzlich. Zu Recht oder zu Unrecht? Wer in die Ferien fliegen will und am Schalter steht, hat wohl kaum Zeit, sich auf Diskussionen einzulassen, der Flieger wartet nicht. Und zuletzt wird man noch als „unruly passanger“ eingestuft und die Security kommt.

Jede Airline hat zudem ihre eigenen Regeln und Konzepte (Anz. Stücke oder Gewicht), was Freigepäck anbelangt, zudem abhängig von der Route usw. usw. Kurz, ein Chaos, nicht einmal die Airlines blickten mehr durch in diesem Dschungel.

Im April 2011 (!) wurde deshalb von der IATA (International Air Transport Association) die Resolution 302 gefasst. Diese bestimmt auf einfache Weise, welche Regeln jeweils anzuwenden sind.

Alles nun klar? Denkste, wie der Autor kürzlich selbst feststellen musste. Der Mail- und Telefon-Marathon dauerte rund 3 Wochen und erst als der Schreibende mit Anwalt und dem BAZL (Bundesamt für Zivilluftfahrt) drohte, bequemte man sich zu einer Lösung (eben der korrekten Anwendung der Resolution 302).

Es ist leider so, dass auch heute noch nicht einmal das Airline Personal am Schalter, bei der Buchungsstelle oder der Airline Auskunft wirklich Bescheid weiss und einem zum Teil völligen Quatsch erzählen. Sehr beliebt ist auch die Methode die Verantwortlichkeit auf eine der anderen, an der Reise beteiligten Airlines abzuschieben und damit den lästigen Kunden loszuwerden.

Nachfolgend sind die wichtigsten Facts aufgeführt, welche der Passagier wissen sollte. Zur besseren Illustration nehmen wir einen ganz realen Flug von Zürich (ZRH) über Frankfurt (FRA) nach Cancun (CUN). Herr Pax ist Taucher und hat demzufolge 30kg im checked baggage. Er bucht seine Reise bei Condor (DE). Der Flug von Zürich nach Frankfurt wird allerdings von Lufthansa (LH) durchgeführt.

Herr Pax fliegt Economy (Y) nach Frankfurt (LH: 1 Stk., 20 kg Freigepäck), von dort aber mit Condor in Business Klasse (DE: 30 kg Freigepäck). Rückflug natürlich in umgekehrter Reihenfolge.

1. Grundsätzlich gibt es 2 Konzepte das Gepäck betreffend:
 - a) das Gewichts-Konzept (weight concept): die Airline schreibt einfach das maximale Gewicht des Gepäcks vor, welches ohne Aufpreis transportiert wird.
 - b) das Stückzahl Konzept (piece concept): es wird die maximale Anzahl Gepäckstücke limitiert, zusätzlich auch das Gesamtgewicht)
Condor wendet das Gewichtskonzept an, Lufthansa das Stück-Konzept.
2. Am 1. April 2011 trat deshalb die IATA Resolution 302 in Kraft, welche die vorherigen Resolutions 300 und 301 *vollständig* ablöste. Diese neue Resolution 302 definiert im Wesentlichen, welche Gepäckregel (von welcher der beteiligten Airlines) bei solchen Flügen für den *gesamten Flug* anzuwenden ist.
3. *IATA Resolutions sind (vorbehältlich anderslautenden länderspezifischen Gesetzesbestimmungen) für alle IATA-Mitglieder verbindlich!*

Lufthansa (LH) und Condor sind beide IATA-Mitglieder.

4. Die Resolution 302 basiert auf 2 Grundsätzen:
 1. Bag Travel oder Bag Journey („Gepäck-Reise“): es kommt *nicht* darauf an, ob der Passagier auf seiner Reise umsteigen muss (Stop-over) oder die Airline wechselt, *sondern, was sein Gepäck macht*. In unserem Fall: einchecken ZRH, Entgegennahme in CUN.
Die „Gepäck-Reise“ fängt dort an, wo das Gepäck eingecheckt wird und hört dort auf, wo es der Passagier wieder entgegennimmt.
 2. Auf der Anwendung der Gepäckregel derjenigen Airline, welche für diese „Gepäck-reise“ als MSC (*most significant carrier = der bedeutendste Beförderer*) definiert wird.

