

Envoi de marchandises par voie aérienne

Documents pour le transport aérien

Les exigences générales et les types de documents utilisés pour le transport aérien dépendent de la nature du transport aérien. Les exigences normales en matière de documentation pour la plupart des expéditions ([lettre de transport](#), [liste de colisage](#), [facture proforma](#), etc.) s'appliquent à toutes les expéditions, y compris les expéditions aériennes. Il existe cependant des documents spécifiques au transport aérien. Ceux-ci peuvent comprendre les éléments suivants :

Lettres de transport aérien (AWB) - De loin le document le plus courant et le plus important en matière de fret aérien. Les AWB sont réglementées par l'IATA et ont un format standard pour faciliter la lecture et les renvois. Il convient de noter que les AWB ne sont légalement requises que pour le transport international, mais des autorités nationales de l'aviation civile et même des transporteurs aériens non officiellement réglementés peuvent demander l'utilisation de AWB et le font. L'AWB est le reçu du transporteur par voie aérienne, la preuve du contrat de transport et n'est généralement pas négociable. Elle est établie à l'ordre d'un réceptionnaire désigné qui est la seule partie à laquelle le transporteur peut livrer. De nombreux transporteurs facilitent même le suivi et le repérage des cargaisons en temps réel sur leur site internet à l'aide des numéros d'AWB. Grâce à leur présentation normalisée, les AWB indiquent les éléments suivants :

- Nom et coordonnées de l'expéditeur
- Nom et coordonnées du réceptionnaire/de la partie à aviser
- Informations spéciales sur la manutention
- Description de la cargaison, y compris description des articles et poids total facturable
- Valeur en douane

Les informations ci-dessus doivent correspondre aux informations figurant sur les autres documents d'expédition générés par l'expéditeur. Dans le coin supérieur droit de chaque AWB officielle figure un numéro d'AWB qui est propre à cette AWB. Le numéro d'AWB comporte toujours onze chiffres ; les trois premiers sont le préfixe de la compagnie aérienne attribué par l'IATA, tandis que les sept derniers sont le numéro de série unique. De nombreuses compagnies aériennes font en sorte que les numéros d'AWB soient faciles à retrouver en ligne.

Les AWB originales générées par les compagnies aériennes sont généralement les seules AWB acceptables reconnues par les autorités douanières. L'exemplaire original sur papier accompagne l'envoi, mais des copies scannées sont en général acceptables à des fins douanières. L'AWB générée par la compagnie aérienne est habituellement appelée AWB « principale », ou parfois MAWB.

Shipper's Name and Address		Shipper's account Number		Not negotiable Air Waybill issued by			
Consignee's Name and Address		Consignee's account Number		Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS, INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City				Accounting Information			
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of first Carrier) and requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
to	By first Carrier	Routing and Destination	to	by	to	by	Currency
Airport of Destination		Flight/Date	Flight/Date		Amount of Insurance		Declared Value for Carriage
Handling Information		Flight/Date		Flight/Date		Declared Value for Customs	
No. of Pieces RCP		Gross Weight	kg	Rate Class	Chargeable Weight	Rate	Total
				Commodity Item No.		Charge	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
Valuation Charge		Tax		Total other Charges Due Agent		Total other Charges Due Carrier	
Total prepaid		Total collect		Signature of Shipper or his Agent		Signature of issuing Carrier or its Agent	
Currency Conversion Rates		cc charges in Dest. Currency		Executed on (Date)		at (Place)	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total collect Charges			

AWB interne - Une AWB « interne » (parfois appelée HAWB) est générée par un transitaire ou un courtier et fournie à un client sur demande. Les HAWB comportent généralement l'ensemble des mêmes informations qu'une AWB ordinaire, mais ne sont pas nécessairement signées ou peuvent ne pas disposer des mêmes informations de suivi que la MAWB. Les autorités douanières ne reconnaissent en général pas les HAWB comme un document officiel pour les procédures douanières, car il peut y avoir des différences entre la HAWB et la MAWB. Toutefois, la HAWB peut toujours être utile à des fins de suivi interne.

Lettres de transport non standard - Dans des situations d'urgence, en particulier lorsqu'un déplacement à l'intérieur du pays par voie aérienne est nécessaire, l'AWB peut ne pas être applicable ou disponible. Les marchandises transportées par voie aérienne non conventionnelle nécessitent généralement toujours une certaine forme de documentation, qui peut être une liste de colisage

autonome, un manifeste de cargaison créé par l'intéressé (semblable à une liste de colisage) ou, dans le cas d'un déplacement au moyen d'actifs militaires, un formulaire standard interne à cette armée spécifique.

Déclaration de marchandises dangereuses de l'expéditeur (HazDec) - Tout comme les AWB, les HazDec sont prédéfinies par l'IATA et sont essentielles au processus d'expédition. Les HazDec contiennent des informations pertinentes sur toutes les marchandises dangereuses pour les responsables du chargement et les pilotes. Toute compagnie aérienne qui suit la réglementation de l'IATA n'acceptera pas une HazDec complétée, à moins qu'elle n'ait été remplie et signée par une personne entièrement certifiée pour la manipulation de MD dans le cadre d'un programme accrédité par l'IATA. Le fait de ne pas compléter correctement une HazDec ou les incidents qui peuvent se produire en raison d'une mauvaise documentation des MD peuvent entraîner des amendes, des actions en justice et des peines de prison. Veuillez consulter la [section du présent guide consacrée aux marchandises dangereuses](#) pour obtenir des informations plus détaillées.

SHIPPER'S DECLARATION FOR DANGEROUS GOODS



Shipper		Air Waybill No.						
		Page of Pages						
		Shipper's Reference No. (optional)						
Consignee								
Two completed and signed copies of this Declaration must be handed to the operator.		WARNING Failure to comply in all respects with the applicable Dangerous Goods Regulations may be in breach of the applicable law, subject to legal penalties.						
TRANSPORT DETAILS This shipment is within the limitations prescribed for: (delete non-applicable) <table border="1"> <tr> <td>PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT</td> <td>CARGO AIRCRAFT ONLY</td> </tr> </table>		PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY	Airport of Departure (optional): Airport of Destination (optional):				
PASSENGER AND CARGO AIRCRAFT	CARGO AIRCRAFT ONLY							
		Shipment type: (delete non-applicable) <table border="1"> <tr> <td>NON-RADIOACTIVE</td> <td>RADIOACTIVE</td> </tr> </table>					NON-RADIOACTIVE	RADIOACTIVE
NON-RADIOACTIVE	RADIOACTIVE							
NATURE AND QUANTITY OF DANGEROUS GOODS								
Dangerous Goods Identification								
UN or ID No.	Proper Shipping Name	Class or Division (subsidiary hazard)	Packing Group	Quantity and Type of Packing	Packing Inst.	Authorization		
Additional Handling Information								
I hereby declare that the contents of this consignment are fully and accurately described above by the proper shipping name, and are classified, packaged, marked and labelled/placarded, and are in all respects in proper condition for transport according to applicable international and national governmental regulations. I declare that all of the applicable air transport requirements have been met.				Name of Signatory Date Signature (See warning above)				

Poids facturable

Lors de l'acquisition de services de transport aérien, les planificateurs doivent tenir compte de ce que l'on appelle le « poids facturable ». En règle générale, les compagnies aériennes font payer les clients en fonction du poids brut de leur cargaison. En raison de la forme du transport aérien, une augmentation du poids signifie en général une augmentation du carburant, ce qui entraîne une augmentation des coûts. Cependant, certaines expéditions sont par nature extrêmement légères, bien qu'elles occupent un volume important. Même si des cargaisons légères consomment moins de carburant, les compagnies aériennes doivent facturer un minimum de base pour récupérer leurs coûts d'exploitation, car la facturation au poids leur ferait en réalité perdre de l'argent.

Pour remédier à la perte de revenus due au fret non dense, les opérateurs aériens peuvent parler en termes de « poids volumétrique » ou de « poids cubique ». Le poids volumétrique est une méthode permettant d'évaluer les coûts relatifs du transport d'articles en fonction de leur volume. Le poids volumétrique peut être calculé à l'aide des équations suivantes :

Métrique

$$(L \text{ (cm)} \times I \text{ (cm)} \times H \text{ (cm)}) / 6,000 = \text{Poids Volumétrique (KG)}$$

Impérial

$$(L \text{ (en)} \times I \text{ (en)} \times H \text{ (en)}) / 166 = \text{Poids Volumétrique (LB)}$$

De l'impérial vers le métrique

$$(L \text{ (en)} \times I \text{ (en)} \times H \text{ (in)}) / 366 = \text{Poids Volumétrique (KG)}$$

Le poids facturable désigne alors le poids « relatif » facturé par une compagnie aérienne à ses clients. En règle générale, le transporteur propose aux clients la plus élevée des deux valeurs de poids suivantes : le poids brut réel de la cargaison ou le poids volumétrique de la cargaison. C'est la compagnie aérienne qui détermine en dernier ressort la manière de faire payer les clients, mais les utilisateurs de services aériens doivent prêter une attention particulière au « poids facturable » figurant sur leur AWB. Il peut y avoir des situations dans lesquelles le poids facturable est considérablement plus élevé que le poids brut, ce qui peut avoir une incidence sur le budget et la planification.

No. Of Pieces RCP	Gross Weight	kg lb	Rate Class	Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate	Charge	Total
1	460.0	K	Q		460.0			As Agr

Programme des déplacements

Dans le monde de l'aviation, le facteur temporel est majeur. Les aéronefs opérant à partir d'aéroports commerciaux doivent respecter des horaires et des programmes stricts.