5. Dazu muss man noch folgendes wissen:
 - a) Marketing Carrier: das ist diejenige Airline, die den Service (das Ticket) verkauft hat.
In unserem Fall ist dies Condor.
 - b) Operating Carrier: das ist diejenige Airline, welche den Flug physisch durchführt. In unserem Fall ist dies zuerst die Lufthansa (ZRH-FRA), und *anschliessend Condor (FRA-CUN)*
 - c) die IATA hat die Welt in sog. TCs (Tariff Conference Areas) eingeteilt:
TC1 = Nord-, Mittel-, Südamerika und Hawaii
TC2 = Europa, Mittlerer Osten und Afrika
TC3 = Asien und Ozeanien
Jede dieser Zonen ist zusätzlich in Unterzonen (sub-zones) eingeteilt. In der TC2 ist Europa eine Sub-Zone.
In unserem Fall fliegt das Gepäck von der TC2, Sub-Zone Europa in die TC1, Sub-Zone Nordamerika (USA, Canada, Mexico).

6. Vorgehen zur Bestimmung des MSC in exakt der hier aufgeführten Abfolge:
 - a) Geht die „Gepäckreise“ von einer TC in eine andere TC?
Ja, Herr Pax fliegt von TC2 in die TC1.
Falls dies so ist, dann ist der MSC diejenige Airline, die den ersten Flug von der einen TC in die andere durchführt, also der Operating Carrier. Ausnahme: bei solchen Flügen von und in die USA ist der MSC der Marketing Carrier (Regeln des US Department of Transportation, DOT).
Herr Pax aber fliegt NICHT in die USA, im vorliegenden Fall ist die Condor der Operating Carrier für diesen Flug und damit der MSC.
Selbst wenn Herr Pax in die USA fliegen würden, würde sich nichts ändern, da Condor für die gesamte Reise auch gleichzeitig der Marketing Carrier ist.
Damit sind in unserem Falle für die gesamte „Gepäckreise“ die Gepäckregeln der Condor anzuwenden.
Es gibt noch eine weitere Besonderheit: bei Code-Sharing Flügen ist der Operating Carrier immer diejenige Airline, welche den Flug physisch durchführt.
 - b) Würde die „Gepäckreise“ in ein und derselben TC bleiben, so müsste man als nächstes schauen, ob das Gepäck von einer Sub-Zone in eine andere fliegt (also z.B. von Europa in den Mittleren Osten).
Wäre dies der Fall, so ist der MSC diejenige Airline, welche als Erste von einer Sub-Zone in eine andere Sub-Zone fliegt.
Diese Frage stellt sich aber bei uns gar nicht, weil die Reise eindeutig von einer TC in eine andere geht.
 - c) Würde die „Gepäckreise“ sich sogar nur innerhalb einer einzigen Sub-Zone abspielen (also z.B. nur innerhalb Europa), so ist der MSC diejenige Airline, welche den

ersten internationalen Flug (von einem Land in das andere) durchführt. Für einen Flug von ZRH nach FRA mit Lufthansa und anschliessendem Weiterflug nach Helsinki mit SAS wäre die LH der MSC.

Diese Frage stellt sich aber hier ebenfalls nicht, weil die Reise von Herrn Pax eindeutig von einer TC in eine andere geht.

Fazit:

Damit ist erstellt, dass für die Flüge von ZRH nach CUN (via FRA) die Condor der MSC ist und infolge Anwendung der IATA Resolution 302 die Gepäckregeln der Condor anzuwenden sind. In unserem Falle heisst das, dass Herr Pax für den gesamten Flug 30 kg hat (Business Class).

10.08.2015

bmu

Quellen: diverse IATA-Dokumente, Airline Publications, BAZL