- Les vols réguliers ont généralement des itinéraires prédéfinis, ce qui signifie qu'ils atterrissent et décollent à des intervalles spécifiques qui ne changent pas beaucoup.
- Les aéronefs affrétés font souvent l'objet d'offres multiples et, à moins qu'un contrat ne soit signé, ils ne peuvent pas être engagés pour de longues périodes.
- Tous les aéronefs sont soumis aux horaires de l'aéroport dans lequel ils opèrent. Les grands aéroports commerciaux peuvent limiter le temps que les aéronefs peuvent passer au sol avant d'appliquer des frais supplémentaires. En général, les aéronefs ne peuvent également rester qu'un certain temps sur des places de stationnement spécifiques.

Lorsqu'elles prennent des dispositions pour expédier des marchandises par voie aérienne, les parties doivent se préparer longtemps à l'avance et faire en sorte que toutes les marchandises soient prêtes à l'heure exacte indiquée par le transitair ou l'opérateur aérien. Si la cargaison n'est pas livrée à temps, cela peut entraîner des frais supplémentaires, voire la perte totale de l'espace à bord de l'aéronef.

Recours par contrat à des aéronefs locaux

Dans les environnements opérationnels rudes, les différents organismes d'intervention peuvent exiger le recours à des opérateurs aériens locaux pour le transport ad hoc de marchandises. Repérer et comprendre le bon aéronef ou le prestataire de services approprié peut s'avérer extrêmement complexe, en particulier au niveau local où le temps et les budgets sont limités.

Les aéronefs exploités localement dans des situations d'urgence ou de conflit présentent des risques propres et accrus pour les parties qui pourraient souhaiter recourir aux services par contrat :

- Les aéronefs locaux/petits peuvent ne pas être entièrement immatriculés pour être exploités dans le contexte de l'intervention.
- Les opérateurs locaux peuvent avoir des normes de sécurité insuffisantes, ou un historique connu d'incidents de sûreté et de sécurité que les organismes humanitaires peuvent ignorer.
- Dans des situations de conflit, les opérateurs aériens locaux peuvent participer au transport d'armes ou de fournitures pour les parties au conflit, parfois en empruntant les mêmes itinéraires que les organisations humanitaires.
- Dans n'importe quel contexte, les opérateurs locaux peuvent être impliqués dans de la contrebande, des violations des droits humains ou d'autres activités illégales ou contraires à l'éthique.

En règle générale, les organismes humanitaires ne doivent pas affréter des aéronefs locaux directement auprès des propriétaires. En revanche, les aéronefs affrétés à petite échelle ou localement doivent toujours être sollicités par l'intermédiaire d'un transitaire ou d'un service de courtage réputé et connu. Bien que le recours à un tiers puisse entraîner des coûts supplémentaires, les transitaires et les courtiers ont accès à des informations ou à des outils qui leur permettent de détecter les transporteurs inappropriés ou qui ne respectent pas les normes éthiques. Les conditions de paiement contractuelles et les procédures d'arbitrage seront aussi probablement plus transparentes et mieux définies si les organismes passent par un tiers renommé.

Dans le cas où un transitaire ou un service de courtage tiers n'est pas disponible ou n'est pas en mesure de répondre suffisamment aux besoins d'affrètement, et qu'un organisme humanitaire souhaite toujours solliciter un transport aérien local, il y a quelques étapes que les organismes contractants doivent prendre en considération :

- Obtenez le numéro d'immatriculation/de queue de l'aéronef, ainsi que les noms du pilote et de l'équipage. Bien qu'un transitaire puisse ne pas être en mesure de conclure un contrat avec la partie concernée, il peut néanmoins être capable de réaliser un contrôle de diligence raisonnable.
- Demandez à d'autres organismes qui ont utilisé ces services dans le passé, et consultez les bureaux locaux des Nations Unies qui peuvent suivre les aéronefs (OACI, organismes des Nations Unies recourant par contrat à des moyens aériens dans le pays, etc.).
- Si possible, prenez contact avec les autorités locales de l'aviation civile pour vérifier l'immatriculation et obtenir des informations sur l'historique de sécurité.
- Recherchez le numéro d'immatriculation/de queue en ligne pour voir si l'aéronef a été signalé pour une raison quelconque.
- Assurez-vous que l'opérateur aérien comprend l'itinéraire, les emplacements et la cargaison (type, dimensions).
- Ne signez jamais un contrat sans qu'il n'ait été examiné à la fois par un juriste local et par un point focal juridique désigné au siège.
- Les conditions de paiement doivent indiquer que le paiement n'est dû qu'en cas de livraison réussie de la cargaison : n'acceptez jamais des conditions qui prévoient le paiement même si l'aéronef n'est pas en mesure de remplir ses obligations contractuelles pour une raison quelconque.